

505 67184/14

4943

(1939-41, 43)

X

V.D.4943.- Régime général de travail en temps de guerre - Région de 1939 - (60 heures)
V.D.4943.- Régime général de travail en temps de guerre - Région de 1941 - (48 heures)
V.D.4943.- Régime général de travail en temps de guerre - Régime de 1943 - (54 heures)

Régime de travail du personnel des trains en temps de guerre (application des divers régimes établis avant et après l'armistice).

Instruction Générale P. Exp. n°3	30.11.39(annulée)
Note Générale M.20-A19	28. 2.40
Instruction générale n°3	31. 7.40
Réunion SNCF - WVD BRUXELLES	12. 3.41
Lettre de la WVD BRUXELLES à la SNCF	27. 3.41
Circulaire n°1	18. 4.41
Lettre SNCF au MTP	19. 4.41
Lettre SNCF à la WVD BRUXELLES	24. 4.41
Rectificatif 1 à l'I.G. 3	
Rectificatif 2 à l'I.G. 3	
Rectificatif 3 à l'I.G. 3	6. 2.43

Régime de travail du personnel des trains en temps de guerre (application des divers régimes établis avant et après l'armistice).

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

D 4510/23

W 1775

24 avril 1941

V. réf. C. 3 P 6 Pa (F)

Wehrmacht Verkehrs Direktion Bruxelles
Eisenbahn Abteilung

Par note du 27 mars 1941, la W.V.D. Bruxelles nous a transmis le procès-verbal de la réunion tenue le 12 mars 1941 à Bruxelles.

Dans le transmis, il est indiqué : "il sera probablement nécessaire de porter la durée hebdomadaire de travail à 54 h. sans compter dans cette durée les coupures et le temps d'astreinte; cette mesure serait générale dans les ateliers; elle serait de règle dans le service des locomotives et des trains et s'appliquerait dans des cas isolés aux autres services actifs il conviendrait d'examiner la question de la rétribution des heures supplémentaires".

J'ai l'honneur de vous faire connaître que les instructions qui fixent la réglementation du travail permettent de faire effectuer des durées de travail supérieures aux limites prévues dans ces instructions lorsque les nécessités du service l'exigent; le mode de rémunération des heures supplémentaires ainsi effectuées est d'ailleurs prévu par ces mêmes instructions.

Par conséquent, là où il est reconnu nécessaire d'augmenter temporairement la durée du travail, nous pouvons effectivement le faire sans avoir à modifier nos instructions en vigueur.

Toutefois, avant de mettre en oeuvre de telles mesures il convient d'examiner s'il y a lieu d'en user à l'égard des diverses catégories de personnel auquel vous proposez de les généraliser.

1°) Dans les Grands Ateliers, la durée du travail pendant tout l'année est, avec la réglementation actuelle de 50 h.50 par semaine, (1). Pour le moment du moins, les travaux demandés à nos Ateliers ne nous semblent pas nécessiter une augmentation de leurs moyens. D'ailleurs s'il en était ainsi, il conviendrait de rechercher si elle ne pourrait être obtenue par un embauchage de nouveaux agents;

2°) en ce qui concerne le personnel roulant (mécaniciens et chauffeurs d'une part, et agents des trains d'autre part, il y a lieu de distinguer :

a) le temps de travail prévu au moment de la commande du Service et fixé par la réglementation;

b) le temps de travail effectif réalisé par les agents.

La S.N.C.F. n'est pas d'avis de modifier les règles actuellement en vigueur, lesquelles prévoient une moyenne de 48 heures par semaine

(1) Sauf à l'atelier de Mohon, où le fonctionnaire allemand chargé de la surveillance maintient une durée de travail de 54 heures par semaine.

pendant 6 mois et une moyenne de 51 heures pendant 6 autres mois; ces périodes étant choisies d'après les nécessités du trafic.

Dans l'état actuel de sous-alimentation de notre personnel cette réglementation nous paraît un maximum, étant donné que, fréquemment, en raison des retards et des modifications apportés à la marche des trains, les durées de travail prévues à la commande donnent lieu à d'importants dépassements qui portent en réalité la durée du travail des agents roulants souvent au delà de la limite prévue par les Instructions.

Lorsque les circonstances l'exigent, les agents doivent exécuter le service qui leur est commandé et perçoivent des indemnités pour dérogation pour les durées de travail effectuées au delà des ~~des~~ limites prévues par ~~la~~ la réglementation.

Les chiffres ci-dessous montrent, par exemple, qu'actuellement la durée du travail du personnel de conduite des machines est en fait plus élevée dans certains dépôts qu'elle n'était pendant la guerre de 39-40 à une époque où la réglementation du travail de ces agents était basée sur la semaine de 54 heures.

Moyenne de la durée journalière
du travail des équipes de route

	En février 1940	En février 1941
Aulnoye	7 h. 59	9 h. 10
Hirson	8 58	10 05 (1)
Laon	8 25	8 50
Tergnier	8 40	9 26

(1) 10.35 en janvier 1941

Nous considérons les durées de travail réalisées en février 1941 dans ces dépôts comme tout à fait excessives eu égard aux conditions d'alimentation du personnel intéressé. Il serait très désirable, dans l'intérêt même du service, que les durées de travail réelles ne dépassent pas la réglementation actuelle.

3°) Dans les Ateliers de Dépôts, la durée du travail se trouve en fait de 54 heures par semaine, dans la plupart des dépôts de la Région Nord, située dans le domaine de la W.V.D. Bruxelles.

Dans ces Ateliers comme dans les Grands Ateliers, il serait nécessaire qu'un examen soit poursuivi en commun entre les fonctionnaires de la S.N.C.F. et ceux de la W.V.D. Bruxelles en vue de déterminer s'il est réellement justifié de maintenir pendant toute l'année cette durée du travail et s'il ne serait pas préférable de procéder à un embauchage d'agents nouveaux.

Il y a d'ailleurs lieu de remarquer que les Services du Matériel et Traction des Régions du Nord et de l'Est ont augmenté dans les derniers 6 mois, leurs effectifs de, respectivement, 1.835 (soit 6 %) et

1.411 agents (soit 5 %).

4°) En ce qui concerne les autres Services actifs :

- la durée du travail dans les équipes de la Voie, les équipes techniques et celles du S.E.S. est déjà de 54 heures par semaine pour la période du 16 mars au 15 octobre;

- la durée du travail dans les équipes du Service de l'Exploitation qui travaillent en 3 x 8 ne peut pas avantageusement être augmentée;

- la durée du travail des autres agents du service de l'Exploitation a paru suffisante jusqu'à maintenant pour faire face aux besoins.

En résumé, nous estimons que les Instructions actuellement en vigueur dans l'ensemble de la S.N.C.F. permettraient de faire face aux augmentations de travail dont la nécessité pourrait apparaître dans le domaine de la W.V.D. Bruxelles et qu'en conséquence il n'y a pas lieu de modifier ces instructions.

Le Directeur Général,

signé : LE BESNERAIS.

SECRETARIAT D'ETAT
AUX COMMUNICATIONS

Direction Générale
des Transports

Paris, le 19 avril 1941

Service de la Main d'oeuvre
-

Le Secrétaire d'Etat aux Communications
à M. le Président du Conseil d'Administration de
la S.N.C.F.

Par lettre n° D. 4510/23 du 17 avril 1941, vous m'avez adressé copie d'une lettre du 27 mars 1941 de la W.V.D. Bruxelles et d'un extrait du procès-verbal de la réunion tenue le 12 mars 1941 à Bruxelles entre les représentants de la W.V.D. et ceux de la S.N.C.F.

Ces documents sont relatifs à l'augmentation de la durée hebdomadaire du travail pour certaines catégories de personnel ou pour certains services de la S.N.C.F. placés sous le contrôle de la W.V.D. (Ateliers, agents de conduite des locomotives, agents des trains, cas isolés dans les autres services actifs).

Vous vous proposez d'adresser à la W.V.D. Bruxelles la réponse dont le projet est joint à votre lettre susvisée.

J'ai l'honneur de vous donner mon accord sur ce texte que vous pouvez, en conséquence, adresser à la W.V.D. Bruxelles.

Le Directeur du Cabinet.

(s) MORONI.

4943

DEL.
COL.

Paris, le 18 avril 1941.

Nm.
45

IV

RÉGIME DU TRAVAIL DU PERSONNEL DES TRAINS

L'article 4 de l'Instruction Générale Série Personnel de l'Exploitation N° 3 indique en son alinéa 3 que pendant une ou plusieurs périodes de l'année qui ne peuvent, au total, dépasser 180 jours :

- a) la durée du travail effectif calculée sur deux grandes périodes successives de travail peut être portée à 8 heures 30 de moyenne par jour ;
- b) la durée du travail effectif d'une journée considérée isolément peut être portée à 9 heures 30, cette dernière durée pouvant atteindre deux fois 10 heures 30 par grande période de travail ;

L'article 5 de cette même Instruction indique en son alinéa 3 que pendant une ou plusieurs périodes de l'année qui ne peuvent, au total, dépasser 180 jours :

- a) l'amplitude d'une journée de travail considérée isolément peut être portée à 12 heures 30 ; toutefois cette amplitude peut atteindre deux fois 14 heures 30 par grande période de travail.
- b) la durée moyenne de l'amplitude journalière, par grande période de travail peut être portée à 10 heures 30. Toutefois, cette durée moyenne peut être portée à 11 heures par grande période de travail ne comportant pas de repos hors de la résidence.

Les dispositions ci-dessus seront applicables, pour l'année 1941, pendant la période qui s'étendra du 5 mai au 6 octobre.

Le Directeur Général,
R. LE BESNERAIS.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

-:-:-:-:-

D. 4510/23

Paris, le 17 avril 1941

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous adresser copie de la lettre du 27 mars 1941 par laquelle la W.V.D. Bruxelles, en nous adressant le procès-verbal d'une Réunion tenue à Bruxelles le 12 mars 1941, nous a fait connaître notamment qu'il serait ~~xxxxixix~~ probablement nécessaire de porter la durée hebdomadaire de travail à 57 heures dans certains services placés sous son contrôle.

Je vous serais obligé de bien vouloir me faire connaître si vous auriez une objection à ce que j'adresse à la W.V.D. Bruxelles la réponse dont projet ci-joint.

Veuillez agréer,

Le Président du Conseil d'Administration,

signé : FOURNIER.

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications

*V. Lettier
à la W.V.D
du 24/4/41*

W.V.D. BRUXELLES
Division des Chemins de fer

C 3 P 6 Pa (F)

BRUXELLES, le 27 mars 1941

S.N.C.F. - PARIS

- Région Nord et Est de la S.N.C.F.
- Délégations de la S.N.C.F. près de la W.V.D. BRUXELLES et les E.B.D. de LILLE et NANCY

← séparément -

Nous vous transmettons, avec prière d'en prendre connaissance et de lui donner la suite utile, le Procès-Verbal ci-dessus de la réunion de BRUXELLES du 12.3.41.

.....

Ad B : La W.V.D. reviendra sur la question de la réglementation de la durée du travail et de la rétribution des heures supplémentaires. Il sera probablement nécessaire de porter la durée hebdomadaire de travail à 54 heures, sans compter dans cette durée les coupures et le temps d'astreinte : cette mesure serait générale dans les ateliers; elle serait de règle dans le service des locomotives et des trains et s'appliquerait dans des cas isolés aux autres services actifs. Comme il ne sera pas possible de compenser les heures supplémentaires par l'attribution de repos correspondants, il conviendrait d'examiner en même temps la question de la rétribution des heures supplémentaires.

Signé : STANGE.

E X T R A I T

DU PROCES-VERBAL de la réunion
avec des représentants de la S.N.C.F.
ayant eu lieu à BRUXELLES, le 12 mars 1941

Etaient présents :

<u>De la part de la W.V.D.</u>	<u>De la part de la S.N.C.F.</u>
MM. Dr STANGE, Réf. 3 de la W.V.D.	MM. FLAMENT, Chef adjoint du Service Central du Personnel
Dr ERTZ, Dez 3 de l'E.B.D. de LILLE	LOUDOT, Attaché à la Direction de la Région Nord
R.I. HERWEG	ADAM, Ingénieur Principal Délégué Général de la S.N.C.F.
	SCHNEIDER, Inspecteur Divisionnaire, Interprète

.....
B - Durée du travail et rémunération des heures supplémentaires.-

Il a été reconnu nécessaire de prévoir, pour certaines catégories de personnel ou certains services, une augmentation de la durée du travail sans qu'il soit possible d'accorder des repos de compensation pour le travail fourni au-delà de la durée hebdomadaire de 40 heures. Les représentants de la S.N.C.F. ont été priés de donner leur avis de principe, de même en ce qui concerne le paiement des heures supplémentaires. Comme ils n'étaient pas préparés à cette question, aucune conclusion n'a pu se dégager.

.....
Certifié exact :

Signé : HERWEG,
Reichsbahninspektor

P

Paris, le 31 juillet 1940.

DEL.
COL.

Nm.
45

IV

RÉGIME DU TRAVAIL DU PERSONNEL DES TRAINS

(Le présent tirage annule et remplace celui du 30 Novembre 1939)

Article 1^{er}.

La présente Instruction est applicable aux agents des trains : Chefs de train, conducteurs, wagonniers, surveillants des trains, contrôleurs de route, agents du service intérieur des voitures dans les trains de voyageurs lorsqu'ils assurent un service autre qu'un service de navette.

Elle s'applique également aux agents qui remplissent temporairement les fonctions normalement dévolues aux agents ci-dessus.

Article 2. — Définitions.

§ 1. — Pour l'application de la présente Instruction on appelle :

- jour : la journée de calendrier comptée de zéro à vingt-quatre heures;
- journée de travail ou « poste » : le service, y compris notamment les périodes de réserve et, s'il y a lieu, les interruptions de travail, assuré entre deux repos journaliers consécutifs ou entre un repos journalier et le repos périodique suivant ou précédent;
- grande période de travail : le service assuré entre deux grands repos périodiques successifs.

les trains pour prendre ou quitter le roulement ou à l'intérieur du roulement est comptée pour sa totalité dans l'amplitude; elle est comptée pour moitié dans la durée du travail effectif.

§ 4. — Lorsqu'une journée de travail comporte des interruptions de travail, celles-ci sont comptées comme travail effectif lorsque leur durée est inférieure à trente minutes. Au cours d'une journée de travail il ne peut y avoir plus de deux interruptions de travail d'une durée supérieure ou égale à trente minutes, dites « coupures » durant lesquelles les agents sont 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 8. — Réserve à disposition.

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

Article 9. — Disponibilité à domicile.

§ 1. — La disponibilité à domicile est l'obligation faite à un agent à l'expiration des repos prévus dans le cadre de la présente Instruction, 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.

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

Article 10. — Repos journaliers.

§ 1. — Les repos journaliers à la résidence doivent avoir une durée ininterrompue de quatorze heures au moins, cette durée pouvant être réduite à treize heures deux fois ou à douze heures une fois par grande période de travail. Pour les grandes périodes de travail ne comportant pas de repos hors résidence, les repos journaliers à la résidence doivent avoir une durée ininterrompue de treize heures trente, au moins, cette durée pouvant être réduite à douze heures, deux fois par grande période de travail.

§ 2. — Les repos journaliers hors de la résidence doivent avoir une durée ininterrompue de neuf heures au moins. Cette durée peut être inférieure à neuf heures sans descendre au-dessous de huit heures si le service commandé à l'agent le fait rentrer à sa résidence.

§ 3. — Un repos hors résidence doit normalement être suivi d'un repos à la résidence. Toutefois, il peut être donné deux repos consécutifs hors de la résidence, mais seulement une fois entre deux grands repos périodiques successifs.

Article 11. — Grand repos périodique.

§ 1. — Il doit y avoir en moyenne un grand repos périodique de trente-huit heures au moins à la résidence par sept jours de calendrier; toutefois, cette durée peut être réduite à trente-sept heures pour les grandes périodes de travail ne comportant pas de repos hors de la résidence.

§ 2. — Il ne peut y avoir plus de neuf jours dans la grande période comprise entre deux grands repos périodiques; toutefois, la grande période de travail peut être portée à dix jours à la condition que la période de travail suivante ne s'étende pas sur plus de huit jours.

§ 3. — Au cours d'un mois il doit y avoir au moins quatre grands repos périodiques dont deux peuvent être réunis en un repos double de soixante-deux heures, ou soixante-et-une heures trente pour les grandes périodes de travail ne comportant pas de repos hors de la résidence. En outre, pour compléter les quarante-huit grands repos périodiques ainsi donnés, il sera alloué tous les trois mois en moyenne un 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 quatre-vingt-six heures ou quatre-vingt-cinq heures trente minutes pour les grandes périodes de travail ne comportant pas de repos hors de la résidence.

§ 4. — Les grands repos périodiques doivent être placés sur deux nuits consécutives, commencer au plus tard à vingt-deux heures trente, la première nuit et finir au plus tôt à cinq heures trente la deuxième nuit.

Article 12. — Dispositions applicables aux Contrôleurs de route, Surveillants des trains et agents du service intérieur des voitures.

Les contrôleurs de route, les surveillants de trains et les agents du service intérieur des voitures dans les trains de voyageurs sont soumis aux dispositions applicables aux agents des trains sous les réserves suivantes :

a) pour l'observation des maxima faisant l'objet de l'art. 4, la durée du travail effectif journalier ou moyen est décomptée pour les $\frac{3}{4}$ de sa valeur;

b) l'amplitude journalière peut être portée au temps nécessaire pour assurer le service de bout en bout;

c) les dispositions du § 4 de l'article 11 ne leur sont pas applicables.

Article 13. — Dispositions spéciales aux agents assurant des services de navette.

Le travail des agents assurant les services de navette est réglementé suivant les dispositions applicables au personnel sédentaire. Pour l'application du présent article, on entend par service de navette un service ramenant tous les jours les agents à la résidence et ayant lieu, suivant un horaire variant peu dans la semaine.

Article 14. — Régime de la " Double équipe ".

Au régime défini ci-dessus par les articles 3 à 13 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.

Article 15. — Rémunération des dérogations.

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-annexé.

Le Directeur Général,

R. LE BESNERAIS.

INDEMNITÉS
pour dérogations du personnel des trains

NATURE DES DÉROGATIONS DONNANT LIEU A RÉMUNÉRATION	TAUX DE L'INDEMNITÉ UNITAIRE	
	GRUPE 2	GRUPE 3
I. — Dépassement de la durée limite du travail entre 2 G.R.P. successifs non compensés dans la période précédente ou suivante par heure	7. »	5.50
II. — Dépassement de la durée journalière au-delà des limites réglementaires par heure	2. »	1.50
III. — Dépassement de l'amplitude au delà des limites réglementaires par heure	1.40	1. »
IV. — Réduction de la durée des repos journaliers, à la résidence et hors résidence, au-dessous des limites réglementaires par heure	1.40	1. »
V. — Réduction de la durée du grand repos périodique. par heure	2.40	1.80
VI. — Commencement ou fin du grand repos périodique après ou avant les limites réglementaires par heure.	1.40	1. »
VII. — Repos hors résidence non suivi (pour le second d'un repos à la résidence (à partir du 3 ^e	15. »	15. »
	24. »	24. »

- 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 unitaire est fonction du grade. Les grades sont répartis en 2 groupes de la manière suivante :
Groupe 2. — Chefs de trains, Contrôleurs de route et Contrôleurs adjoints;
Groupe 3. — Conducteurs, Wagonniers, Surveillants des trains et Agents sédentaires utilisés à ces emplois. Personnel féminin du service intérieur des voitures;
- c) Pour le calcul des indemnités dues en cas de dérogation I, la G.P.T. ne peut être utilisée qu'une seule fois pour compenser un excédent de travail d'une G.P.T. voisine, c'est-à-dire soit de la G.P.T. précédente, soit de la G.P.T. suivante, mais en aucun cas de la précédente et de la suivante à la fois; pour faciliter le calcul, les G.P.T. seront numérotés;
- d) Dans les taux de rémunération de la dérogation I est comprise forfaitairement la valeur de l'indemnité de résidence.
- e) Si les repos journaliers tombent au-dessous de onze heures pour les repos à la résidence et de sept heures pour les repos hors résidence, ils ne doivent plus être considérés comme repos; les agents reçoivent alors les rémunérations visées en III pour dépassement de l'amplitude au delà des limites réglementaires.
- f) Un repos ne peut être considéré comme grand repos périodique s'il commence après vingt-trois heures trente.

4943

SOCIÉTÉ
NATIONALE
des
CHEMINS DE FER
FRANÇAIS

RECTIFICATIF N° 3
A L'INSTRUCTION GÉNÉRALE
SÉRIE PERSONNEL DE L'EXPLOITATION N° 3
du 31 juillet 1940
« Régime du travail du personnel des trains »

P

DEL.
COL.

Paris, le 6 février 1943.

Nm.
45

IV

Conformément aux dispositions de l'Ordre Général n° 41 du 28 décembre 1942, la réglementation du travail a été modifiée, à dater du 1^{er} janvier 1943, pour tenir compte de la prolongation de la durée du travail intervenue à cette date.

En conséquence, il y a lieu de rectifier comme il est indiqué ci-après, l'Instruction Générale Série Personnel de l'Exploitation n° 3 du 31 juillet 1940 :

Page 2 : Au § 1 de l'article 4 (Limitation du travail effectif), remplacer « huit heures » par « huit heures quarante-cinq ».

De même, au § 2, remplacer « neuf heures » par « neuf heures trente », et « dix heures » par « dix heures trente ». Supprimer tout le § 3 dudit article 4.

Page 3 : au § 1 de l'article 5 (Amplitude), remplacer « douze heures » par « treize heures ».

Modifier le § 2 comme suit : « La durée moyenne de l'amplitude journalière calculée sur les mêmes bases que la durée moyenne du travail ne peut excéder dix heures trente ; toutefois, la durée moyenne de l'amplitude jour-

nalière peut être portée à **onze** heures pour les grandes périodes de travail ne comportant pas de repos hors de la résidence ».

Supprimer tout le § 3 dudit article 5.

Page 4 : Modifier comme suit le § 1 de l'article 10 (Repos journaliers) : « Les repos journaliers à la résidence doivent avoir une durée ininterrompue de **treize** heures au moins, cette durée pouvant être réduite à **douze** heures deux fois par grande période de travail ». Le reste du § 1 est supprimé.

Au § 2 du même article, remplacer « neuf heures » par « **huit** heures » et « huit heures » par « **sept** heures ».

Page 5 : Modifier comme suit le § 1 de l'article 11 (Grand repos périodique) : « Il doit y avoir en moyenne un grand repos périodique de **trente-sept** heures au moins à la résidence par sept jours de calendrier. (Le reste du § 1 est supprimé).

Modifier comme suit le § 3 : « Au cours d'un mois il doit y avoir au moins quatre grands repos périodiques dont deux peuvent être réunis en un repos double de **soixante et une** heures. En outre, pour compléter les quarante-huit grands repos périodiques ainsi donnés, il sera alloué tous les trois mois en moyenne un 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 **quatre-vingt-cinq** heures. (Le reste du § 3 est supprimé).

ANNEXE — Dans le tableau donnant les taux des indemnités pour dérogations du personnel des trains, les §§ II et III sont à compléter comme suit : « II — Dépassement de la durée journalière **de travail** au delà des limites réglementaires ».

« III — Dépassement de l'amplitude **journalière** au delà des limites réglementaires ».

Dans le Nota, la dernière phrase du § e est également à modifier comme suit : « les agents reçoivent alors les rémunérations visées **aux §§ II et III ci-dessus** pour dépassement **des durées journalières de travail et d'amplitude** au delà des limites réglementaires ».

Le numéro et la date du présent Rectificatif seront notés en marge de l'Instruction Générale Série Personnel de l'Exploitation n° 3 du 31 juillet 1940.

Le Directeur Général,

R. LE BESNERAIS.

**SOCIÉTÉ
NATIONALE**

INSTRUCTION GÉNÉRALE
SÉRIE PERSONNEL DE L'EXPLOITATION N° 3

des
**CHEMINS DE FER
FRANÇAIS**

**COMMISSION CENTRALE
DES CHEMINS DE FER**

Me

Paris, le 30 novembre 1939.

DEL.
COL.

Nm.
48

C. C. P. 32

**RÉGIME DU TRAVAIL DU PERSONNEL DES TRAINS
PENDANT LA DURÉE DES HOSTILITÉS**

(application du Décret du 6 Octobre 1939)

Article 1^{er}.

La présente Instruction est applicable aux agents des trains : Chefs de train, Conducteurs, Wagonniers, Surveillants des trains, Contrôleurs de route, Agents du service intérieur des voitures dans les trains de voyageurs.

Elle s'applique également aux agents qui remplissent temporairement les fonctions normalement dévolues aux agents ci-dessus.

Article 2.

Les dispositions de la présente Instruction doivent être observées tant pour l'établissement des roulements réguliers que pour la commande du service de ceux des agents qui ne suivent pas de roulements réguliers.

Article 3.

La durée du travail effectif calculée sur deux grandes périodes successives de travail ne doit pas excéder 10 h. de moyenne par jour.

La durée du travail effectif d'une journée considérée isolément ne peut excéder 10 h. 30, cette dernière durée pouvant toutefois atteindre 12 heures deux fois par grande période de travail.

Les définitions des mots « jour, journée de travail ou poste et grande période de travail », la délimitation de la grande période de travail et le mode de calcul de la moyenne du travail sont ceux fixés par la réglementation du travail du temps de paix.

Article 4.

L'amplitude d'une journée de travail considérée isolément ne peut excéder 14 heures ; toutefois, cette amplitude peut être portée à 15 heures deux fois par grande période de travail.

La durée moyenne de l'amplitude journalière par grande période de travail ne peut excéder 12 heures.

Article 5.

Chaque fois que la durée du travail ininterrompu dépasse 8 h., il doit être accordé aux agents une pause pour leur permettre de prendre un repas. La durée prévue pour cette pause est égale au minimum à 45 minutes, mais elle peut toutefois être réduite, suivant les exigences de l'exploitation jusqu'à 30 minutes.

Article 6.

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

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 2 heures au cours d'une journée de travail ; dans ce cas, l'excédent sur 2 h. 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 deux interruptions de travail dites « coupures ».

Article 7.

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

Article 8.

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 9.

Les repos journaliers à la résidence doivent avoir une durée ininterrompue de 13 heures au moins, cette durée pouvant être réduite à 12 heures trois fois entre deux grands repos périodiques.

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

Il ne peut y avoir plus de deux repos consécutifs hors résidence ; leur durée totale ne doit pas être inférieure à 17 h.

A partir du 15 mai 1940, il ne pourra pas y avoir deux repos consécutifs hors résidence.

Article 10.

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 10 jours dans la grande période comprise entre deux grands repos périodiques.

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

Article 11.

Les Contrôleurs de route, les Surveillants des trains et les Agents du service intérieur des voitures dans les trains de voyageurs sont soumis aux dispositions applicables aux agents des trains sous les réserves suivantes :

- a) pour l'observation des maxima de 10 heures, 10 h. 30 et 12 heures faisant l'objet de l'art. 3, la durée du travail effectif journalier ou moyen est décomptée pour les 5/6^e de sa valeur.
- b) l'amplitude journalière peut être portée au temps nécessaire pour assurer le service de bout en bout.
- c) les dispositions du 3^e alinéa de l'article 10 ne leur sont pas applicables.

Article 12.

Au régime défini ci-dessus par les articles 3 à 9 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.

Article 13.

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-contre.

L'Instruction Générale - Série Personnel de l'Exploitation N° 1 - du 15 mars 1939 est suspendue.

Le Commissaire Militaire,

PAQUIN.

Le Commissaire Technique,

R. LE BESNERAIS.

INDEMNITÉS
pour dérogations du personnel des trains

NATURE DES DÉROGATIONS DONNANT LIEU A RÉMUNÉRATION	TAUX HORAIRE DE L'INDEMNITÉ	
	GRUPE 2	GRUPE 3
I. — Dépassement de la durée limite du travail entre 2 G.R.P. successifs non compensé dans la période précédente ou suivante.....	7. »	5.50
II. — Dépassement de la durée journalière au delà des limites réglementaires.....	2. »	1.50
III. — Dépassement de l'amplitude au delà des limites réglementaires.....	1.40	1. »
IV. — Réduction de la durée des repos journaliers à la résidence et hors résidence au-dessous des limites réglementaires.....	1.40	1. »
V. — Réduction de la durée du grand repos périodique.	2.40	1.80
VI. — Commencement ou fin du grand repos périodique après ou avant les limites réglementaires par heure.	1.40	1. »

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

Groupe 2. — Chefs de trains, Contrôleurs de route et Contrôleurs adjoints.

Groupe 3. — Conducteurs, Wagonniers, Surveillants des trains et Agents sédentaires utilisés à ces emplois. Personnel féminin du service intérieur des voitures.

c) Pour le calcul des indemnités dues en cas de dérogation I, la G.P.T. ne peut être utilisée qu'une seule fois pour compenser un excédent de travail d'une G.P.T. voisine, c'est-à-dire, soit de la G.P.T. précédente, soit de la G.P.T. suivante, mais en aucun cas de la précédente et de la suivante à la fois ; pour faciliter le calcul, les G.P.T. seront numérotées.

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

4943

SOCIÉTÉ NATIONALE

des

CHEMINS DE FER FRANÇAIS

NOTE GÉNÉRALE SÉRIE MOUVEMENT

Sous-Série Affaires Générales N° 20-A¹⁹

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-A¹².

CHAPITRE PREMIER SERVICES RÉGIONAUX

Article 1^{er}. — 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° Section) qui est chargée de toutes les questions relatives à l'organisation du service des trains en liaison avec la Division du Mouvement (2° et 3° 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° 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^{er} 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^{re} ou 2^e 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 A⁹, 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 grades 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^{er}. — 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^o colonne, à droite du graphique, l'amplitude de chaque journée de travail;
- dans la 2^o 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^o colonne, pour chaque journée de travail, la durée totale des coupures;
- dans la 4^o 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^o colonne, pour chaque journée de travail, la durée du travail effectif;
- dans la 6^o 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^o colonne, la durée des repos à la résidence; on souligne la durée des grands repos périodiques;
- dans la 8^o 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.