

1^{er} décembre 1939

ANNEXE

INDEMNITÉS
pour dérogations du personnel de conduite des machines

| NATURE DES DÉROGATIONS DONNANT LIEU À RÉMUNÉRATION | TAUX HORAIRES DE L'INDEMNITÉ | |
|---|------------------------------|----------|
| | GROUPE 1 | GROUPE 2 |
| I. — Dépassement de la durée limite du travail entre 2 G. R. P. successifs. | 40. " | 7. " |
| II. — Dépassement de la durée journalière au delà des limites réglementaires. | 3. " | 2. " |
| III. — Dépassement de l'amplitude au delà des limites réglementaires. | 2. " | 1.40 |
| IV. — Réduction de la durée des repos journaliers, à la résidence et hors résidence, au dessous des limites réglementaires. | 2. " | 1.40 |
| V. — Réduction de la durée du grand repos périodique. | 3.60 | 2.40 |
| VI. — Commencement ou fin du grand repos périodique après ou avant les limites réglementaires par heure. | 2. " | 1.40 |

NOTA. — a) Ces indemnités se cumulent. Le décompte en est fait par 1/4 d'heure arrondi au 1/4 d'heure supérieur.

b) Le taux de l'indemnité est fonction du grade. Les grades sont répartis en deux groupes de la manière suivante :

Groupe 1. — Mécaniciens, élèves-mécaniciens, conducteurs électriques, conducteurs principaux d'autorails.

Groupe 2. — Conducteurs d'autorails, élèves-conducteurs électriques, chauffeurs, aides-conducteurs électriques, agents sédentaires utilisés sur les machines.

c) Dans les taux de rémunération de la dérogation, est comprise forfaitairement la valeur de l'indemnité de résidence.

429 LN 6/34

Entrée NS
N° 10.000

SOCIÉTÉ
NATIONALE
des
CHEMINS DE FER
FRANÇAIS

COMMISSION CENTRALE
DES CHEMINS DE FER

Ti

INSTRUCTION GÉNÉRALE

SÉRIE PERSONNEL DU MATÉRIEL ET DE LA TRACTION N° **4**

Del.
Col.
Nm.
45
C.G. P. 30
IV

Paris, le 25 novembre 1939.

RÉGIME DU TRAVAIL DU PERSONNEL DE CONDUITE DES MACHINES

— Remise aux Agents
— Retenue pour la
application du Décret du 6 Octobre 1939)

6.12.39

REPARTITION Article 1^{er}.

K. ex. AFE

ex. DEL. ves-mécaniciens et chauffeurs, conducteurs électriques, élèves-conducteurs électriques, aides-conducteurs électriques, conducteurs principaux d'autorails et conducteurs d'autorails, lorsqu'ils assurent un service autre qu'un service de remonte, de navette, de manœuvre ou de dépôt.

ex. A. S. veille, de manœuvre ou de dépôt.

ex. A. S. veille, de manœuvre ou de dépôt.

ex. A. S. veille, de manœuvre ou de dépôt.

ex. A. S. veille, de manœuvre ou de dépôt.

ex. A. S. veille, de manœuvre ou de dépôt.

ex. A. S. veille, de manœuvre ou de dépôt.

ex. A. S. veille, de manœuvre ou de dépôt.

ex. A. S. veille, de manœuvre ou de dépôt.

ex. A. S. veille, de manœuvre ou de dépôt.

ex. A. S. veille, de manœuvre ou de dépôt.

ex. A. S. veille, de manœuvre ou de dépôt.

ex. A. S. veille, de manœuvre ou de dépôt.

Article 4.

§ 1. — L'amplitude d'une journée de travail considérée isolément ne peut excéder 14 heures ; toutefois cette amplitude peut être portée par grande période de travail à :

- 1 fois 15 heures, lorsque la moyenne journalière de travail est supérieure à 8 h. 30 ;
- 2 fois 15 heures, lorsque cette moyenne est inférieure ou égale à 8 h. 30.

§ 2. La durée moyenne de l'amplitude journalière, calculée sur les mêmes bases que la durée moyenne du travail, ne peut excéder par grande période de travail :

- 14 heures 30, lorsque la moyenne journalière de travail est supérieure à 8 h. 30 ;
- 12 heures, lorsque cette moyenne est inférieure ou égale à 8 h. 30.

Article 5.

§ 1. Chaque fois que la durée du travail ininterrompu doit dépasser 8 h., il doit être accordé aux agents après 3 h. au moins et 6 h. au plus de travail effectif, une pause pour leur permettre de prendre un repas.

§ 2. La durée prévue pour cette pause est égale à 45' pouvant toutefois être réduite, suivant les exigences de l'exploitation, jusqu'à 30'.

Article 6.

Pour l'application de la présente Instruction, on considère comme temps de travail effectif tout le temps pendant lequel les agents des machines sont tenus de rester sur leur machine ou de ne pas s'en éloigner ou ont un travail quelconque à effectuer dans les gares, dépôts et ateliers.

La durée des trajets effectués H.L.P. sur les machines est comptée en totalité comme travail effectif.

La durée des trajets effectués H.L.P. par les agents dans les trains pour prendre ou quitter le roulement ou à l'intérieur du roulement est, comptée pour sa totalité dans l'amplitude ; elle n'est pas comptée dans la durée du travail effectif, sauf si elle dépasse deux heures au cours d'une journée de travail ; dans ce cas, l'excédent sur 2 heures est compté pour moitié dans la durée du travail effectif.

Lorsqu'une journée de travail comporte des interruptions de travail, celles-ci sont comptées comme travail effectif lorsque leur durée est inférieure à 30 minutes. Au cours d'une journée de travail, il ne peut y avoir plus de 2 interruptions de travail d'une durée supérieure ou égale à 30 minutes, dites « coupures », durant lesquelles les agents seront dispensés de tout service, avec possibilité de quitter l'enceinte du chemin de fer sans s'en éloigner et en indiquant où ils peuvent être trouvés.

Article 7.

Les périodes de réserve secours sont celles durant lesquelles les agents des machines sont uniquement tenus de rester constamment au dépôt sans être occupés.

Toute période de réserve secours, déduction faite, s'il y a lieu, des laps de temps consacrés à la préparation de la machine, est comptée pour le tiers de sa durée dans le travail effectif et pour sa totalité dans l'amplitude.

L'amplitude de la journée de travail qui comprend une période de réserve secours ne doit pas dépasser 18 heures ; d'autre part, dans chaque grande période de travail, il ne doit pas y avoir plus de trente heures de réserve secours ; ces limites ne sont de rigueur que pour l'établissement des roulements.

Article 8.

Les périodes de réserve à disposition, c'est-à-dire celles pendant lesquelles les agents sont employés à des travaux au dépôt ou en gare, sont entièrement comptées comme travail effectif.

Article 9.

La disponibilité à domicile est l'obligation faite à un agent, à l'expiration des repos prévus par la Région dans le cadre du présent titre, de ne pas quitter son domicile ou, tout au moins, s'il le quitte, de ne pas s'en éloigner et de faire le nécessaire pour qu'en cas d'appel il puisse être atteint de manière à rejoindre son poste dans le moindre délai.

Le temps de disponibilité à domicile n'est pas compté comme durée de travail.

Article 10.

Les repos journaliers à la résidence doivent avoir une durée ininterrompue de 13 heures au moins. Toutefois, cette durée pourra être réduite à 12 heures, 3 fois par grande période de travail.

Les repos journaliers hors de la résidence doivent avoir une durée ininterrompue de 8 heures au moins.

Il ne peut y avoir plus de deux repos consécutifs hors résidence dont la durée totale ne devra pas être inférieure à 17 heures ; cette règle n'est valable que jusqu'au 15 mai 1940 au delà de cette date, les doubles repos hors résidence seront considérés comme dérogations et rémunérés comme telles.

Article 11.

Il doit y avoir en moyenne un grand repos périodique de 36 heures au moins à la résidence par 7 jours de calendrier.

Il ne peut y avoir plus de dix jours dans la grande période de travail comprise entre deux repos périodiques.

Au cours d'un mois, il doit y avoir au moins 4 grands repos périodiques, dont 2 peuvent être réunis en un repos double de 60 heures. En outre, pour compléter les 48 grands repos périodiques ainsi donnés, il sera alloué, tous les 3 mois en moyenne, 1 repos périodique complémentaire qui pourra être soudé à un autre repos périodique simple ou double. Le repos triple accordé dans ce cas aura une durée minimum de 84 heures.

Les grands repos périodiques doivent être placés sur 2 nuits consécutives, commencer au plus tard à 22 h. 30 la première nuit et finir au plus tôt à 5 h. 30 la deuxième nuit.

Article 12.

Le travail des agents assurant les services de remonte, de navette, de manœuvre ou de dépôt est réglementé suivant les dispositions applicables au personnel sédentaire.

Article 13.

Au régime défini ci-dessus par les articles 3 à 10, peut être substitué le régime dit de la double équipe, l'une des équipes se reposant dans un wagon aménagé pendant que l'autre assure le service.

Dans ce cas, la durée du travail effectif sera égale à la moitié du temps écoulé entre la prise de service après repos à la résidence et la cessation de service avant repos à la résidence, déduction faite des repos hors résidence d'au moins 8 heures.

Lorsque l'absence hors de la résidence dépassera 60 heures, la durée du repos suivant à la résidence sera d'au moins 14 heures.

Article 14.

Dans le cas où des dérogations autorisées ou accidentelles n'auront pas permis l'application de certaines des règles du travail indiquées ci-dessus, les agents recevront les rémunérations énumérées au tableau ci-après.

L'Instruction Générale - Série Personnel du Matériel et Traction N° 1 du 15 mars 1939 est abrogée.

Le Commissaire Militaire,

PAQUIN

Le Commissaire Technique,

R. LE BESNERAIS.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MODÈLE B

DEMANDE DE TRANSPORT

Le {
Préfet de
demande à la Société Nationale des Chemins de fer Français de transporter en 3^e classe

le {
par train spécial
par le train d'exploitation (1)

partant de la gare de à heures

(2) personnes à destination de la gare de

A le
(Signature et Cachet)

Timbre à date
de la gare de départ

La présente demande sera annexée à la facture adressée par la S. N. C. F. à l'autorité administrative chargée de pourvoir au paiement.

(1) Biffer la mention inutile.
(2) Cette rubrique sera complétée avant le départ du train

SOCIÉTÉ
NATIONALE

INSTRUCTION GÉNÉRALE
SÉRIE COMMERCIALE

CHEMINS DE FER
FRANÇAIS

Sous-Série Voyageurs N° 6

Paris, le 24 avril 1939.

Cm

ACCEPTATION ET COMPTABILISATION DES TRANSPORTS D'ÉVACUATION DE LA POPULATION CIVILE

Article 1.

En cas de menace de guerre ou de mobilisation et lorsque la population civile évacue les territoires menacés, les transports par chemin de fer sont, en principe, effectués aux prix et conditions des tarifs commerciaux.

Article 2.

Toutefois, antérieurement à la mobilisation, les autorités civiles pourront délivrer à certaines catégories d'évacués des bons de transport du modèle ci-joint (A) sur le vu desquels la S. N. C. F. transportera les personnes qui en feront l'objet sans paiement préalable du prix de transport.

Celui-ci sera remboursé ultérieurement à la S. N. C. F. par l'autorité qui a signé le bon de transport (1) sur le vu des états de paiement présentés par la S. N. C. F., pièces justificatives à l'appui, et suivant les dispositions d'un arrangement intervenu avec l'Autorité Supérieure.

Pour l'application de ces dispositions, les gares opéreront, au point de vue comptable, conformément aux instructions actuellement en vigueur pour le transport des indigents. Les gares devront notamment conserver les bons de transport et remettre en échange aux voyageurs qui en feront l'objet des feuilles de transport du modèle 139 R. C. C., prévues dans les instructions ci-dessus rappelées.

Les bagages des évacués porteurs des bons de transport prévus ci-dessus devront être taxés aux prix et conditions des tarifs commerciaux, compte tenu des franchises prévues dans ces tarifs; les frais correspondants seront perçus des voyageurs au moment de l'enregistrement.

Article 3.

En cas de menace de guerre ou de mobilisation, le transport des familles de militaires et de fonctionnaires, évacués, certaines garnisons avancées du territoire national, ainsi que le transport en groupes de la population civile, évacuée par ordre de l'autorité civile, seront effectués sur présentation de bons spéciaux de chemins de fer comportant notamment la mention " Famille de M. (nom et grade du militaire ou du fonctionnaire).
Il sera procédé comme il est indiqué à l'article 2 précité tant au point de vue comptable qu'en ce qui concerne l'acceptation des bagages.

(1) Dans le département de la Seine, les bons de transport seront signés, pour Paris, par les Secrétaires trésoriers des bureaux de bienfaisance des Mairies et pour la banlieue, par les Maires des localités.

Article 4.

D'autre part, en cas de menace de guerre ou de mobilisation, des transports d'éloignement à longue distance de la population civile pourront être effectués, par trains complets, au départ de gares spécialement désignées, sur ordre de l'autorité civile et sur présentation de demandes de transport émanant de cette autorité.

Les demandes de transport établies suivant le modèle ci-joint (B) seront conservées par les gares qui auront à s'assurer qu'elles comportent bien toutes les indications (notamment la destination des transports et le nombre des personnes à transporter), ainsi que les signatures utiles et la qualité des signataires.

Les personnes à transporter seront munies par les soins de l'autorité civile de fiches d'éloignement devant rester en leur possession. Ces fiches ne pourront donc pas être retirées à l'arrivée, mais elles serviront de contre-marques pour l'admission dans les trains d'éloignement des voyageurs qui en seront détenteurs et auxquels il ne sera délivré aucun titre de transport.

Ces voyageurs pourront être porteurs de bagages à main, mais aucun enregistrement de bagages ne sera admis en leur faveur.

Les gares de départ se borneront à établir pour l'ensemble des voyageurs d'un même train un seul billet modèle 139 R. C. C. qui sera confié au chef de train et remis par lui à la gare d'arrivée.

Les demandes de transport épinglées aux décalques des billets modèle 139 R. C. C. seront adressées par les gares de départ tous les dix jours sous pli spécial à la subdivision de la Comptabilité des Recettes (2^{me} Bureau).

De leur côté, les gares d'arrivée adresseront également tous les dix jours à la même subdivision les billets qui leur seront remis par les chefs de train à l'arrivée et sur lesquels ces gares auront à apposer leur timbre à date.

Article 5.

En cas de menace de guerre ou de mobilisation, il pourra s'effectuer également des transports de dispersion permanente (à courte distance) d'une partie de la population de villes spécialement désignées, sur ordre de l'autorité civile, par trains spéciaux ou par trains ordinaires de l'exploitation.

L'exécution de ces transports s'effectuera suivant les mêmes modalités que celles fixées à l'article 4 ci-dessus.

Article 6.

En dehors des cas prévus par les dispositions précédentes, les gares ne devront jamais admettre dans les trains des voyageurs qui ne seraient pas munis de titres de transport régulier.

Le Directeur Général,
R. LE BESNERAIS.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉPARTEMENT DE _____

DÉPART VOLONTAIRE

**BON DE TRANSPORT
pour un voyage simple d'aller**

(A utiliser le lendemain du jour de la date indiquée ci-dessous.)

Le Maire d _____ (Département de) _____
demande à la Société Nationale des Chemins de fer Français de transporter de la Gare de _____ à _____ (Département d) _____
en voiture de troisième classe
le nommé (1) _____ personnes, avoir :
accompagné de (2) _____
_____ (3) _____ A _____, le _____ 193.
_____ *Le Maire*
(Cachet de la Mairie)

Observations. — Le porteur de la présente demande devra l'échanger à la gare de départ contre un titre de transport pour la destination indiquée.
Il devra effectuer intégralement le trajet indiqué ci-dessus : il n'est pas autorisé à descendre à une gare intermédiaire du parcours.

NOTE POUR LA GARE DE DÉPART. — Le présent bon de transport accompagnera le train par lequel le voyage aura lieu et sera timbré successivement dans le cadre ci-dessous par la gare de départ et par celle de destination. Il sera annexé à la facture adressée par la S. N. C. F. à l'autorité administrative chargée de pourvoir au paiement.

Timbre à date
de la gare de départ

Timbre à date
de la gare de destination

(1) Nom et prénom.

(2) Nombre de personnes à la charge du titulaire du bon de transport et accompagnant celui-ci.

(3) Nom et prénom des personnes (époux, épouses, enfants) accompagnant le titulaire du bon de transport avec indication de l'âge des enfants.

Sur le vu de ce titre, qui en aucun cas ne peut servir de titre de transport, la gare doit délivrer, contre paiement, un billet au tarif militaire.

B. — ARMÉES POLONAISE ET TCHÉCOSLOVAQUE

1^{re} Permissions de détente, de convalescence, exceptionnelles ou professionnelles.

Les militaires de l'armée polonaise et de l'armée tchécoslovaque sont munis, pour les permissions de détente, de convalescence, exceptionnelles ou professionnelles, dont ils bénéficient, du même titre de permission que les militaires de l'armée française, titre dont le modèle figure en annexe à l'Instruction Générale Commerciale - Voyageurs N° 15.

Ils sont transportés dans les trains de la S.N.C.F., sans paiement préalable du prix de leur place, dans les conditions qui sont prévues pour les permissionnaires de l'armée française par l'Instruction Générale précitée.

2^o Autres permissions.

Les militaires polonais ou tchécoslovaques porteurs d'un titre de permission autre que ceux qui sont visés au 1^o doivent, pour être admis dans les trains, se munir, sur présentation de leur titre de permission, d'un billet au tarif militaire.

C. — TRAINS ET CLASSES DE VOITURES ACCESSIBLES AUX PERMISSIONNAIRES DES ARMÉES ALLIÉES

Les Militaires et Marins de l'Armée Britannique passant leur permission en Grande Bretagne sont transportés par trains spéciaux. Ceux qui passent leur permission en France ont accès dans les trains commerciaux, quel que soit leur grade.

Les Militaires des Armées Polonaise et Tchécoslovaque sont entièrement assimilés, en ce qui concerne les permissions, aux militaires de l'Armée Française : ils utilisent, suivant la catégorie à laquelle ils appartiennent, soit les trains de permissionnaires, soit les trains commerciaux, dans les conditions fixées par l'Instruction Générale Série M Transports N° 19 - Série C Voyageurs N° 19.

Les Militaires des Armées Alliées ont accès dans les classes de voitures correspondant aux grades de l'Armée Française auxquels ils sont assimilés : leur titre de permission ou de transport indique le grade français d'assimilation.

D. — MESURE D'ORDRE

La présente Instruction annule l'Avis Général Trafic N° 121 (2^e tirage) du 23 décembre 1939.

Le Commissaire Militaire,
PAQUIN.

Le Commissaire Technique,
R. LE BESNERAIS.

429LM 6/26

P Entrée NS
N° 1901

Moisy 14

**SOCIÉTÉ
NATIONALE**
des
**CHEMINS DE FER
FRANÇAIS**

INSTRUCTION GÉNÉRALE

SÉRIE C. — Voyageurs N° 38

SÉRIE M. — Transports N° 28

COMMISSION CENTRALE
DES CHEMINS DE FER

Paris, le 2 mai 1940.

Cot.

Nm.
52

C.C.P. 57

Cv

TRANSPORT DES MILITAIRES OU MARINS PERMISSIONNAIRES DES ARMÉES ALLIÉES PENDANT LA DURÉE DES HOSTILITÉS

A. — ARMÉE BRITANNIQUE

Le transport des militaires et marins de l'armée britannique, voyageant à l'occasion de permissions, s'effectue aux conditions suivantes :

1° Permissions de détente à passer dans les Iles Britanniques.

Les bénéficiaires de permissions de détente à passer dans les Iles Britanniques sont transportés sur les rails de la S.N.C.F. entre la gare de rassemblement des permissionnaires et le port d'embarquement, par trains spéciaux.

La mise en marche de chaque train de l'espèce doit donner lieu à la remise d'un ordre de transport modèle 495 A (Train Warrant) en échange duquel est établie une piqûre modèle 376 C.C., dans les conditions prévues par l'Instruction Générale Série M N° 16 - Série C Voyageurs N° 18 et Marchandises N° 13 - Série Services Financiers-Gares N° 21.

2° Permissions de détente à passer en France.

Pour ces voyages, qui se font en général isolément, le permissionnaire est muni d'un titre de permission de modèle spécial, et, en outre, d'un bon de chemin de fer modèle 494 A (General Railway Warrant - Detachement) en échange duquel la gare de départ établit, ainsi que l'indique l'Instruction visée au 1° ci-dessus, une piqûre modèle 376 C.C. La production du titre de permission ne doit pas être exigée du militaire.

3° Permissions de courte durée.

Les permissions de 24 ou de 48 heures donnent lieu à la délivrance par l'Autorité Militaire Britannique d'un titre de permission du modèle ci-après :

| | | |
|---------------------------------|-------------|--------------|
| N° | Rank | Name |
| May proceed on leave from | | hrs40 |
| to | hrs40 | Signed |
| |40 | Rank |

Personnel
- mise à jour des documents
Repartition
- Réviser aux
circonstances
22 MAI 1940

Technique
1 libels
1 cl.

Reint
Em x 2

13/5