

DISTRIBUTION	
VB	—
I	—
20-25	—
31-32	—
41-41 bis	—

RECTIFICATIFS

1 du 18.8.58
2 du 31-12-58
3 du 1.10.59
4 du 31.12.59
5 du 14 oct. 63.

NOTICE TECHNIQUE

Le présent tirage annule et remplace les Notices techniques VB 78 a n^{os} 1 et 2 des 28 mai 1942 et 26 août 1941 (ex NT VB 78 n^{os} 3 et 2).

VB 78 a

N^o 1

Paris, le 1^{er} octobre 1955.

**ENTRETIEN DE LA VOIE, DU BALLAST
ET DU MATÉRIEL FIXE DE LA VOIE**

ORGANISATION DE L'ENTRETIEN DES VOIES (*)

CALENDRIER-PROGRAMME

SOMMAIRE

Art. 1. — Généralités	1
Paragraphe 1. — Révision intégrale	1
Art. 2. — Définition	2
Paragraphe 2. — Travaux hors révision intégrale	2
Art. 3. — Définition	2
Art. 4. — Nivellement	2
Art. 5. — Dressage	2
Art. 6. — Serrage d'attaches	3
Art. 7. — Vérification des jeux de dilatation	3
Art. 8. — Auscultation des rails	3
Art. 9. — Travaux divers	3
Paragraphe 3. — Travaux spéciaux	3
Art. 10. — Grosses réparations	4
Art. 11. — Appareils de voie	4
Art. 12. — Voies de service	4
Art. 13. — Examens préalables	5
Art. 14. — Révision intégrale	5
Art. 15. — Travaux hors révision intégrale	6
Art. 16. — Grosses réparations	6
Art. 17. — Appareils de voie	6
Art. 18. — Voies de service	6

CHAPITRE 1

**Définition
des opérations**

CHAPITRE 2

**Préparation
du programme annuel**

(*) L'organisation de l'entretien des lignes des catégories 4-A et 4-B fait l'objet de la Notice technique VB 78 a n^o 3.

CHAPITRE 3 Calendrier- programme

Paragraphe 1. — Généralités	
Art. 19. — Objet	6
Art. 20. — Description	7
Paragraphe 2. — Établissement du calendrier-programme	
Art. 21. — Dispositions générales	8
Art. 22. — Rappel du nombre d'heures des deux années antérieures	8
Art. 23. — Longueurs à traiter	8
Art. 24. — Détail des prévisions	9
Art. 25. — Prévisions du programme annuel	9
Art. 26. — Effectif autorisé	10
Art. 27. — Avancements des chantiers	10
Paragraphe 3. — Tenue à jour du calendrier-programme	
Art. 28. — Périodicité	10
Art. 29. — Avancements - Chantiers	10
Art. 30. — Avancements - Main-d'œuvre et travail	11

ANNEXES

- 1 - Modèle de calendrier programme (Imprimé 0.018.3800)
- 2 - Répertoire des rubriques
- 3 - Note complémentaire.
- 4 - Tableau des repères de répétition.

Article 1 ♦ Généralités.

L'entretien est une opération qui doit être conduite avec méthode pour maintenir les voies dans un état en rapport avec l'importance de la ligne, sans dépense inutile de main-d'œuvre ni de matériaux.

Il comprend :

- une opération de base, la révision intégrale dont la zone d'application est déterminée suivant un cycle précis ;
- sur le reste du parcours, des opérations, dont le programme est révisable en cours d'année et dont certaines peuvent avoir un caractère périodique et impératif, qui ont pour but de maintenir la voie et ses abords en bon état entre deux révisions intégrales successives ;
- des grosses réparations.

CHAPITRE I**DÉFINITION DES OPÉRATIONS****PARAGRAPHE I****RÉVISION INTÉGRALE****Article 2 ♦ Définition.**

La révision intégrale a pour but l'exécution périodique suivant un cycle déterminé de toutes les opérations de révision et d'entretien intéressant tous les éléments de la voie jusqu'à l'arête extérieure de la piste ; elle revêt un caractère systématique auquel il ne doit être dérogé sous aucun prétexte.

La périodicité du cycle est déterminée, pour chaque ligne ou grande section de ligne, par le Chef du service en fonction des éléments principaux de nature à influencer sur la fatigue et l'usure du matériel : densité et vitesse de la circulation, nature et âge de la voie, conditions géographiques, climatériques, etc...

Certaines portions de lignes peuvent recevoir un cycle différent dans des cas d'hétérogénéité patente (par exemple, si elles sont équipées de barres longues ou d'attaches élastiques).

La révision intégrale comprend toutes les opérations de révision et d'entretien, en particulier :

- la visite complète de tous les éléments constitutifs de la voie ;
- la vérification et, s'il y a lieu, la rectification de l'ouverture des joints avec correction du travelage (voir N.T. VB n° 78 b n° 2) ;
- la vérification de l'écartement (Voir Notice technique VB 78 c n° *) ;
- la révision du serrage et des attaches (Voir Notice technique VB 78 c n° *) ;
- le remplacement ou la remise en état des matériaux reconnus défectueux (voir Instruction générale VB 77 n° 4) ;
- l'épuration du ballast s'il y a lieu ;
- le nivellement et le dressage.

La « révision intégrale » constitue ainsi un ensemble d'opérations net et précis, dont le programme, fixé dans le temps, est détaillé et graphiqué au calendrier-programme, et dont l'exécution, sauf circonstances nouvelles imprévues, doit se poursuivre quasi automatiquement.

(*) A paraître.

PARAGRAPHE 2

TRAVAUX HORS RÉVISION INTÉGRALE

Article 3 ♦ Définition.

Ce sont tous les travaux qu'il est nécessaire d'effectuer pour maintenir à la voie, dans l'intervalle entre deux révisions intégrales (compte tenu de la nature du trafic), ses qualités de tenue et de sécurité; celles-ci sont essentiellement tributaires du bon nivellement et du dressage correct de la voie, du bon état et du serrage des attaches. Certaines opérations, faisant l'objet des articles 7 et 8, ont un caractère réglementaire.

Article 4 ♦ Nivellement.

Le nivellement étant plus sensible que les autres opérations aux circonstances de temps, de lieu et de circulation, c'est l'état réel de la voie et la connaissance de son vieillissement qui déterminent les parties à traiter et, leur ordre d'urgence, ainsi que la consistance du travail.

Le nivellement continu est la règle quand les défauts constatés intéressent à la fois les joints et les longueurs.

Le nivellement discontinu et le nivellement suivi des joints peuvent être suffisants quand les défauts de nivellement ne justifient pas une reprise générale

Les zones auxquelles l'une ou l'autre de ces méthodes devra être appliquée peuvent généralement être déterminées suffisamment à l'avance pour qu'un programme de nivellement hors révision intégrale puisse être tracé de manière à éviter les allées et venues des équipes, et à obtenir une certaine homogénéité dans la qualité finale de la voie. Ces programmes peuvent et doivent être retouchés en cours de campagne sur le vu de l'évolution réelle de l'état de la voie.

Le Chef de district peut être amené exceptionnellement à effectuer des reprises de nivellement pour réparer des désordres locaux. Ce nivellement pourra s'effectuer par soufflage localisé de certains joints.

Article 5 ♦ Dressage.

Le dressage doit, en principe, suivre toute opération de nivellement (^{discontinu} continu, suivi ou localisé) mais les opérations de dressage seul peuvent, dans certains cas, procurer une amélioration suffisamment durable pour en justifier l'exécution.

Article 6 ♦ Serrage d'attaches.

Le serrage des attaches, en dehors des parcours de révision intégrale, est effectué suivant un cycle défini pour chaque ligne par le chef d'arrondissement et qui est, soit d'un an, soit de deux ans. Toutefois, aucun serrage cyclique ne sera prévu sur les zones où l'expérience montre que ce serrage est inutile (cas des attaches élastiques, par exemple). Cette dernière pratique ne dispense cependant pas de vérifier en cours d'année s'il ne se produit pas de battement des rails sur les traverses.

Article 7 ♦ Vérification des jeux de dilatation.

Cette opération est à faire annuellement suivant les prescriptions de la Notice technique VB 78 b n° 2.

Article 8 ♦ Auscultation des rails.

L'auscultation des rails et de certaines pièces d'appareils est à faire annuellement (sauf sur les lignes 3 B) suivant les prescriptions de la Notice technique VB 78 b n° 1.

Article 9 ♦ Travaux divers.

D'autres travaux sont exécutés entre les révisions intégrales quand ils sont indispensables, par exemple :

- Le graissage des joints sans démontage;
- Le remplacement exceptionnel de quelques matériaux, dont on constaterait un état d'usure ou d'avarie nécessitant un retrait immédiat;
- Certains travaux d'entretien portant sur les à-côtés de la voie et qui incombent aux brigades (curage des fossés, débroussaillage, essartage, maintien de la visibilité aux P.N., petit entretien des transmissions, des ouvrages d'art et des pistes, etc...).

— Enfin, on traite en temps utile certaines réparations partielles (notamment des soufflages localisés de joints), **dont la nécessité apparaît en cours d'année** (par exemple à la suite d'intempéries ou sur le vu d'un enregistrement) et qui ne peuvent faire l'objet d'un programme. Effectuées à très bon escient, elles permettent souvent d'espacer les travaux de nivellement continu.

PARAGRAPHE 3

TRAVAUX SPÉCIAUX

Article 10 ♦ Grosses réparations.

Ce sont certaines opérations exceptionnelles qui sortent du cadre des travaux courants des brigades en raison de leur nature ou de leur masse :

- remplacement important de matériaux en dehors de la révision intégrale;
- assainissements de plateforme;
- rectifications de courbes entraînant des ripages importants;
- rechargement des abouts des rails;
- établissement ou amélioration des pistes;
- etc...

Article 11 ♦ Appareils de voie.

L'entretien des appareils de voie comprend une révision cyclique et des travaux hors révision. Toutefois, la fréquence des interventions nécessaires étant souvent différente de celles de la voie courante et la répartition géographique des appareils irrégulière, les cycles sont indépendants, ce qui permet de traiter simultanément les appareils d'un groupe intéressant plusieurs voies.

Article 12 ♦ Voies de service.

L'entretien des voies de service (*) n'est pas cyclique mais est conduit selon des programmes particuliers annuels. Le programme annuel détermine les voies qui seront traitées, la nature des travaux à y faire (relevage, consolidations ou remplacements de matériaux, renouvellements, assainissements, etc...), tout en observant une certaine continuité matérialisée par les schémas prévus à l'article 18.

CHAPITRE 2

PRÉPARATION DU PROGRAMME ANNUEL

Article 13 ♦ Examens préalables.

Au cours de l'année, le chef de district met à profit toutes ses tournées — à pied, en draisines, sur fourgons ou sur machines — pour recueillir, sur la situation de son parcours, le plus grand nombre de données susceptibles de servir à l'établissement du programme de l'année suivante.

Il note soigneusement :

— l'état du ballast (pollution de la couche supérieure, remontées d'argile dans le ballast, état et profil de celui-ci, le tracé, le nivellement, l'état des matériaux de la voie et des appareils de voie, l'état des talus, pistes et fossés, plateformes, clôtures, ainsi que des installations diverses à l'entretien desquelles doit contribuer le personnel des brigades.

Cet examen doit être plus approfondi sur le parcours qui doit être traité en révision intégrale. En ce qui concerne en particulier l'état des matériaux, c'est à un véritable inventaire que doit procéder le chef de district dans le courant de l'été, afin de fournir en temps voulu ses prévisions de besoins pour l'année suivante. Il procède à certains sondages et à certains mesurages portant notamment sur l'état du ballast, de la plateforme, du plancher (traverses et attaches), de l'écartement, du nivellement et du tracé des courbes.

Au cours du dernier trimestre, le chef de district doit être en possession de la plus grande partie des renseignements qui lui sont nécessaires pour établir son calendrier-programme. Il parfait alors, en s'aidant des enregistrements de l'état des voies, cette connaissance du parcours.

La préparation du calendrier-programme, qu'il s'agisse de travaux de révision ou de travaux hors révision, consiste alors à tirer parti de ces éléments pour définir, en se conformant aux indications de la présente notice, les zones à traiter, l'ordre de succession, la consistance des opérations et les rendements.

(*) Certaines voies de gare (comme les voies de circulation) qui s'apparentent aux voies principales, sont entretenues comme celles-ci, en y prévoyant notamment des révisions intégrales cycliques.

Article 14 ♦ Révision intégrale.

Les parcours à traiter sont définis par le jeu du cycle qui peut être appliqué à une base plus large que le canton, de manière à réaliser entre eux une certaine continuité. Les tranches annuelles sont déterminées par le chef d'arrondissement, non pas seulement en fonction du kilométrage, mais en équilibrant autant que possible leurs charges. Il reste au chef de district à définir la consistance exacte des opérations qu'elle comporte et leur échelonnement. Son caractère systématique rend ce travail relativement aisé si l'examen préalable a été convenablement fait et les rendements bien étudiés. L'ordre des opérations de la révision intégrale est étudié dans chaque cas, de manière à permettre une organisation rationnelle des chantiers, compte tenu, s'il y a lieu, des engins mécaniques qui doivent être mis à disposition.

On choisit, pour les traiter, le moment de l'année où la saison est propice; l'épuration du ballast, en particulier, demande un temps bien sec, la régularisation des jeux de dilatation, un temps plutôt froid, le remplacement des matériaux permet, pendant la saison peu favorable au nivellement, d'occuper utilement les brigades, etc...

Article 15 ♦ Travaux hors révision intégrale.

Le chef de district ne doit pas perdre de vue que l'opération du nivellement n'offre d'intérêt que si elle apporte une amélioration **véritable et utile**, compte tenu notamment de la nature et de l'importance du trafic.

Quand il possède un enregistrement récent, c'est sur ce document qu'il opère, mais il tient également compte des enregistrements précédents qui le renseignent sur la vitesse avec laquelle le nivellement et le tracé se dégradent. Il localise les défauts caractéristiques en s'aidant des points singuliers du parcours (appareils de voie, etc...) et apprécie les cas où un nivellement ~~suivi~~ ^{discontinu} des joints par soufflage mesuré est avantageux. L'expérience des années précédentes peut le conduire à étudier séparément certains points où l'état de la plateforme, du ballast ou des matériaux de voie rend la tenue du nivellement précaire.

Il divise alors le parcours non traité en révision intégrale en tronçons assez consistants et pas trop dispersés où la situation du nivellement lui paraît homogène, et détermine :

- 1° ceux qui seront certainement à traiter l'année suivante, en distinguant le nivellement continu ^{discontinu} et le nivellement suivi des joints;
- 2° ceux qui ne seront certainement pas à traiter;
- 3° les parcours douteux.

Le chef de district établit alors son calendrier-programme en numérotant par ordre d'urgence les tronçons qu'il propose de retenir. Ceci facilite au chef de section, puis au chef d'arrondissement, leur rôle d'arbitrage qui consiste, en jugeant de l'opportunité de ne pas traiter les parcours les moins urgents, à obtenir des programmes d'ensemble bien équilibrés sur la base d'une juste économie.

Une fois fixés les parcours à traiter, le chef de district étudie la consistance des opérations et leur échelonnement. Les parties de voie les moins bonnes sont à traiter en premier lieu et par ordre d'urgence. On augmente ainsi beaucoup l'efficacité du travail des équipes, car dans l'entretien du nivellement, le rendement du travail, évalué en mètres de voie traitée, est sensiblement le même, quelle que soit l'amplitude des défauts corrigés.

Les travaux de serrage d'attaches nécessaires, également graphiqués au calendrier-programme, sont à prévoir au moment où ils sont le plus efficaces, par exemple au cours de la prospection.

Quant aux autres travaux, hormis les opérations saisonnières prévues à dates réglementaires par les instructions, il y a intérêt à les placer dans les périodes de morte saison où les brigades ne peuvent travailler sur les voies, soit pendant les mois d'hiver, soit, s'il y a lieu, pendant les courtes interruptions des révisions, notamment pendant l'été.

Ceci conduit le chef de district à dresser un programme détaillé de ces travaux : curage des fossés, débroussaillages, tailles des haies, petit entretien de transmissions, ouvrages d'art, maintien de la visibilité des P.N., etc..., en les classant dans le temps, suivant la période qui leur convient.

Ce programme lui permet ensuite d'organiser au mieux le travail de ses brigades,

Article 16 ♦ Grosses réparations.

Les grosses réparations font l'objet de programmes spéciaux.

Article 17 ♦ Appareils de voie.

Les travaux de révision intégrale font l'objet d'une préparation détaillée. Ils sont prévus, soit au cours de la révision de la voie courante, soit à un moment différent, s'il s'agit d'un groupe assez important qu'il y a intérêt à traiter séparément.

Les réparations isolées sont effectuées à la demande quand elles se révèlent nécessaires.

Article 18 ♦ Voies de service.

On établit des schémas, soit par district, soit par grandes gares, qui permettent de mieux concevoir l'échelonnement des travaux et d'établir une continuité entre les programmes des années successives.

D'une façon générale, et en tous cas dans les gares de quelque importance, il est recommandé de procéder par travaux massifs, de façon à obtenir le meilleur rendement.

CHAPITRE 3

CALENDRIER-PROGRAMME

PARAGRAPHE I

GÉNÉRALITÉS

Article 19 ♦ Objet.

Instrument de travail du chef de district, le calendrier-programme (imprimé 018.3800 — voir **annexe**) (*) est intimement lié à la préparation et à l'exécution de la campagne d'entretien méthodique. Il fournit une représentation claire de la tâche prévue des brigades et permet d'en suivre l'avancement. Il en demeure le témoin.

Il doit être constamment tenu à jour. Présenté par le chef de district lors de toute visite qui s'effectue sur son district, il donne ainsi une appréciation correcte de la situation des travaux d'entretien, du rendement des équipes, des besoins en matériaux et tous autres renseignements intéressants pour le chef de section ou le chef d'arrondissement.

(*) L'imprimé 018.3800 est réparti systématiquement en septembre jusqu'aux arrondissements qui en assurent la diffusion jusqu'aux sections pour mise en place dans les districts. Le diagramme seul fait l'objet de l'imprimé 018.3801.

PARAGRAPHE 2

ÉTABLISSEMENT DU CALENDRIER-PROGRAMME

Article 21 ♦ Dispositions générales.

Avant l'établissement du calendrier-programme, le chef d'arrondissement notifie, à chaque district, un effectif « Indicatif ».

Cet effectif tient compte de la situation des installations et des charges autres que l'entretien. Partant des chiffres de l'année précédente, il fait état des éléments nouveaux susceptibles d'entraîner des variations dans la consistance du district (renouvellements, suppressions de lignes, mises à voie unique, etc...). La somme des effectifs « Indicatifs » doit (au maximum) donner pour la région l'effectif résultant de l'application des coefficients, après majoration pour charges autres que l'entretien.

Le chef de district étudie son calendrier-programme en tirant parti de tous les gains qu'une organisation bien étudiée lui permet de réaliser par rapport à ces effectifs « Indicatifs ».

Les opérations, définies dans les articles 22 à 27, sont effectuées dans l'ordre suivant :

- 1^o Rappel du nombre d'heures des deux années antérieures.
- 2^o Indication des longueurs à traiter.
- 3^o Établissement du détail de l'évaluation du nombre d'heures nécessaires.
- 4^o Indication du programme pour l'année entière.
- 5^o Après notification de l'effectif autorisé, mise au point des prévisions.
- 6^o Préparation des graphiques d'avancement.

Article 22 ♦ Rappel du nombre d'heures des deux années antérieures.

Le chef de district remplit les colonnes « rappel du nombre d'heures » correspondant aux deux années antérieures.

En ce qui concerne la dernière année, qui n'est en général pas terminée au moment où s'établit le calendrier-programme, il y a lieu de faire une évaluation basée sur les résultats connus et sur les prévisions relatives aux derniers mois de l'année en se référant, le cas échéant, aux mois correspondants de l'année antérieure. Les chiffres portés au crayon seront rectifiés ultérieurement à l'encre.

Article 23 – Longueurs à traiter

Le Chef de district porte la nature de l'armement et les longueurs à traiter sur la partie supérieure du diagramme.

Les parties à traiter en révision intégrale sont teintées en noir dans le 1^{er} galon, les opérations élémentaires de celle-ci étant ensuite figurées par un liseré de couleur à mi-hauteur et à la partie inférieure de chacun des autres galons avec les couleurs suivantes :

- vert pour la révision du matériel,
- bleu pour le dressage hors nivellement,
- bistre pour le serrage d'attaches,
- violet pour l'épuration.

Pour le nivellement, le code est le suivant :

- rouge pour le nivellement continu,
- rouge avec bâtons inclinés et débordants pour le nivellement discontinu,
- jaune pour le nivellement suivi des joints.

Les enseignements de chaque campagne d'entretien sont mis à profit pour prévoir avec plus de justesse le programme de la campagne suivante. Le calendrier-programme respecte donc une certaine continuité dans le temps, en portant la marque des constatations faites au cours des années précédentes, qui aident à déterminer les rendements en tenant compte des particularités locales.

L'examen fait en cours d'année, des temps employés aux diverses tâches et leur comparaison avec les prévisions sont particulièrement instructifs pour le chef de district, puisqu'ils lui permettent d'apprécier les prix de revient, de se rendre compte du pourcentage de la main-d'œuvre utilisée à des travaux d'entretien des voies, etc...

Article 20 ♦ Description.

Le calendrier-programme comporte trois tableaux :

A. Programme annuel — avancements mensuels — main-d'œuvre.

Dans sa partie supérieure et en son milieu se situe le PROGRAMME global pour toute l'année des travaux d'entretien du district. Les rubriques employées sont classées suivant les articles de la nomenclature budgétaire.

A gauche de la colonne « rubriques » deux colonnes doubles reçoivent le rappel du nombre d'heures passées à chaque rubrique les deux années précédentes, ainsi que le taux de répartition correspondant, c'est-à-dire la proportion du nombre d'heures de cette rubrique par rapport au total des heures de l'année.

A droite de la colonne « rubriques » figure le programme global de l'année, c'est-à-dire le nombre d'heures prévues à passer à chaque rubrique ainsi que le taux de répartition.

Les chiffres mensuels permettent de suivre l'AVANCEMENT de l'affectation de la MAIN-D'ŒUVRE du district pour diverses rubriques, ainsi que l'avancement du travail.

Pour chaque mois, le nombre des heures passées depuis le début de l'année figure dans la colonne b). La main-d'œuvre employée dans le mois écoulé n'apparaît pas explicitement, mais on peut l'obtenir par différence avec le chiffre de la colonne b) du mois précédent.

Le pourcentage de main-d'œuvre comparé au total de main-d'œuvre utilisée au cours du même mois apparaît dans la colonne a). Ce sont ces chiffres a) qui permettront au chef de district de contrôler l'assiduité de ses brigades aux travaux d'entretien et d'en suivre la variation en apportant les réformes voulues lorsqu'il aura constaté des anomalies.

La colonne c) renseigne sur l'avancement du travail pour les rubriques essentielles.

B. Détail du programme.

Dans la partie supérieure gauche du calendrier-programme, figure le DÉTAIL du programme des travaux de révision intégrale des voies et appareils, ainsi que des travaux de nivellement et dressage, de serrage d'attaches hors révision intégrale ou de grosses réparations prévus à exécuter par les brigades.

C. Diagramme.

Toute la partie inférieure du calendrier-programme a l'aspect d'un DIAGRAMME sur lequel figurent des graphiques montrant l'avancement dans le temps et dans l'espace des divers chantiers.

En tête de ce diagramme, les parties de voies à traiter ou traitées sont figurées par des bandes horizontales.

Dans le corps du diagramme, la marche de certains travaux (nivellement, révision du matériel, serrage d'attaches, épuration) est représentée par une ligne inclinée.

Les autres chantiers trop diffus pour être ainsi graphiqués sont représentés par de simples bandes occupant l'intervalle de temps où les travaux s'exécutent sans localisation dans l'espace. La nature de ces travaux est indiquée à gauche dans la colonne réservée à cet effet.

Article 24 ♦ Détail des prévisions.

Le chef de district établit le détail de l'évaluation du nombre d'heures nécessaires, en observant les règles ci-après :

Les différents tronçons qui doivent être traités en révision intégrale, en grosses réparations, en nivellement ou serrage d'attaches hors révision, sont indiqués dans les colonnes 1 à 4, en groupant les tronçons qui doivent comporter un traitement identique et en distinguant le nivellement continu et le nivellement suivi des joints (*). Aucune prévision n'est indiquée pour les parcours douteux.

Le calcul du nombre d'heures nécessaires est fait sur un cahier-annexe.

Les rendements correspondant aux différentes opérations doivent être voisins des rendements moyens obtenus sur des lignes analogues... ; mais ils peuvent s'en écarter en plus ou en moins pour tenir compte de certains éléments locaux.

Pour les travaux connexes, par exemple : la réfection des pistes, le désherbage ou le débroussaillage, e platelage des P.N., certaines corrections de courbes qui ne modifient pas sérieusement l'assise des traverses, ainsi que pour les grosses réparations qui, éventuellement, devraient être exécutées par le personnel des brigades, le nombre d'heures est évalué directement.

Ce travail d'évaluation du nombre d'heures étant terminé, on fait des totaux séparés de **chaque élément** de la rubrique, pour les voies principales, les appareils de voie, les lignes de quatrième catégorie et les voies de service. On compare alors les chiffres obtenus à ceux des années précédentes, en considérant les divers facteurs qui peuvent intervenir pour expliquer les différences.

C'est à ce point de l'établissement de son programme que le chef de district doit se poser les questions essentielles dont dépendront l'exécution, l'année suivante, des travaux d'entretien et le maintien de ses voies en bon état. Il ne devra pas hésiter, s'il constate des difficultés particulières, à solliciter les directives et les conseils de son chef de section.

Article 25 ♦ Prévisions du programme annuel.

Le chef de district remplit la dernière colonne double du programme pour l'année entière.

Les chiffres relatifs à l'entretien des voies principales, des appareils, des lignes de quatrième catégorie et des voies de service résultent du travail précédent.

Pour les travaux sur crédits spéciaux, il tient compte des effectifs qui lui sont indiqués par le chef d'arrondissement.

Pour tous les autres postes, les chiffres devront être basés sur les résultats des années antérieures, après que les corrections utiles y auront été apportées, compte tenu des résultats de l'expérience, des indications générales reçues et des résultats de la prospection du parcours.

Il en est ainsi notamment des prévisions relatives à l'enlèvement des neiges qui sont portées à la même ligne que les prévisions relatives aux terrassements si cet enlèvement de neige est une opération qui se renouvelle tous les hivers. Par contre, aucune prévision n'est faite là où la chute abondante de neige est un phénomène exceptionnel. Une des lignes laissées en blanc est réservée à ces travaux imprévisibles exécutés à la voie ou aux terrassements.

(*) Y compris celles des voies de gares qui font l'objet du renvoi (*) de l'article 12.

Article 26 ♦ Effectif autorisé.

Après analyse des calendriers-programmes préparés en projet, le chef d'arrondissement décide (en tenant compte des effectifs à disposition) les aménagements à leur apporter, et fixe un effectif « **autorisé** » à chaque district. Cet effectif autorisé définit le personnel nécessaire aux divers travaux (entretien, G.R., T.C., etc...).

A cet effet, le total T des heures de chaque district est comparé à l'effectif réel obtenu en multipliant le nombre d'heures de travail annuel par l'effectif moyen présent dans l'année du personnel commissionné (*).

Le chef d'arrondissement décide les mesures à prendre, avec un minimum de déplacements, pour l'emploi le plus efficace du personnel excédentaire de certains districts — travaux généralement confiés aux entreprises (G. R. notamment), détachement sur les districts déficitaires, etc... (**)... Il décide également les autres mesures indispensables pour compléter les besoins de ceux-ci (demande d'embauchage d'auxiliaires temporaires à faire approuver par le Service régional).

La mise au point définitive du calendrier-programme est alors réalisée.

Article 27 ♦ Avancements des chantiers.

Les graphiques donnant l'avancement, dans le temps et dans l'espace, des divers chantiers sont préparés, en indiquant au moyen de traits ~~légers pointillés~~ de couleurs conventionnelles les prévisions relatives aux chantiers graphiqués.

On obtient la durée approximative de chaque opération en évaluant le nombre d'heures, puis le nombre de journées d'après les prévisions de rendement et en divisant le nombre des journées par l'effectif probable sur le chantier.

PARAGRAPHE 3

TENUE A JOUR DU CALENDRIER-PROGRAMME

Article 28 ♦ Périodicité.

A la fin de chaque semaine, le chef de district doit tenir à jour les graphiques du diagramme. Ce doit être pour lui un geste instinctif traduisant l'intérêt qu'il porte à la marche des chantiers.

Article 29 ♦ Avancements - Chantiers.

La tenue à jour consiste, d'une part, à compléter, par la teinte conventionnelle sur toute la hauteur du galon, le trait porté comme prévision à la partie supérieure du diagramme; d'autre part, à figurer, aux dates voulues, par un ~~trait plein ou tiré épais (nivellement suivi des joints)~~ le graphique d'avancement des travaux d'entretien des voies. Le tracé peut se trouver décalé par rapport à celui des prévisions :

- Vers le haut, s'il y a de l'avance,
- Vers le bas, s'il y a du retard.

(*) Y compris les auxiliaires permanents de certaines régions.

(**) Ces chiffres sont figurés de façon apparente en marge du Calendrier-Programme.

Article 30 ♦ Avancements - Main-d'œuvre et travail.

Par ailleurs, le chef de district note au tableau d'avancement mensuel « main-d'œuvre », les chiffres relatifs au dernier mois, aussitôt que ces chiffres lui sont fournis.

- 1° Il porte dans la colonne b), le total des heures employées depuis le début de l'exercice.
- 2° Il établit et reporte dans la colonne a), sauf dans les cases hachurées, le pourcentage d'affectation à la rubrique intéressée de la main-d'œuvre du district.

Chacune de ces indications s'obtient en établissant le rapport entre le nombre d'heures correspondant à cette rubrique pour le dernier mois écoulé, multiplié par 100, et le nombre total d'heures employées dans ce même mois.

La lecture de la colonne a) fait ainsi apparaître immédiatement la nature des travaux qui ont exigé une main-d'œuvre relativement importante au cours du dernier mois et l'assiduité véritable des brigades aux tâches essentielles qui leur incombent.

Lorsqu'on est amené à inscrire des nombres dans les lignes laissées en blanc, il y a lieu d'indiquer à la colonne « rubriques » à quel travail exceptionnel ils se rapportent.

- 3° Il établit et fait figurer dans la colonne c) le pourcentage d'avancement du travail depuis le début de l'exercice par rapport au programme annuel. Il s'agit là du pourcentage d'avancement **en travail**, c'est-à-dire du rapport entre les **consistances** des travaux exécutés et des travaux prévus; ce pourcentage doit progresser de 0 à 100, en principe au cours de l'année.

La comparaison du pourcentage d'avancement obtenue dans les différents districts permet de déceler les situations anormales et donne une idée précise de la marche des différentes natures de travaux d'entretien.

Enfin, en vue de faire apparaître l'aide apportée aux brigades sous forme de main-d'œuvre d'entreprise, les travaux d'entreprise, finis ou en cours, intéressant la voie, les appareils de voie, les voies de service ou les abords (fossés, talus, etc...) ~~devront être portés en marge du calendrier-programme, en indiquant le nombre d'heures de main-d'œuvre d'entreprise réellement utilisées.~~ *Sont portés en bloc au bas du tableau de droite dans les mois intéressés.*

Le Directeur des Installations fixes,

Robert LÉVI

ÉTABLISSEMENT ET MISE A JOUR DU CALENDRIER-PROGRAMME

*Compléments aux dispositions prévues dans les articles 28 à 30
de la NT VB a n° 1 du 1^{er} octobre 1955.*

**AUCUN TRAVAIL NE DOIT ÊTRE INSCRIT SUR LA LIGNE EN BLANC,
REPERE N° 30 DU TABLEAU DES RUBRIQUES,
SANS L'ACCORD DE LA DIRECTION DES INSTALLATIONS FIXES**

PROGRAMME DE L'ANNEE ENTIERE — AVANCEMENTS MENSUELS MAIN-D'OEUVRE

A) PRÉVISIONS POUR L'ANNÉE N

Après mise au point définitive du calendrier-programme, ne doivent figurer dans la colonne « Prévisions » que les heures, évaluées ou calculées, correspondant aux travaux (*) dont l'exécution est **envisagée en cours d'année**.

Parmi ces travaux, on peut citer :

- les nivellements (continus, discontinus ou suivis des joints en HRI);
- les remplacements exceptionnels de matériaux;
- les interventions localisées inévitables (plateformes glaiseuses, par exemple);
- les enlèvements de neiges — chutes normales (à grouper avec les travaux de terrassements — repère 24), etc;
- les incidents et déraillements inférieurs ou égaux à 10 000 F, etc.;

Ne devront donc pas figurer dans les prévisions :

- les réparations partielles localisées et inopinées;
- les enlèvements des neiges (chutes exceptionnelles);

(*) Se reporter au répertoire des rubriques.

- les incidents et déraillements importants (de plus de 10 000 F) sauf toutefois dans les gros établissements (grandes gares et grands triages) où des prévisions sont justifiées par l'expérience;
- etc.

B) AVANCEMENTS MENSUELS MAIN-D'ŒUVRE

Toutes les heures employées depuis le début de l'année et enregistrées sur les rapports journaliers des Chefs de Canton doivent apparaître dans les colonnes « b » mensuelles en face des rubriques correspondantes.

Ces heures comprennent celles employées :

- aux travaux prévus à l'avance;
- aux travaux nouveaux résultant d'une révision des prévisions faite en cours d'année;
- aux travaux imprévus (réparations partielles notamment).

Toutes ces heures sont confondues dans les dépouillements des feuilles de répartition des brigades (*) et par conséquent sur le calendrier-programme, mais le Chef de District doit pouvoir au cours des tournées justifier les différences existant entre ses prévisions et les heures réellement employées.

Il est rappelé à ce sujet (voir observations du répertoire des rubriques) que les heures employées doivent correspondre au temps de travail effectué sur le district par :

- les agents des brigades (agents du cadre et auxiliaires);
- les conducteurs de draine;
- les détachés de la rubrique D (agents du cadre et auxiliaires) provenant des autres établissements VB (équipes régionales, équipes d'arrondissement, brigades) et éventuellement des autres services affectés temporairement dans les brigades.

DISCRIMINATION DES HEURES DE MAIN-D'ŒUVRE

Cette discrimination est fonction de la provenance des heures employées; elle est la suivante :

en noir — pour les heures de travail de la main-d'œuvre VB y compris celles consacrées à toutes les GR.

en rouge — pour les heures de travail de la main-d'œuvre VB consacrées à des GR normalement du domaine de l'entreprise (généralement des GR Voie).

Ces heures qui ne sont pas ventilées spécialement, donc incluses dans les heures en noir, sont estimées par le CDT sans donner lieu à des dépouillements compliqués.

Elles sont portées dans la colonne « Prévisions » et dans les colonnes *b* des mois d'exécution sur la ligne de la rubrique considérée, au-dessus des heures en noir.

en bleu — pour les heures fournies par la main-d'œuvre provenant des autres services.

Ces heures (en bleu) sont couchées sur une feuille de répartition spéciale et

(*) Sauf pour les détachés provenant des autres services.

dépouillées à part. Elles sont portées dans les colonnes *b* au-dessus des heures (en noir) fournies par les brigades.

en noir — pour les heures d'entreprise pour aide exceptionnelle apportée aux brigades (article 30 de la NT VB 78 a n° 1).

Ces dernières heures sont portées en bloc et pour mémoire au bas du tableau de droite dans les mois intéressés sans distinction de la nature des travaux exécutés.

DIAGRAMME ET GRAPHIQUE

A) ARMEMENT

Le galon teinté aux couleurs conventionnelles correspondant aux types de rail (voir annexe I) est complété pour chaque voie par l'indication en clair de l'armement :

Type et longueur des rails (U 36 de 18 m);
Densité du travelage (1722);
Type de traverse (TB, TBA, TM);
Date de pose (1936),

et éventuellement par les indications :

BL : barres longues;
JA : joints alternés.

B) DIAGRAMME

Révision intégrale. — Sur cette ligne doivent figurer les zones à traiter en RI qui sont indiquées par un galon noir plein et les zones à traiter exceptionnellement en dehors du cycle qui sont indiquées par un tireté noir sur toute la hauteur du galon.

Opérations élémentaires. — Les opérations élémentaires prévues à l'avance (révision matériel, épuration, dressage hors nivellement, serrage d'attaches) sont figurées par des galons aux couleurs conventionnelles sur les lignes qui leur sont réservées :

— en prévision : liseré sur la mi-hauteur;
— après exécution : galon sur la totalité de la hauteur.

RI matériel : couleur verte;

Dressage hors nivellement : couleur bleue.

Serrage d'attaches HRI : couleur bistre.

Épuration de ballast : couleur violette.

Pour les nivellements, le code à appliquer est le suivant :

Nivellement continu :

— en prévision : liseré rouge sur la mi-hauteur;
— après exécution : galon rouge sur toute la hauteur.

Nivellement discontinu :

- en prévision : liseré rouge sur la mi-hauteur avec bâtons rouges inclinés et débordants;
- après exécution : galon rouge sur la totalité de la hauteur avec bâtons rouges inclinés et débordants.

Nivellement suivi des joints :

- en prévision : liseré jaune sur la mi-hauteur;
- après exécution : galon jaune sur la totalité de la hauteur.

Les opérations HRI décidées en cours d'année sont figurées de la même manière, mais portées sous les galons des opérations élémentaires correspondantes (*).

C) GRAPHIQUE

Travaux graphiqués par traits : un trait pour voie 1, deux traits pour voie 2.

RI — La révision du matériel est graphiquée en vert :

- trait tireté pour la prévision;
- trait plein après exécution.

Chacune des phases élémentaires qui la compose peut être graphiquée séparément.

Par exemple :

— Le traitement des joints, les remplacements de traverses, les consolidations d'attaches... peuvent faire l'objet de graphiques séparés repérés suivant les directives régionales, soit par le n° de la phase, soit par le n° de l'opération élémentaire correspondante.

Le nivellement, suivant sa nature, est graphiqué conformément au code ci-dessous :

Nivellement continu :

- en prévision : tireté rouge; — — — — —
- après exécution : trait plein rouge. —————

Nivellement discontinu :

- en prévision : tireté rouge avec bâtons rouges inclinés; + + + + +
- après exécution : trait plein rouge avec bâtons rouges inclinés. +++++++

Nivellement suivi des joints :

- en prévision : tireté jaune; — — — — —
- après exécution : trait plein jaune. —————

L'épuration de ballast est graphiquée en violet :

- trait tireté pour la prévision;
- trait plein après exécution.

(*) Des interventions décidées en cours d'année ne sont pas, en principe, graphiquées en prévision.

HRI — Deux cas sont à distinguer :

- les interventions certaines qui ont fait l'objet de prévisions (prévisions initiales ou décidées en cours d'année (*)).
- les interventions imprévisibles (réparations partielles).

Les premières qui figurent sur le diagramme comprennent :

- les nivellements (continus, discontinus ou suivis des joints), ils sont graphiqués en prévision et après exécution comme indiqué ci-avant.
 - le dressage hors nivellement — graphiqué en bleu : tireté en prévision, trait plein après exécution;
 - le serrage d'attaches graphiqué en bistre : tireté en prévision, trait plein après exécution.
- Les remplacements exceptionnels de matériaux ne sont pas graphiqués.

Les secondes (interventions imprévisibles) peuvent comporter :

- soit un nivellement discontinu localisé,
- soit un soufflage de joints isolés,
- soit un dressage localisé.

Ces interventions sont graphiquées comme suit après exécution seulement et sans aucune indication dans les galons du diagramme.

- nivellement discontinu localisé : trait plein rouge avec bâtons rouges inclinés, localisé dans le temps et dans l'espace;
- dressage localisé : trait plein bleu localisé dans le temps et dans l'espace;

Le soufflage de joints isolés pourra être graphiqué, sur instruction du SR, par un point noir dans la case relative à la semaine d'exécution et aux kilomètres considérés surmonté d'un chiffre indiquant le nombre de joints traités.

Appareils de voie — RI et HRI.

Deux cas sont à distinguer :

- les appareils de voie isolés;
- les nœuds d'appareils.

Les premiers sont graphiqués avec la voie courante sur laquelle ils se trouvent situés.

Les seconds sont généralement traités en dehors de la voie courante. Dans ce cas, les opérations d'entretien les concernant sont représentées par des bandes horizontales occupant l'intervalle de temps où les travaux s'exécutent sans localisation dans l'espace (voir travaux non graphiquables ci-après).

Grosses réparations.

Les renouvellements sont figurés dans le diagramme, au-dessous du galon RI, par un galon hachuré en noir sur toute sa hauteur.

(*) Des interventions décidées en cours d'année ne sont pas, en principe, graphiquées en prévision.

- hachures simples en prévision;
- hachures croisées après exécution.

Ils sont représentés sur le graphique, en prévision et en exécution, par le même code.

Les autres grosses réparations de la voie ne font pas l'objet de galons dans le diagramme, sauf si elles comportent un nivellement qui est alors figuré au diagramme, avec le code prévu, dans le galon « nivellement HRI ».

Elles sont, par contre, graphiquées aux teintes conventionnelles (violet pour l'épuration — vert pour la révision du matériel — rouge ou jaune suivant le code prévu pour les nivellements) et portent l'inscription :

- GR (**en rouge** quand elles sont exécutées par les brigades);
- GR (**en noir** quand elles sont exécutées par l'entreprise).

TRAVAUX GRAPHIQUES PAR BANDES HORIZONTALES

Il s'agit des travaux qui ne peuvent être graphiqués dans l'espace mais seulement dans le temps.

Parmi ces travaux, on peut citer :

- l'entretien des voies de service et des appareils sur VS;
- les débroussaillages, fauchages;
- le nettoyage des fossés;
- les terrassements;
- la peinture des obstacles;
- la visite des ouvrages d'art;
- le relevé de l'ouverture des joints;
- la toilette de ligne de printemps, la toilette des signaux;
- la semaine de sécurité ou de signalisation;
- l'entretien des nœuds d'appareils sur VP (voir ci-avant);
- les travaux sur crédits localisés (TCL d'ouvrage d'art par exemple) lorsque leur importance occupe toute la brigade et entraîne une interruption des travaux d'entretien.

Ces travaux sont représentés par de simples bandes occupant l'intervalle de temps où ils s'exécutent. Ces bandes sont uniformément teintées en **gris clair**.

La nature de ces travaux est inscrite, une seule fois dans la partie en blanc à gauche du diagramme avec une lettre repère majuscule entourée d'un cercle noir de 1 cm de diamètre. Cette lettre est répétée à l'intérieur de chacune des bandes intéressées.

Ci-joint, en annexe II, un extrait de calendrier-programme constituant un exemple d'application des dispositions ci-dessus à 2 cantons :

- pour la clarté de l'exemple, les graphiques « prévisions » et « exécution » du Canton A ont été présentés séparément;
 - le Canton B qui donne un exemple de graphique avec renouvellement sur le parcours.
-

Ci-joint, en Annexe III, les dispositions particulières à appliquer pour l'établissement et la mise à jour du calendrier-programme en ce qui concerne les lignes de 4^e catégorie.

ANNEXE I

ARMEMENT

COULEURS CONVENTIONNELLES

60 kg U 80	gris
50 kg U 36	bleu
46 kg U 33	rouge
46 kg S 12	lilas
44 kg DC 46 kg EST	orange
48 kg LP - 45 kg NORD - 49 kg 520 EV	vert
62 kg S 52 - 54 kg U 78 - 42 kg 540 DC - 40 kg Américain	violet
55 kg S 39	bistre
Divers (34,4 kg PLMA, 39,25 kg PMA et PM - 55 kg S 11 - 36 kg S 13)	jaune

ÉTABLISSEMENT ET MISE A JOUR
de la partie “ Diagramme ” du calendrier-programme
en ce qui concerne les lignes de 4^e catégorie

Indépendamment des prescriptions générales, tenir compte des précisions suivantes :

- **Vérification-serrage.** — Elle est figurée en bistre dans l'accolade HRI, sur le galon « serrage d'attaches ».
- **Révision des matériaux.** — Elle est figurée en vert dans l'accolade RI, sur le galon « révision du matériel », par une teinte continue pour la révision cyclique de la catégorie 4A, tirée pour les autres zones.
- **Nivellement.** — Les nivellements continus, discontinus ou suivis de joints nécessaires à la suite des opérations de révision cyclique des matériaux sont figurés dans l'accolade RI sur le galon « nivellement » avec les codes et les teintes conventionnels. Les autres zones figurent dans l'accolade HRI sur le galon nivellement.
- **Épuration de ballast.** — Elle est figurée en violet dans l'accolade RI, sur le galon « épuration ».
- **Dressage seul.** — Il est figuré en bleu dans l'accolade HRI, sur le galon « dressage hors nivellement ».
- **Zones à traiter.** — Ne rien porter sur ce galon.

MAIN-D'ŒUVRE — RUBRIQUES D et E

TABLEAU DES REPÈRES DE RÉPARTITION

DÉSIGNATION DES TRAVAUX				Repère			COMPTE	
				C	P			
Formation et sélection du personnel	Élèves		0	1	1	92 041 0		
	Instructeurs		0	1	2	92 041 1		
Sécurité, incendie, secourisme				0	1	3	94 007 0	
Aide	au Service régional		0	2	1	92 402 0		
	à l'Arrondissement (conducteurs auto, etc.)		0	2	2	92 403 0		
	aux Sections, Districts...		0	2	3	92 404 0		
Essais				0	2	4	92 408 0	
Délégations, Élections.				0	2	5	92 408 8	
LANCÉ	Tournées, visites périodiques, tournées spéciales pour intempéries ou autres motifs	Lignes de 1 ^{re} , 2 ^e et 3 ^e catégorie	0	3	1	92 410 0		
		Lignes de 4 ^e catég.	0	4	1			
SI	Remplacement des sémaphoristes-Éclairage et chauffage des postes de pleine voie		0	5	1	92 411 0		
		PN sur routes nationales	0	5	2			
		Autres PN	0	5	3		92 412 0	
ORDS, FOSSÉS, CLOTURES, PLANTATIONS	RI	NIVELLEMENT	Continu y compris dressage	0	6	1	92 420 8	
			Discontinu y compris dressage	0	7	1		
			Suivi des joints y compris dressage	0	8	1		
		Autres travaux		0	9	1		
		Appareils de voie		1	0	1		
	HRI	Appareils de voie		1	1	1		
		NIVELLEMENT	Continu y compris dressage	1	2	1		
			Discontinu y compris dressage	1	3	1		
			Suivi des joints non compris dressage	1	4	1		
		Réparations partielles de nivellement et de dressage		1	5	1		
		Dressage hors nivellement		1	6	1		
		Remplacements exceptionnels de matériaux (y compris rails cassés, traverses brûlées)		1	7	1		
		Serrage d'attaches		1	8	1		
		Auscultation des rails, visite et graissage, éclissage, régularisation des joints. Autres travaux (emploi de ballast, consolidation d'attaches, etc.)		1	9	1		
VOIE ET DE	Entretien des VS et des Appareils de VS	Programme	2	0	1	92 421 8		
		Hors-Programme	2	1	1			
	Sécurité du personnel et des chantiers	VP	2	2	1	92 420 8		
		VS	2	2	2		92 421 8	
	Transport et manutention de matériaux	VP	2	3	1	92 420 8		
		VS	2	3	2		92 421 8	
	Désherbage, fauchage, terrassements, pistes, fossés, etc.	VP	2	4	1	92 420 8		
		VS	2	4	2		92 421 8	
	ENTRETIEN DE	Tous PN	Chauffage, Éclairage, Élagages Visibilité, Distribution de documents de sécurité		2	5	1	92 420 8
		Conduite Entretien	Draîsines		2	6	1	92 427 3
Camions-Camionnettes			2	6	2			
Réparation d'outillage, convoyage et distribution		2	6	3	92 427 4			
		2	6	3				
Entretien des lignes de 4 ^e catégorie		Programme		2	7	1	92 422 8	
	Hors-programme		2	8	1			
	Autres travaux, y compris l'entretien des VS		2	9	1			
	Conduite Entretien	Draîsines		2	9	2	92 427 3	
		Camions-Camionnettes		2	9	3		
Réparation d'outillage Convoyage et distribution		2	9	4	92 427 4			
		2	9	4				
				3	0	0		

DÉSIGNATION DES TRAVAUX				Repère			COMPTE		
				C	P				
Personnel de la rubrique E	Conduite, Entretien Camions, Camionnettes Réparation d'outillage Convoyage et distribution			3	0	5	92 465 0		
Renouvellements sur voies principales				3	1	1	92 423 8		
Renouvellements d'appareils sur voies principales				3	2	1	92 424 8		
Grosses réparations sur programmes spéciaux				3	3	1			
Incidents Dérailements		≤ 10 000 F		3	4	1	92 425 8		
		> 10 000 F		3	5	1			
Ouvrages d'art		Entretien - divers - peinture		3	6	1	92 429 1		
		TCL		3	6	2	92 429 2		
Installations de Sécurité et de Télécommunications	Initiative du CDT	Instruction de sécurité entretien		3	7	1	92 430 1		
		Sécurité	Entretien	3	8	1			
	A la demande du CCRN		TCL	3	8	2	92 430 2		
		Télécom.	Entretien	3	8	3	92 431 1		
TCL	3		8	4	92 431 2				
Installations de Traction électrique		Entretien Rails - Sondage, aide SES		3	9	1	92 435 1		
		TCL		3	9	2	92 435 2		
Bâtiments de service	Entretien (Bâtiments-quais)			4	0	1	92 440 1		
	TCL			4	0	2	92 440 2		
	Voirie cours, etc.	Entretien		4	1	1	92 440 3		
		TCL		4	1	2			
Bâtiments à usage de logements	Entretien			4	2	1	92 441 1		
	TCL			4	2	2	92 441 2		
	Voirie	Entretien		4	3	1	92 441 3		
		TCL		4	3	2			
	Dépenses diverses - Compteurs, etc.			4	3	3	92 441 8		
	Matériel fixe des gares, dépôts et ateliers			Entretien	4	4	1	92 445 0	
TCL				4	4	2			
Installations hydrauliques			Entretien	4	5	1	92 444 0		
			TCL	4	5	2			
Gestion des magasins et parcs d'arrondissements FI manutention de matériel d'Approvisionnement en parcours				7	0	1	92 464 0		
Avaries de barrières par les tiers, etc.				7	0	0	Se reporter à la nomenclature comptable		
Crédits spéciaux autres que TCL ou à reprendre sur tiers ou autres services				7	0	0			
Heures Improductives	Temps rendu sur excédents de parcours et astreinte à domicile			8	0	0			
	Accidents du travail			8	1	0			
	Maladies et accidents hors service			8	2	0			
	Pertes de temps	en relation avec les travaux (intemp. - cht de chantier inopiné - repos - service de nuit)			8	3		0	
sans relation avec les travaux (vis. méd. - solde - disponibilité > 3 mois - congés suppl., etc.)			8	3	0				
Rubrique E Trajets				8	5	0			
Heures de non présence		Congés annuels			9	0	0		
		Temps rendus sur HS et ES			9	1	0		
Pour mémoire		Heures supplémentaires et excédentaires			9	5	0	92 460 0	
		MO détach.	Cédée	Reçue		9	6		0
				dans une même rubrique à l'intérieur de la région		9	7		0
				à une autre région, à un autre service, ou un atelier magasin		9	7		0
				dans le service d'une même région de rubrique à rubrique (D E et F).		9	7		1

NOTA. — L'abréviation TCL, signifie Travaux sur crédits localisés. Certains comptes, notamment ceux concernant les travaux sur crédits localisés ou spéciaux peuvent comporter un sous-compte et un prix de revient.