

# SOCIÉTÉ NATIONALE

*des*

CHEMINS DE FER  
FRANÇAIS

## NOTE GÉNÉRALE SÉRIE MOUVEMENT

Sous-Série Affaires Générales N° 20-A<sup>19</sup>

Col.

Me

Paris, le 28 février 1940.

Nm.

44

### ORGANISATION DU SERVICE DES AGENTS DES TRAINS

La présente Note Générale vise l'organisation d'ensemble du service des Agents des trains, à l'exception toutefois du personnel chargé du contrôle de route et de l'accompagnement des grands trains de voyageurs lequel fait l'objet de la Note Générale Série Mouvement — Sous-Série Affaires Générales n° 13-A<sup>18</sup>.

#### CHAPITRE PREMIER SERVICES RÉGIONAUX

##### Article 1<sup>er</sup>. — **Organisme Régional.**

- Il existe au Service Régional de l'Exploitation un organisme chargé notamment :
- d'établir les roulements du service de tous les trains réguliers de la Région,
  - de contrôler le rendement du personnel des trains et l'utilisation des réserves,
  - de préparer les propositions à adresser au Service Central du Mouvement au sujet des effectifs autorisés du service des trains,
  - de donner aux Arrondissements toutes directives concernant l'utilisation du personnel des trains et son instruction professionnelle,
  - d'assurer le fonctionnement du Comité régional du travail.

Cet organisme est rattaché à la Division du Service Général (5<sup>e</sup> Section) qui est chargée de toutes les questions relatives à l'organisation du service des trains en liaison avec la Division du Mouvement (2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> Subdivisions).

Il est dirigé par un Inspecteur Divisionnaire ou Inspecteur aidé par un nombre limité d'agents de la filière des Services Régionaux.

Le personnel des trains proprement dit étant entièrement réparti entre les Arrondissements, il ne doit exister dans les Services Régionaux aucun emploi de la filière des agents des trains.

##### Article 2. — **Conférences périodiques.**

Une fois par mois, le Service Central du Mouvement (5<sup>e</sup> Division) réunit en conférence les Inspecteurs Divisionnaires ou Inspecteurs des Services Régionaux chargés du service des trains.

Au cours de ces conférences, il est procédé à la mise au point des directives d'ensemble concernant le personnel des trains.

A chaque changement d'horaires, est arrêté le programme des interpénétrations des agents des trains d'une Région sur l'autre, de manière à réaliser l'organisation la plus économique.

## CHAPITRE II

### ARRONDISSEMENTS

#### Article 3. — Résidence d'agents des trains.

Les agents des trains d'un Arrondissement sont répartis en un certain nombre de « résidences ».

En règle générale, il n'y a dans chaque localité qu'une résidence des agents des trains; par exception, dans les villes importantes, il peut y avoir plusieurs résidences rattachées à des gares différentes (exemple : Lyon-Perrache et Lyon-Guillotière).

Dans les gares de contact entre Régions voisines, il n'y a en général qu'une résidence des agents des trains et ces agents sont rattachés à la Région à laquelle appartient la gare de contact.

Les résidences des agents des trains sont groupées entre elles pour constituer des circonscriptions confiées chacune à un Contrôleur Principal, Contrôleur ou Contrôleur-Adjoint des trains (1).

#### Article 4. — Rôle des dirigeants des trains.

Les agents des trains d'un Arrondissement sont placés sous l'autorité des Chefs d'Arrondissement aidés par un Inspecteur Divisionnaire, Inspecteur ou Sous-Inspecteur des trains chargé essentiellement de contrôler et de surveiller la bonne organisation et le bon fonctionnement du service des trains sur l'ensemble de l'Arrondissement.

En particulier, l'Inspecteur des trains :

- recherche, d'accord avec les Inspecteurs des Circonscriptions de Mouvement et les Chefs de gare, les agents des gares susceptibles d'être affectés au service des trains,
- dirige l'instruction professionnelle des agents des trains de l'Arrondissement,
- fait subir à ces agents les examens d'avancement et les interrogations périodiques de sécurité (2).
- note au 1<sup>er</sup> degré les agents des trains de l'Arrondissement.

L'Inspecteur et les Contrôleurs des trains sont chargés de surveiller par de fréquentes tournées le service et la tenue du personnel des trains sur l'Arrondissement, que ce personnel appartienne ou non à l'Arrondissement. Ils s'assurent que ces agents sont bien munis des instructions et agrès réglementaires.

---

(1) Ce dirigeant est uniformément désigné sous l'appellation de Contrôleur des trains dans la présente Note Générale.

(2) Une instruction particulière fera connaître ultérieurement dans quelles conditions l'Inspecteur des trains peut se faire suppléer par un Contrôleur des trains pour ces interrogations périodiques.



Ils effectuent les enquêtes auxquelles peut donner lieu le service de ces agents et font toutes propositions utiles à leur sujet (punitions, gratifications exceptionnelles, etc...).

Ils surveillent concurremment avec les Inspecteurs des Circonscriptions de Mouvement et les Chefs de gare l'entretien des locaux affectés au Personnel des trains (réfectoires, dortoirs, etc...).

Pour toutes les affaires courantes, les Contrôleurs des trains sont autorisés, au même titre que les Chefs de gare, à correspondre directement avec le bureau de l'Arrondissement; pour les affaires plus importantes, ils passent par l'intermédiaire de l'Inspecteur des trains.

En cas d'accident grave sur la ligne, le Chef d'Arrondissement, le P.C. ou l'Inspecteur de circonscription du Mouvement intéressé apprécie s'il y a lieu de faire appel aux dirigeants du service des trains; dans l'affirmative, il les alerte en temps voulu et ces derniers se rendent aussitôt sur les lieux pour y seconder le personnel local.

Les dirigeants des trains doivent effectuer de très fréquentes tournées; on doit éviter de leur attribuer un travail de bureau ~~trop étendu~~ qui nécessiterait un personnel de secrétariat spécialisé.

Les Contrôleurs des trains se remplacent mutuellement pendant leurs absences; les remplacements de l'Inspecteur des trains sont assurés par le Contrôleur des trains le plus ancien dans le grade le plus élevé sur l'Arrondissement.

#### **Article 5. — Rôle des dirigeants des gares.**

Les dirigeants des gares sont chargés de l'administration du personnel des trains de la résidence rattachée à leur gare pour tout ce qui concerne la rémunération, les facilités de circulation, etc...

Ils délivrent à ces agents les instructions, le matériel d'équipement et les fournitures qui leur sont nécessaires.

A cet effet, chaque gare résidence d'agents des trains dispose d'une réserve d'objets d'équipement qu'elle fait reconstituer au fur et à mesure des besoins.

Les agents des trains sont placés sous l'autorité directe des chefs de gare pour l'exécution du service qu'ils assurent dans les gares mêmes (service de leur train ou service de gare).

### **CHAPITRE III**

#### **COMMANDE DES AGENTS DES TRAINS**

##### **Article 6. — Bureaux de commande.**

Dans les gares d'une certaine importance, un bureau est spécialement chargé de la commande des agents des trains.

Ce bureau est dirigé par un Sous-chef de bureau de gare, un Contrôleur de résidence ou un Commis de 1<sup>re</sup> ou 2<sup>e</sup> classe aidé d'un certain nombre d'agents de la filière des bureaux de gare; ces agents sont décomptés dans les effectifs de la gare et non dans ceux du service des trains.

Le bureau de la commande est chargé de tracer le service des agents des trains soit pour assurer les trains autres que les réguliers compris dans les roulements, soit pour pourvoir au remplacement des agents incorporés dans les roulements; c'est lui qui donne les repos et les congés (1) des agents des trains appartenant à la résidence.

Pour toutes les affaires courantes, le bureau de la commande sert d'intermédiaire entre les agents des trains et le secrétariat de la gare.

Lorsque l'effectif des agents des trains de la résidence et de passage est peu important, le service de la commande est assuré en permanence ou seulement pendant une partie de la journée par le chef de gare ou son remplaçant.

Dans les Arrondissements où la commande des agents des trains est confiée à la Permanence-Exploitation, les bureaux de commande de gare interviennent seulement pour assurer la notification des ordres reçus de la Permanence, pour donner à la Permanence la situation du personnel des trains, pour lui signaler les agents disponibles, pour contrôler les prises de service et servir d'intermédiaire avec le Secrétariat de la gare.

**Article 7. — Rôle des dirigeants des gares et des trains vis-à-vis des bureaux de commande.**

Il appartient aux dirigeants des gares et des trains d'exercer une surveillance étroite du fonctionnement de ces bureaux et de se rendre compte fréquemment de la façon dont le personnel des trains est commandé et utilisé.

Le personnel spécialisé des bureaux de commande est noté par l'Inspecteur de Circonscription du Mouvement, d'accord avec l'Inspecteur des trains de l'Arrondissement.

## CHAPITRE IV

### EFFECTIF DES AGENTS DES TRAINS

**Article 8. — Consistance des effectifs.**

Conformément aux dispositions de la Note Générale Série M, Sous-Série Affaires Générales n° 10 A<sup>9</sup>, les effectifs autorisés en agents des trains doivent être calculés au plus juste de façon à éviter le détachement en gare d'agents des trains inoccupés; il est au contraire indispensable que toutes les gares résidences d'agents des trains disposent d'une réserve d'agents de gare « autorisés », susceptibles, le cas échéant, de venir en aide au service des trains.

Pour obtenir une bonne utilisation du personnel, il y a toujours intérêt à grouper les agents des trains dans un nombre réduit de résidences. Au contraire, il est en général impossible d'obtenir un rendement satisfaisant dans les résidences à faible effectif.

Lorsque, exceptionnellement, la réglementation du travail et le tracé des horaires ne permettent pas de supprimer les petites résidences, il y a lieu soit de prévoir que les agents des trains de ces résidences seront remplacés d'office par des agents de gare pour leur repos, congés et maladies, soit même de faire assurer l'accompagnement des trains par des agents de gare (voir article 11 ci-après).

---

(1) Dans les limites fixées par l'Inspecteur des Trains.



**Article 9. — Grades à utiliser.**

Les gradés à utiliser sont ceux de Chef de train, de Conducteur et d'Homme d'équipe (trains).

Les Régions qui ont encore des vagonniers les feront progressivement disparaître par voie d'extinction.

On s'efforce d'obtenir une répartition convenable des emplois entre les trois grades de Chef de train, de Conducteur et d'Homme d'équipe (trains) compte tenu de la nature du service à effectuer et des possibilités d'avancement.

Bien entendu, un pourcentage raisonnable de conducteurs doit être autorisé à remplir les fonctions de Chef de train, de même en ce qui concerne les Hommes d'équipe (trains) pour les fonctions de Conducteur.

On doit considérer comme anormal que des Chefs de train soient fréquemment appelés à remplir les fonctions de Conducteur ou que des Conducteurs soient fréquemment appelés à remplir les fonctions d'Homme d'équipe (trains).

Les Hommes d'équipe (trains) sont à décompter dans toutes les statistiques d'effectifs parmi les agents des trains et les dépenses auxquelles ils donnent lieu imputées à l'article 12 du Chapitre II du budget d'Exploitation.

**Article 10. — Accompagnement des trains de Messageries et de détail particulièrement chargés.**

Il y a souvent intérêt à spécialiser un nombre limité d'agents au service de la manutention et du classement des marchandises dans les trains de messageries et de détail particulièrement chargés.

Selon les difficultés de leur travail, ces agents ont le grade de Chef de train ou de Conducteur, ou d'Homme d'équipe (trains); ils peuvent ne pas posséder l'aptitude physique des agents des trains ordinaires, par contre, il est indispensable qu'ils possèdent les aptitudes techniques des agents des trains de même grade.

**Article 11. — Accompagnement des trains par des agents de gare.**

On est parfois amené à faire accompagner certains trains par des agents de gares.

Ce cas se présente notamment :

- 1° — Pour les résidences à très faible effectif (voir article 8 ci-dessus).
- 2° — Lorsque le service à assurer comporte, outre l'accompagnement des trains, des travaux de gare à effectuer dans les établissements intermédiaires ou terminaux du parcours.

En effet, il vaut mieux en général éviter de faire exécuter par les agents des trains des travaux de gare auxquels ce personnel est habituellement mal préparé. Mais bien entendu, cette remarque ne s'applique pas aux diverses opérations (manutention, manœuvres, etc...) auxquelles donne lieu le service des trains et auxquelles les agents des trains doivent dans tous les cas coopérer.

Pendant leur service dans les trains, les agents de gare sont surveillés par les dirigeants des trains dans les mêmes conditions que les agents des trains.

Les agents de gare affectés même en permanence au service des trains sont à décompter dans les statistiques d'effectifs comme agents de gare. Ils sont notés par l'Ins-

pecteur de circonscription du Mouvement d'accord avec l'Inspecteur des trains de l'Arrondissement.

**Article 12. — Contrôle de l'utilisation des agents des trains.**

Le contrôle de la bonne utilisation du personnel des trains doit être la préoccupation constante de tous les dirigeants des trains et des gares.

Ce contrôle consiste à s'assurer non seulement que l'on réalise des moyennes de travail élevées mais aussi que chaque train n'est accompagné que par le personnel strictement indispensable. L'Annexe à la présente Note Générale fixe les règles à suivre pour l'établissement des roulements.

Lorsque pour une raison quelconque (modification des règles de travail, etc...) l'effectif réel des agents des trains d'une résidence est supérieur à l'effectif autorisé, le personnel en surnombre est mis par le Chef d'Arrondissement à la disposition de la gare, laquelle s'efforce d'en tirer le meilleur parti.

De même, lorsque par suite de baisse de trafic ou pour tout autre motif, l'utilisation du personnel des trains devient défectueuse, le personnel en excédent est mis d'office à la disposition des gares.

Inversement, lorsque par suite d'un à coup de trafic ou pour tout autre motif, le personnel des trains devient insuffisant, le Chef d'Arrondissement fait verser temporairement au service des trains un certain nombre d'agents de gare.

Lorsque le trafic présente des variations saisonnières caractérisées, l'effectif autorisé du service des trains doit correspondre au niveau le plus bas de ce trafic; l'effectif autorisé des gares est alors calculé le cas échéant de manière à pouvoir venir en aide au service des trains pendant la période de fort trafic.

*Le Directeur Général,*

P. O. : LE DIRECTEUR DU SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT

**J. GOURSAT.**

---



## **ROULEMENTS D'AGENTS DE TRAINS**

---

### **Article 1<sup>er</sup>. — Généralités.**

Pour obtenir une bonne utilisation du personnel des trains, il y a avantage à régler le service du plus grand nombre possible de trains par des roulements tracés à l'avance. On ne doit pas hésiter à faire entrer dans ces roulements non seulement la totalité des trains réguliers, même si ces trains sont supprimés certains jours, mais aussi les trains périodiques qui circulent pendant une partie seulement de l'année.

Les trains sont groupés judicieusement de façon à n'utiliser que le minimum d'agents et l'on examine par quelle résidence il est préférable de les faire assurer.

Lorsque certains trains sont difficiles à comprendre dans des roulements économiques, on peut envisager soit de faire assurer les opérations au départ et à l'arrivée par du personnel de gare, soit, s'il s'agit d'une tournée de faible parcours, de faire assurer la tournée elle-même par du personnel de gare.

Les trajets h.l.p. sont à éviter dans toute la mesure du possible; en tout cas il ne doit pas y avoir en principe sur la même section de ligne, de trajet h.l.p. dans les deux sens.

Bien entendu les roulements doivent être strictement conformes à la réglementation du travail du personnel des trains.

Ils sont établis par les Services Régionaux et adressés aux Arrondissements qui les font parvenir aux gares chargées de les appliquer et de désigner les agents à y incorporer.

### **Article 2. — Présentation des roulements.**

Les roulements sont tracés sur papier bulle de format 24/31.

Ils comprennent un graphique horaire complété par un certain nombre de colonnes permettant de vérifier que la réglementation du travail est bien respectée.

La largeur des colonnes du graphique horaire est de 10 m/m; exceptionnellement lorsque cela est nécessaire pour la lecture du graphique et notamment pour les services de banlieue la largeur de ces colonnes est portée à 20 m/m.

Pour l'établissement du graphique il est fait exclusivement usage des signaux conventionnels suivants :

- a) le service en route est représenté par un trait plein;
- b) les trajets h.l.p. sont indiqués en encadrant le numéro du train dans lequel ils sont effectués;
- c) les opérations au départ et à l'arrivée sont graphiquées par un trait ondulé; lorsque l'intervalle qui sépare l'arrivée du train du départ d'un autre est trop faible pour qu'on puisse décompter une coupure, l'agent est laissé en service pendant tout cet intervalle et on trace un trait ondulé continu pour la période correspondante.

d) la pause pour repas est repérée pendant le séjour de l'agent dans une gare par l'inscription entre parenthèses de la lettre R suivie du nombre de minutes allouées; on n'indique pas les heures de commencement et de fin de la pause.

e) lorsque le temps alloué avant le départ ou l'arrivée comprend un parcours à pied, on inscrit au-dessus du trait ondulé la lettre P entre parenthèses; pour les Régions qui décomptent séparément les temps alloués pour le transport à pied et pour les opérations à effectuer en train, on inscrit l'heure de début et de fin de parcours.

f) on représente le service de gare par un trait ponctué, la réserve en gare par un double trait fin.

On inscrit :

- dans la 1<sup>re</sup> colonne, à droite du graphique, l'amplitude de chaque journée de travail;
- dans la 2<sup>e</sup> colonne, pour chaque grande période de travail, le total des amplitudes et leur valeur moyenne sous forme d'une fraction ayant comme numérateur le total et comme dénominateur la moyenne des amplitudes;
- dans la 3<sup>e</sup> colonne, pour chaque journée de travail, la durée totale des coupures;
- dans la 4<sup>e</sup> colonne, pour chaque journée de travail, la durée des trajets h.l.p. à ne pas compter comme travail effectif conformément aux dispositions de la réglementation en vigueur;
- dans la 5<sup>e</sup> colonne, pour chaque journée de travail, la durée du travail effectif;
- dans la 6<sup>e</sup> colonne, pour chaque grande période de travail, le total du travail effectif et la moyenne par journée, sous forme d'une fraction ayant comme numérateur le total et comme dénominateur la moyenne du travail effectif. Lorsque la moyenne réalisée au cours d'une grande période de travail est supérieure à la moyenne réglementaire, on inscrit de plus le total et la moyenne du travail effectif calculée sur les 2 grandes périodes consécutives sur lesquelles la compensation s'établit; ce renseignement est porté en regard du grand repos périodique qui sépare les 2 périodes considérées;
- dans la 7<sup>e</sup> colonne, la durée des repos à la résidence; on souligne la durée des grands repos périodiques;
- dans la 8<sup>e</sup> colonne, la durée des repos hors résidence.

Les colonnes suivantes sont utilisées pour consigner les renseignements statistiques, tels que le temps de parcours en fourgon, qui paraissent utiles à chaque Région.



50547 284/14