

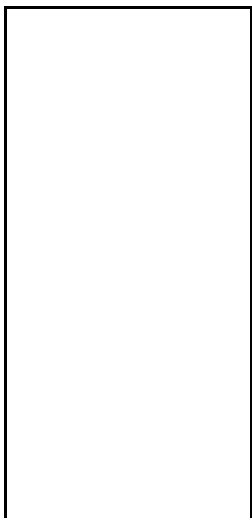


Département Métro

Août 1999

CS-F-METRO STC 15

US FDC
Réglementation



CIRCULAIRE DE SERVICE
Métro S.T.C. 15
conditions d'utilisation du personnel

*P/le Directeur
du Département Métro*

B. ITURRALDE

**RECTIFICATIFS**

| Numéro | Date | Numéro | Date | Numéro | Date |
|--------|-------------|--------|------|--------|------|
| 1 | Décembre 99 | | | | |
| | | | | | |

REPARTITION

| Département Métro | | | |
|---|-------|--------------------------------------|-------|
| Bibliothèque Accueil et Service | 2 ex | Bibliothèque de l'unité, du secteur, | |
| Bibliothèque Transport | 2 ex | UO LIGNE 1 | 9 ex |
| US Formation Développement Compétences | | UO LIGNE 2 | 8 ex |
| - Bibliothèque documentation | 1 ex | UO LIGNE 3-3bis | 10 ex |
| - Bibliothèque Réglementation | 4 ex | UO LIGNE 4 | 8 ex |
| - Bibliothèque formation | 2 ex | UO LIGNE 5 | 8 ex |
| UO Permanence | | UO LIGNE 6 | 8 ex |
| - Bibliothèque PCC | 18 ex | UO LIGNE 7-7bis | 14 ex |
| Bibliothèque du Contrôle des recettes et de l'Inspection des recettes | 2 ex | UO LIGNE 8 | 12 ex |
| Permanence Générale des Réseaux | | UO LIGNE 9 | 12 ex |
| - Bibliothèque de l'IPEX | 1 ex | UO LIGNE 10 | 8 ex |
| - Bibliothèque de l'informateur multimodal | 1 ex | UO LIGNE 11 | 7 ex |
| | | UO LIGNE 12 | 10 ex |
| | | UO LIGNE 13 | 12 ex |
| | | UO LIGNE 14 | 7 ex |

Collection personnelle

Par agent d'encadrement, conducteur, chef de manœuvre et station 1 ex

DOCUMENT ABROGES

Circulaire de service Métro STC 15 "Conditions d'utilisation du personnel" (novembre 1978 - 2^{ème} édition)



SOMMAIRE



**1^{ère} partie****Conditions d'utilisation
du personnel stations**

| | | |
|------------------------------------|--|-----------|
| TITRE I | Conditions d'utilisation..... | 11 |
| Chapitre 01 - | Généralités | 11 |
| Chapitre 02 - | Modalités d'utilisation | 12 |
| TITRE II | Calcul du temps à rendre et attribution des compensations..... | 16 |
| Chapitre 03 - | Généralités | 16 |
| Chapitre 04 - | Temps supplémentaire | 16 |
| Chapitre 05 - | Temps de trajet | 16 |
| Chapitre 06 - | Temps de compensation..... | 19 |
| Chapitre 07 - | Modalités d'application | 20 |
| Chapitre 08 - | « réservé » | 20 |
| ANNEXE 1 | Conditions de travail | 21 |
| ANNEXE 2 | Classification des services..... | 22 |
| ANNEXE 3 | Définition des temps de présence | 23 |
| ANNEXE 4 | Tableaux de présence | 24 |
| ANNEXE 5 | Compensation pour dérogation aux temps de présence, coupure et amplitude | 25 |
| ANNEXE 6 | Compensation à accorder cas de repos, congé ou temps compensé écourté | 26 |
| ANNEXE 7 | Conditions dans lesquelles s'effectue un changement de colonne de roulement | 27 |
| ANNEXE 8 | Temps supplémentaire du personnel en formation | 28 |
| ANNEXE 9 | Descriptif d'activités des agents B1 | 29 |
| 2^{ème} partie | | 35 |
| Conditions d'utilisation | du personnel de conduite, de manœuvres et | |
| d'accompagnement des trains | | 35 |
| TITRE III | Personnel de conduite des trains..... | 37 |
| Chapitre 09 - | generalites | 37 |
| Chapitre 10 - | Organisation de la réserve | 41 |
| Chapitre 11 - | Modalités d'utilisation | 42 |
| TITRE IV | Personnel des manœuvres et d'accompagnement des trains..... | 49 |
| Chapitre 12 - | Généralités | 49 |
| Chapitre 13 - | Organisation de la réserve | 50 |



| | |
|--|------------------|
| <i>Chapitre 14 - Modalités d'utilisation.....</i> | <i>53</i> |
| <i>TITRE V Calcul du temps à rendre et attribution des compensations.....</i> | <i>55</i> |
| <i>Chapitre 15 - Généralités</i> | <i>55</i> |
| <i>Chapitre 16 - temps supplémentaire.....</i> | <i>55</i> |
| <i>Chapitre 17 - Temps de trajet.....</i> | <i>56</i> |
| <i>Chapitre 18 - Temps de compensation</i> | <i>58</i> |
| <i>Chapitre 19 - Modalités d'application.....</i> | <i>60</i> |
| <i>ANNEXE 10 Conditions de travail des agents des trains.....</i> | <i>62</i> |
| <i>ANNEXE 11 Classification des services.....</i> | <i>63</i> |
| <i>ANNEXE 12 Définition des temps de présence</i> | <i>64</i> |
| <i>ANNEXE 13 Gares où les agents de réserve effectuent des prises et fins de service – Lignes sur lesquelles ils doivent être instruits.....</i> | <i>65</i> |
| <i>ANNEXE 14 Tableaux de présence des agents de conduite des trains non désignés pour assurer un service déterminé</i> | <i>66</i> |
| <i>ANNEXE 15 Compensation pour dérogation aux temps de présence, coupure et amplitude.....</i> | <i>67</i> |
| <i>ANNEXE 16 Compensation à accorder en cas de repos, congé ou temps compensé écourté.....</i> | <i>69</i> |
| <i>ANNEXE 17 Régulation à effectuer lors d'un changement de colonne de roulement</i> | <i>70</i> |
| <i>ANNEXE 18 Temps supplémentaire du personnel effectuant un stage d'instruction.....</i> | <i>71</i> |



1^{ère} partie

**Conditions d'utilisation
du personnel
stations**





Cette circulaire assure aux agents une utilisation respectueuse de leurs conditions de travail. Elle sera modifiée en fonction de l'évolution des métiers B1 et des protocoles et avenants à venir, en concertation avec les organisations syndicales représentatives de la RATP.

Les règles d'utilisation ci-après ont été définies en s'appuyant sur le respect des priorités suivantes :

1. assurer le respect des conditions de travail
2. assurer les opérations d'ouverture et fermeture à deux agents
3. assurer la vente dans toutes les stations dans des conditions permettant aux voyageurs de se faire servir à un guichet avec une attente raisonnable, dans les trois services
4. assurer une présence adaptée selon les stations
5. assurer les activités de maîtrise du territoire et les autres activités, ceci en fonction de la situation locale

En fonction des particularités locales, chaque ligne publiera ses priorités définies dans le temps et dans l'espace, en concertation avec les organisations syndicales.





TITRE I ***Conditions d'utilisation***

Chapitre 01 - GENERALITES

Le personnel en station de ligne est organisé :

- au niveau de la ligne, elle-même divisée en secteurs
- au niveau du secteur lui-même divisé en sous-secteurs
- au niveau du sous-secteur regroupant plusieurs stations

Le personnel de la ligne 14(1), du Contrôle itinérant (2) et du relevé de charges font l'objet de dispositions particulières. Il en est de même du personnel B1 exerçant à titre transitoire ou provisoire d'autres activités (afficheurs,...).

Art. 01-01

Le personnel de la ligne comprend :

- les Animateurs Agents Mobiles (AAM) affectés dans un sous-secteur,
- les Assistants Coordinateurs de Secteur (ACS) affectés dans un secteur ou au service clientèle pour les assistants clientèle,
- les Responsables Opérationnels et Coordinateur d'Equipe Mobile (ROC/EM) affectés dans un secteur,
- les opérateurs de Contrôle Sécurisation Assistance (CSA) et les Responsables Opérationnels et Coordinateur de Contrôle Sécurisation Assistance (ROC/CSA) chargés de la maîtrise du territoire, en service nuit particulier, affectés sur la ligne.

Art. 01-02

Les agents assurent les services prévus à leur colonne de roulement.

Ils suivent :

- soit un roulement jour,
- soit un roulement nuit,
- soit un roulement mixte,
- soit un roulement jour/nuit,
- soit un roulement jour/mixte,
- soit un roulement mixte/nuit,
- soit un roulement jour/nuit/mixte.

(1) régi par le Protocole Météor

(2) régi par le protocole 92 et ses avenants



Chapitre 02 - MODALITES D'UTILISATION

A. REGLES GENERALES

Art. 02-01 Les Animateurs Agents Mobiles exercent des fonctions d'animateur de station, d'animateur de grande station ou d'agent mobile.

Les ACS exercent des fonctions d'Opérateur de Centre de Liaisons, de Conseiller Commercial, d'Assistant Clientèle ou de Pilote.

Les ROC/EM sont utilisés sur des fonctions d'encadrement opérationnel des équipes mobiles.

Les opérateurs CSA exercent des activités de maîtrise du territoire.

Les ROC/CSA sont utilisés sur des fonctions d'encadrement opérationnel des CSA.

Art. 02-02 En l'absence de ROC/EM, la responsabilité de l'équipe mobile est assurée par l'animateur agent mobile désigné par l'encadrement, si possible parmi les agents volontaires. Cette désignation s'effectuera parmi les agents du secteur ou de la ligne les plus expérimentés ou réunissant les conditions d'accès au métier de ROC/EM.

Exceptionnellement, les ROC/EM peuvent être amenés à exercer les fonctions d'OCL, les fonctions d'agent mobile en maîtrise du territoire, gestion et maintenance des installations, canalisation... (hors activités de vente et d'AGS).

Rectif n°1
Déc. 99

Les ACS peuvent être amenés à exercer les fonctions d'AAM exceptionnellement (1). Les agents nommés Pilote jusqu'au tableau d'avancement de 1996 inclus ne sont pas affectés sur un poste de vente ni d'AGS.

Les opérateurs CSA peuvent être amenés à exercer les fonctions de ROC/CSA, si possible parmi les agents volontaires. Cette désignation s'effectuera parmi les agents les plus expérimentés ou réunissant les conditions d'accès au métier de ROC/CSA.

Art. 02-03 Les Animateurs Agents Mobiles d'un sous-secteur assurent l'ouverture et la fermeture d'une des stations de leur sous-secteur. Ils commencent et finissent leur service dans la même station.

(1) Les ACS ne sont pas affectés sur un poste de vente pour un service complet.



Les ACS et ROC/EM d'un secteur assurent l'ouverture et la fermeture d'une des stations de leur secteur. Ils commencent et finissent leur service dans la même station.

Quand un ACS prend son service hors de son secteur d'attachement, c'est pour occuper un poste dans un centre de liaison. Dans ce cas, il y finit son service.

Les opérateurs CSA et ROC/CSA d'une ligne assurent l'assistance à la fermeture ou la fermeture des stations, excepté les terminus.

B. ETABLISSEMENT DU SERVICE DES AAM, ACS et ROC/EM

Art. 02-04 Les AAM classent dans l'ordre de leur préférence toutes les activités de leur métier.

Art. 02-05 Le service des agents est établi par l'ACS faisant fonction de pilote, sous la responsabilité du chef de secteur.

Art. 02-06 L'établissement prévisionnel du service est au plus tard fait à "J - 5".
Pour toute modification nécessitée par un changement de position d'un agent (reprise ou cessation de service, congé inopiné...) intervenant entre le jour d'établissement "J -5" et le jour considéré, celle-ci se fait par l'ACS faisant fonction de pilote, sous la responsabilité du chef de secteur.

Art. 02-07 Les AAM peuvent être appelés à assurer leurs fonctions en dehors de leur sous-secteur. Lorsqu'ils exercent des fonctions d'animateurs de station, ils seront affectés prioritairement dans un sous-secteur adjacent ; les ROC/EM et les ACS peuvent être appelés à assurer leur fonction hors de leur secteur ; pour les ACS, prioritairement dans un secteur adjacent.

Art. 02-08 Un temps de pause globale de 20 minutes pris sur place est officialisé pour les agents B1. Cette pause a lieu avant la sixième heure de travail (sauf cas de force majeure lié à des problèmes de sécurité). Les heures et modalités de la prise de pause sont déterminées par l'encadrement local.

Art. 02-09 L'ordre de garnissage sera publié par ligne après concertation avec les organisations syndicales représentatives.



Art. 02-10 Un agent peut demander à son encadrement à être mis en fonction prolongée en tant qu'animateur. Les modalités sont définies sous la responsabilité des lignes.

C. INFORMATION DES AGENTS

Art. 02-11 Les agents doivent prendre connaissance de leur service :
- la veille pour le lendemain
- la veille de leur repos pour le lendemain de ces jours de repos.
- la veille d'un congé d'une durée inférieure à 3 jours pour le lendemain de ce congé.

En cas de maladie, l'agent doit s'enquérir de son service ou à défaut de la station de prise le jour où il donne sa date de reprise.

A son retour de congé, l'agent reprend dans le service et dans la station de son sous-secteur qui lui ont été désignés avant son départ.

D. PRISES ET FINS DE SERVICE

Art. 02-12 Aux heures prévues au tableau de présence :
- les AAM prennent et terminent leur service dans leur sous-secteur et dans la station qui leur est désignée et où ils ont commencé.
- Les ACS et ROC/EM prennent et terminent leur service dans leur secteur et dans la station qui leur est désignée.

En dehors de ces deux cas, les agents pris parmi les volontaires bénéficient d'une compensation définie dans le titre II.

Art. 02-13 Lorsqu'un ACS ou un ROC/EM désigné pour effectuer la fonction d'OCL dans un autre secteur y assure la prise et la fin de service, il bénéficie d'une compensation définie dans le titre II.

Art. 02-14 Les ROC/CSA et les opérateurs CSA prennent et terminent leur service dans leur attachement.

E. CAS PARTICULIERS

Art. 02-15 Un agent peut être désigné, en cas de nécessité pour effectuer un service appartenant à une catégorie différente de celle prévue à son roulement. Ce changement de catégorie de service ne doit être fait



qu'une seule fois et pour une seule journée dans la période comprise entre deux repos, en respectant les conditions de travail.

Toutefois, un agent ne peut être commandé la veille ou le lendemain d'un repos, d'un temps compensé ou d'un congé, pour effectuer un service qui aurait pour effet d'écourter la durée de l'absence escomptée par l'agent en fonction de son service normalement prévu.

Quand un agent en service à plat est commandé, à la demande de l'encadrement, dans une catégorie de service différente de celle prévue à son roulement, il doit en être prévenu au plus tard à J - 2.

Cette disposition est étendue, exceptionnellement, à l'ensemble des agents B1, du fait que la quasi-totalité d'entre eux est désormais en roulement à plat.

Art. 02-16 Les agents effectuant une prise de service :

- pour les services de nuit en une seule partie, commençant à 18 h 05 ou avant cette heure,
- pour les services mixtes en une seule partie, commençant à 12 h 00 ou avant cette heure :

à une station autre que celle de leur sous-secteur ou secteur d'attachement et séparée de celle-ci par un temps de parcours supérieur à 20 minutes, bénéficient, pour se présenter, d'un délai égal à la différence entre ce temps de parcours à leur lieu de prise de service et 20 mn.

Si l'agent n'use pas de cette facilité et se présente à l'heure prévue au tableau de présence, ce temps doit lui être comptabilisé à l'aide d'un bulletin d'utilisation ou d'une demande personnelle.

Art. 02-17 Les conditions d'utilisation des femmes enceintes sont conformes aux prescriptions et aux contre - indications de la médecine du travail.

Art. 02-18 Quel que soit l'agent, il est utilisé sans discrimination dans l'emploi B1 qu'il occupe.

Et dans tous les cas de contestation d'utilisation, il peut exercer un recours soit auprès du cadre station, soit suivant les règles et les lois en vigueur.



TITRE II ***Calcul du temps à rendre et attribution des compensations***

Chapitre 03 - GENERALITES

- Art. 03-01 Le "temps à rendre" aux agents est constitué par les temps ci-après qui peuvent se cumuler :
- Temps supplémentaires,
 - Temps de trajet,
 - Temps de compensation pour dérogation aux conditions de travail.

Chapitre 04 - TEMPS SUPPLEMENTAIRE

- Art. 04-01 Le temps supplémentaire est le temps de présence, non compris le temps de trajet éventuel, effectué par un agent en plus de la durée du service prévu à sa colonne de roulement.
- Art. 04-02 Le temps supplémentaire effectué, quelle qu'en soit l'origine, est calculé jour par jour.

Chapitre 05 - TEMPS DE TRAJET

A. DEFINITION

- Art. 05-01 Pour les AAM utilisé hors de leur sous-secteur le temps de trajet est le temps nécessaire pour se rendre de la station de leur sous-secteur d'attachement la plus proche du lieu de prise au lieu de prise de service et inversement.
- Pour les ACS et ROC/EM utilisés hors de leur secteur, le temps de trajet est le temps nécessaire pour se rendre du pôle d'attachement au lieu de prise de service et inversement.



B. MANIERE D'EFFECTUER LES TRAJETS

Art. 05-02 Trajet pour prise de service.

L'agent a ordinairement le choix entre deux solutions :

- a) Se rendre par les moyens de son choix de son domicile à la station où il doit effectuer sa prise et sa fin de service,
- b) Passer au préalable dans son sous-secteur (AAM) ou pôle d'attachement (ACS et ROC/EM). Dans ce dernier cas, le trajet, sauf autorisation de l'encadrement, cas de force majeure ou nécessité de service, est effectué en train.

La solution a) est la seule possible lorsqu'il s'agit du début d'un service jour.

Art. 05-03 Trajet en cours de service.

Lorsqu'un agent a déjà commencé et n'a pas terminé son service, sauf autorisation de l'encadrement, cas de force majeure ou nécessité du service, les trajets sont effectués en train.

Art. 05-04 Trajet pour fin de service.

L'agent a ordinairement le choix entre deux solutions :

- a) Se rendre par les moyens de son choix de la station où il assure sa fin de service à son domicile,
- b) Passer au préalable dans son sous-secteur (AAM) ou pôle d'attachement (ACS et ROC/EM). Dans ce dernier cas, le trajet, sauf autorisation, cas de force majeure ou nécessité de service, est effectué en train.

La solution a) est la seule possible lorsqu'il s'agit de la fin d'un service de nuit.

C. DECOMPTE DES TEMPS DE TRAJET

Art. 05-05 Dans tous les cas (trajet pour prise de service, pour fin ou en cours de service) le trajet est calculé de la station de leur sous-secteur d'attachement la plus proche du lieu de prise ou du pôle d'attachement de l'agent à la station où il est commandé (à condition



que celle-ci soit hors du sous-secteur pour les AAM et hors du secteur pour les ACS et ROC/EM).

Art. 05-06 Le calcul est fait de la façon suivante :

- a) trajets en train suivant barème forfaitaire lorsque cela est possible
- b) sinon à raison de 15 mn par kilomètre d'après l'itinéraire le plus rapide.

Art. 05-07 Dans le cas où il est demandé à un AAM de prendre et de finir son service (en service jour ou nuit) dans une station hors de son sous - secteur (ou à un ACS ou un ROC/EM de prendre et de finir son service, en service jour ou nuit) dans une station hors de son secteur), si le temps de trajet calculé par application de l'**Art. 05-01** est inférieur à 60 minutes, le temps alloué est de 60 minutes.

Art. 05-08 Un temps de trajet forfaitaire de 30 mn est alloué aux ACS et aux ROC/EM s'ils sont conduits dans leur secteur à ouvrir et à fermer une station dont l'éloignement par rapport à la station pôle est strictement supérieur à deux interstations.

D. MANIERE DE RENDRE LES TEMPS DE TRAJET

Art. 05-09 Le temps de trajet accordé aux agents pour effectuer des prises ou fins de service dans une station hors du sous-secteur pour les AAM, ou hors du secteur pour les ACS et ROC/EM, s'ils s'y rendent autrement que par le train, sont rendus :

- soit le jour même, si le service le permet : dans ce cas les heures de présence des intéressés sont aménagées sous la responsabilité du chef de secteur,
- soit ultérieurement, le temps est alors comptabilisé par le secrétariat de ligne.



Chapitre 06 - TEMPS DE COMPENSATION

A. DEFINITION

Art. 06-01 Le temps de compensation est le temps qui est attribué aux agents lorsqu'il y a dérogation aux conditions habituelles de travail (temps de présence, amplitude, coupure, repos etc...).

B. VALEUR DE LA COMPENSATION

Art. 06-02 **Compensation pour dérogation aux temps de présence, coupure et amplitude, sauf dispositions particulières :**

L'annexe n° 5 détermine pour chaque sorte de dérogation, la valeur de la compensation à attribuer.

Art. 06-03 **Compensation pour temps supplémentaire effectué pendant l'arrêt du service :**

Le temps supplémentaire tel qu'il est défini à l'**Art. 04-01**, effectué en dehors des heures normales du service, soit :

- 1 h 20 et 5 h 20 (Animateurs Agents Mobiles et ROC/EM),
- 1 h 30 et 5 h 10 (ACS),
- 2 h 15 pour les CSA,
- 00 h 30 et 6 h 00 pour le Contrôle itinérant,
- 00 h 15 et 5 h 55 pour les agents du Relevé de Charges,

bien que figurant déjà dans le décompte du temps supplémentaire, donne droit, en outre, à une compensation de même durée.

Art. 06-04 **Compensation pour repos hebdomadaire, congé ou temps compensé écourté :**

Lorsque par suite de circonstances indépendantes de la volonté de l'agent, le repos hebdomadaire, le congé ou le temps compensé a été écourté, il est accordé une compensation.

L'annexe n° 6 fixe la valeur de cette compensation.



Chapitre 07 - MODALITES D'APPLICATION

Art. 07-01 Les temps non rendus le jour même sont enregistrés comme suit :

- a) L'agent établit une demande sur un bulletin d'utilisation ou une demande personnelle. Il y indique :
 - le temps de présence prévu,
 - le temps de présence réel,
 - éventuellement le temps de trajet.
- b) Cette demande est remise au chef de secteur qui la transmet après vérification et compléments éventuels au secrétariat de ligne qui le comptabilise puis le retourne à l'agent dans les huit jours qui suivent.

Chapitre 08 - « RESERVE »



ANNEXE 1 ***Conditions de travail***

| | |
|--|---------|
| Durée moyenne journalière de travail | 7 h 15 |
| Durée maximale d'un service en deux parties | 8 h 00 |
| Durée maximale d'un service en une partie | 7 h 15 |
| Durée minimale d'une partie de service..... | 2 h 00 |
| Durée maximale d'une partie d'un service en deux parties | 5 h 30 |
| Amplitude maximale d'une journée de travail | 13 h 00 |
| Coupure minimale entre deux journées de travail | 11 h 00 |
| (repos journalier) | |
| Coupure minimale ente deux parties de service (1)..... | 0 h 45 |

(1) N'est pas considéré comme temps de présence le temps (trajet compris) passé en dehors des heures de service prévues pour :

- consultation médicale
- convocation par les services médicaux s'il s'agit d'un traitement à suivre.

Bien que ce temps ne soit pas considéré comme temps de présence, la coupure minimale de deux heures sera assurée de telle manière que le repas puisse être pris à une heure aussi voisine que possible de 12h30.



ANNEXE 2 *Classification des services*

Les services du personnel des stations sont classés en trois catégories (services de jour, services de nuit et services mixtes) dans les conditions suivantes :

Services de jour

- Services commençant avant 6 h 30 ou à 6 h 30.
- Service finissant avant 17 h 00 ou à 17 h 00.

Nota : la fin d'un service commençant avant 6 h 30 ou à 6 h 30 ne doit pas être postérieure à 17 h 30.

Services de nuit

- Services finissant après 20 h 30.

Services mixtes

- Services non classés en catégorie de jour ou de nuit.

**ANNEXE 3****Définition des temps de présence**

| Sont considérés comme temps de présence | Ne sont pas considérés comme temps de présence |
|--|--|
| <p>1° Le temps de service réellement effectué à pied d'œuvre.</p> <p>2° Le temps rendu pour compensation ou pour temps supplémentaire.</p> <p>3° Le temps (trajets compris) de convocation :</p> <ul style="list-style-type: none">- par l'encadrement même à la suite d'une demande d'audience formulée par l'agent ;- par un magistrat ou fonctionnaire de police lorsqu'il s'agit d'une affaire intéressant la RATP ;- pour la visite périodique ou de reprise après accident du travail occasionnant un arrêt de plus de 21 jours ;- pour l'examen médical périodique ;- pour la visite de commissionnement. <p>4° Le temps (y compris les trajets et, le cas échéant, le temps de relèvement pour assurer la coupure du repas (2)) passé pendant les heures de présence prévues au service de l'agent pour :</p> <ul style="list-style-type: none">- consultation médicale (1) ;- convocation par les Services médicaux (consultation ou traitement à suivre) (3) ;- relèvement pour une organisation syndicale ou pour l'accomplissement de formalités militaires. <p>5° Le temps (y compris 2 trajets seulement) passé comme observateur syndical dans les concours ou examens.</p> <p>6° Les temps de trajets effectués par les AAM pour prise et fin de service hors sous-secteur ou par les ACS et ROC/EM pour prise et fin de service hors secteur.</p> | <p>1° Le temps (trajets compris) passé en dehors des heures de service prévues pour :</p> <ul style="list-style-type: none">- consultation médicale (1) ;- convocation par les Services médicaux s'il s'agit d'un traitement à suivre (1) ;- convocation par un magistrat ou un fonctionnaire de police pour un motif où la RATP n'est pas intéressée. |

(1) les agents feront l'objet d'une bienveillance particulière de la part des lignes pour ce qui concerne les consultations nécessaires au traitement des pathologies prévues à l'article 84 du statut du personnel et dans la note DRH 98-03 du 08/01/98.

(2) N'est pas considéré comme temps de présence le temps (trajet compris) passé en dehors des heures de service prévues pour :

- consultation médicale ;
- convocation par les services médicaux s'il s'agit d'un traitement à suivre.

Bien que ce temps ne soit pas considéré comme temps de présence, la coupure minimale de deux heures sera assurée de telle manière que le repas puisse être pris à une heure aussi voisine que possible de 12h30.

(3) dans ce cas, les rendez-vous médicaux chez les spécialistes doivent être respectés.



ANNEXE 4 Tableaux de présence

Les services des agents B1 sont en une fois, à l'exception de certains assistants clientèle ou de certains agents B1 affectés de façon transitoire ou provisoire sur d'autres activités (afficheurs, contrôle des recettes...) Les horaires de travail correspondant feront l'objet d'un affichage sur les lignes concernées.

EN L'ABSENCE DE TABLEAUX DE PRESENCE SPECIFIQUES, LES HEURES DE PRESENCE SONT :

| Services | Heures de présence | Présence | Amplitude |
|----------|---|----------|-----------|
| | ASSISTANT COORDINATEUR DE SECTEUR | | |
| Jour | 5 h 10 – 12 h 25 | 7 h 15 | 7 h 15 |
| Mixte | 12 h 00 – 19 h 15 | 7 h 15 | 7 h 15 |
| Nuit | 18 h 15 – 1 h 30 | 7 h 15 | 7 h 15 |
| | ROC – EQUIPE MOBILE ANIMATEUR AGENT MOBILE | | |
| Jour | 5 h 20 – 12 h 35 | 7 h 15 | 7 h 15 |
| Mixte | 12 h 00 – 19 h 15 | 7 h 15 | 7 h 15 |
| Nuit | 18 h 05 – 1 h 20 | 7 h 15 | 7 h 15 |
| | ROC / CSA et CSA | | |
| Nuit | 19 h 00 – 2 h 15 | 7 h 15 | 7 h 15 |



ANNEXE 5

Compensation pour dérogation aux temps de présence, coupure et amplitude

| Dérogation comptée au lieu d'attachement | | Valeur de la compensation | | Observations | |
|--|--|-------------------------------|--|---|---|
| Repos journalier | | C2 | Inférieur à 11h00 | Egale au double de la différence entre le repos journalier réel et 11h00 : (11h00 - C2) X 2. | |
| Service en 1 partie | Présence totale | P | Supérieure à 8h00 | Egale à la différence entre présence réelle et 8h00 : P - 8h00. | |
| Service en 2 parties | Présence à la 1 ^{ère} partie du service | P1 | Comprise entre 6h00 et 6h30 | Egale à la différence entre la présence réelle à la 1 ^{ère} partie et 6h00 : P1 - 6h00 | L'agent doit effectuer en principe la 2 ^{ème} partie de son service ; dans le cas contraire il n'a droit à aucune compensation. |
| | | | Supérieure à 6h30 | Egale à la différence entre la présence réelle à la 1 ^{ère} partie et 6h30 : P1 - 6h30 | L'agent n'effectue pas la 2 ^{ème} partie du service. |
| | Coupure entre 2 parties de service | C1 | Inférieure à CH | Egale au double de la différence entre la coupure réelle et la coupure prévue à l'horaire (CH) : (CH - C1) X 2 | |
| | Présence à la 2 ^{ème} partie du service | P2 | Supérieure à 6h00 | Egale à la différence entre la présence réelle à la 2 ^{ème} partie et 6h00 : P2 - 6h00 | |
| | | | Supérieure à 6h30 | Egale à la différence entre la présence réelle à la 2 ^{ème} partie et 6h00 augmentée de la présence réelle à la 1 ^{ère} partie : P2 - 6h00 + P1 | |
| | Présence totale dans la journée | P | Supérieure à 8h15 | Egale à la différence entre la présence totale réelle et 8h15 : P - 8h15 | Cette compensation ne se cumule pas avec celles qui sont accordées pour P1 ou P2. Il est seulement accordé la plus forte des compensations : - Pour P d'une part ; - Pour P1 + P2 d'autre part. |
| Amplitude | A | Comprise entre 12h00 et 12h15 | Egale à la demi-différence entre l'amplitude réelle et 12h00 | | |
| | | Supérieur à 12h15 | Egale à la différence entre l'amplitude réelle et 12h00 - 7mn. | | |



ANNEXE 6 *Compensation à accorder
cas de repos, congé ou temps
compensé écourté*

(Les heures de prise ou de fin de service comprennent, le cas échéant, les déplacements comptant comme temps de présence)

| | | |
|---|--|--|
| SERVICE EFFECTUE PAR L'AGENT | VEILLE De repos, De temps compensé, De congé. | Compensation accordée |
| | LENDEMAIN De repos, De temps compensé, De congé. | Egale à la différence entre l'heure de la fin du service effectué et l'heure de la fin du service prévu. |
| | | Egale à la différence entre l'heure de début du service prévu et l'heure de début du service effectué. |



ANNEXE 7 ***Conditions dans lesquelles s'effectue un changement de colonne de roulement***

Des dérogations aux conditions de travail, en particulier des variations de l'allocation des repos, peuvent résulter d'un changement de colonne de roulement.

Afin de limiter leur nombre et leur importance, le jour "J" du changement, effectif de colonne, qui doit également être considéré comme celui du changement réel d'attachement est fixé à la date de mutation administrative lorsque celle-ci coïncide avec un lendemain de repos dans l'ancienne colonne.

Dans le cas contraire, il est retardé au lendemain du dernier jour de repos le plus voisin dans l'ancienne colonne.

Le nombre de repos doit correspondre au nombre prévu au roulement. Le roulement actuel est basé sur 49 jours.

Si le nombre de repos est différent, la régularisation sera effectuée dans le décalage en cours ou le suivant au plus tard.

Si cette régularisation conduit à faire travailler 7 jours de suite, une compensation de 2 h 30 sera accordée.



ANNEXE 8 ***Temps supplémentaire du personnel en formation***

Le temps supplémentaire correspondant à la période de formation est égal à la différence entre le total des temps réellement effectués pendant la formation, augmenté éventuellement des temps de trajet, et le total des temps que l'agent intéressé aurait dû effectuer en ligne pendant la période de formation et pour un même nombre de journées en considérant que le temps à décompter pour chacune de ces journées est 7 heures 15.

- L'agent remplit la fiche décompte de stage pour sa partie.
- Il n'est pas tenu compte d'un solde négatif. Le solde positif est porté au crédit de l'agent.

CALCUL DES COMPENSATIONS POUR DEROGATION AU TEMPS DE PRESENCE, COUPURE, AMPLITUDE

Effectuer le calcul conformément aux dispositions de l'annexe 5.

**ANNEXE 9****Descriptif d'activités des agents
B1****ACTIVITES STATIONS (1)**

| AGENT FONCTION | AAM | ROC EM | ACS | Ex pilote | CSA | ROC CSA |
|---------------------|------------------------|--------------------|------------------------|-----------|-----|---------|
| Animateur station | O | N | Exceptionnellement (4) | N | N | N |
| AGS | O | N | Exceptionnellement | N | N | N |
| OCC | N | N | O | O | N | N |
| OCL | N | Exceptionnellement | O | O | N | N |
| PILOTE | N | N | O | O | N | N |
| Assistant clientèle | Exceptionnellement (2) | N | O | O | N | N |
| ROC/EM | O (3) | O | O | N | N | N |
| Agent mobile | O | O | O (4) | O | N | N |
| ROC/CSA | N | N | N | N | O | O |
| CSA | N | N | N | N | O | O |

(1) conformément à l'article 02-02
(2) l'AAM peut exceptionnellement effectuer un renfort au service clientèle
(3) en l'absence de ROC/EM
(4) les ACS ne sont pas affectés sur un poste de vente pour un service complet.



LES ASSISTANTS COORDINATEURS DE SECTEUR

(ACS)

MISSIONS

L'ACS assure ses responsabilités dans les domaines commerciaux, administratifs et de gestion des lieux :

- gestion du personnel, sous la responsabilité du chef de secteur
- gestion administrative et logistique, sous la responsabilité du chef de secteur
- gestion des équipes mobiles (OCL)
- maîtrise du territoire
- gestion et maintenance des installations, contrôles propreté
- activités commerciales (ex. assistants multimodaux)
- informations voyageurs
- vente (en agence, en entreprise...)
- tuteurs associés pour les contrats de qualification (1)

De plus, l'ACS est susceptible d'exercer toutes les fonctions dévolues à l'agent mobile, si besoin est. (2)

(1) activités exercées sur la base du volontariat

(2) sauf les ex - pilotes (voir art. 02-02) ; de plus, les ACS ne sont pas affectés sur un poste de vente pour un service complet.



LES RESPONSABLES OPERATIONNELS ET COORDINATEURS CSA (ROC/CSA)

MISSIONS

Le ROC/CSA assure l'ensemble des missions des opérateurs de base CSA ; il n'est pas affecté à la vente des titres de transport.

Il exerce ses responsabilités dans le cadre des directives de son encadrement de ligne et sous l'autorité de son agent de maîtrise. Il travaille en étroite collaboration avec l'Opérateur du Centre de liaisons, avec lequel il est en liaison constante.

Le ROC/CSA exerce ses missions notamment dans les domaines suivants :

- encadrement opérationnel d'une équipe
- responsabilité de l'image d'une équipe
- respect de la tenue et des horaires
- établissement du compte rendu d'activité
- préparation des programmes et constitution des équipes avec l'agent de maîtrise
- information du centre de liaisons de tout incident et de tout déplacement de l'équipe
- prise de décisions rapides sur le terrain
- gestion administrative et logistique



LES CSA

MISSIONS

Les missions des opérateurs CSA correspondent aux missions générales des opérateurs B1 des lignes en matière d'assistance aux clients et aux agents et plus particulièrement aux activités spécifiques de maîtrise du territoire : ils ne sont pas affectés à la vente des titres de transport.

Ils agissent généralement sur l'ensemble de la ligne à laquelle ils sont affectés.

Ils peuvent, sous l'autorité de leur encadrement, exercer également leur mission sur l'ensemble du réseau lors des situations particulières d'exploitation.

L'opérateur CSA exerce ses missions notamment dans les domaines suivants :

- accueil et information des voyageurs
- prévention et lutte contre la fraude
- sécurisation des voyageurs et des opérateurs dans les stations et dans les trains
- assistance aux voyageurs et aux opérateurs
- fermeture des stations
- reconduite des indésirables
- signalement des anomalies à l'AS ou à l'OCL
- accompagnement et assistance de l'agent lors de la fermeture de la station
- canalisation des voyageurs en cas d'incident.



LES RESPONSABLES OPERATIONNELS ET COORDINATEURS D'EQUIPE MOBILE (ROC/EM)

MISSIONS

Le ROC/EM assure ses responsabilités dans les domaines d'activités des équipes mobiles :

- maîtrise du territoire
- gestion et maintenance des installations
- activités commerciales (hors poste de vente)
- transport
- information

Le ROC/EM exerce ses responsabilités dans le cadre des directives des agents de maîtrise : outre les missions d'agent mobile, il assure la responsabilité de l'efficacité de l'équipe, avec, notamment les missions suivantes :

- encadrement opérationnel sur le terrain
- responsabilité de l'image du groupe
- respect de la tenue et horaires
- compte rendu d'activités
- information de tout incident (ou de toute dérogation par rapport au programme initial) du centre de liaisons et, en cas de besoin, de l'encadrement.
- préparation du programme des équipes avec le pilote et ou l'agent de maîtrise.



LES ANIMATEURS AGENTS MOBILES

MISSIONS

L'animateur agent mobile assure dans les domaines commerciaux, de gestion des lieux et de maîtrise du territoire

Activités fixes

- accueil au guichet, vente au guichet, information au guichet
- opérations de promotion de titres de transport
- AGS, y compris relève
- assistance voyageurs
- tuteurs et tuteurs associés (1)
- renfort assistant clientèle

Activités mobiles

- Noyau dur
- accueil, information, vente externe
- opérations de promotion de titres de transport
- canalisation, gestion des incidents
- gestion des lieux et maintenance des installations, contrôle propreté
- assistance voyageurs
- maîtrise du territoire :
 - lutte et prévention contre la fraude
 - reconduite des indésirables
 - opérations de sensibilisation auprès des voyageurs en matière de sécurisation (1)
 - intervention auprès des populations en difficultés (1)
- tuteurs et tuteurs associés (1)

(1) Ces activités seront effectuées sur la base du volontariat



2^{ème} partie

**CONDITIONS D'UTILISATION
DU PERSONNEL DE CONDUITE,
DE MANŒUVRES ET
D'ACCOMPAGNEMENT
DES TRAINS**





TITRE III *Personnel de conduite des trains*

Chapitre 09 - GENERALITES

- Art. 09-01 Le personnel de conduite
- Les conducteurs titulaires ;
 - Les conducteurs intérimaires.

A. Conducteurs titulaires

- Art. 09-02 Les conducteurs titulaires sont affectés à l'une des catégories ci-après
- Roulement principal (1);
 - Réserve complémentaire ;
 - Postes spéciaux (transports, réserve générale, manœuvres spéciales, relevé des bandes enregistreuses) ;
 - Exceptionnellement, réserve hors cadre.

B. Conducteurs intérimaires

- Art. 09-03 Les conducteurs intérimaires constituent la réserve supplémentaire des conducteurs titulaires de leur gare d'attache. Ils sont réservés dans le tableau de roulement commun aux réserves complémentaire et supplémentaire.

- Art. 09-04 Les conducteurs intérimaires sont utilisés à la conduite
- Soit par mise en place dans une colonne du roulement principal ou sur un poste spécial, de leur gare d'attache lorsque l'absence prévisible du titulaire est égale ou supérieure à 1 mois ;
 - Soit au jour le jour en fonction des besoins du service.

- Art. 09-05 Les mises en place des conducteurs intérimaires sont prononcées par l'inspecteur adjoint d'exploitation (ou chef de gare) suivant les

(1) les conducteurs affectés à une colonne bâtarde comportant des journées de réserve sont considérés comme étant :

- du roulement les jours où leur colonne prévoit un service du tableau de présence,
- de réserve par service supprimé les jours où leur colonne prévoit de A à F.



modalités indiquées ci-après, dans les limites du nécessaire prévu au tableau de présence.

Pour les colonnes à repos décalés, la désignation s'effectue parmi les conducteurs intérimaires, non encore mis en place, de même repos que le conducteur à remplacer, en respectant l'ordre d'ancienneté de qualification conduite.

Pour les colonnes à repos DF indépendantes il est fait appel aux volontaires non encore mis en place, dans l'ordre d'ancienneté de qualification conduite.

La mise en place est valable pour toute la durée de l'absence du conducteur remplacé.

Toutefois, durant la période d'été, de l'avant dernier lundi (1) du mois de mai au deuxième dimanche du mois d'octobre, où les colonnes de roulement à repos DF saisonnières suivent un cycle de repos décalés :

- les colonnes à repos DF indépendantes (roulement principal) à l'exception de celles qui correspondent à un poste spécial ;
- les colonnes qui prennent temporairement, au cours de cette période, le cycle de repos des colonnes à repos DF, celles-ci étant incorporées (roulement principal),

doivent être obligatoirement laissées vacantes pendant l'absence de l'agent titulaire.

En complément à cette règle :

- a)** toute mise en place effectuée antérieurement à l'avant dernier lundi du mois de mai, reste valable pendant toute l'absence de l'agent remplacé ;
- b)** au cas où, dans une gare, durant une période déterminée (2) la proportion des agents prévus en roulement à repos DF (3) mais absents, par rapport au nombre total des colonnes à repos DF permanentes, est sensiblement supérieure à la proportion analogue des agents prévus en roulement à repos décalés (3),

(1) Avant dernier mardi si l'avant dernier lundi est un jour férié.

(2) Cette période est "bimensuelle" et comprise entre deux dates de début de périodes de congés annuels.

(3) Pendant l'été, les colonnes à repos DF saisonnières sont des colonnes à repos décalés.



l'Inspecteur adjoint d'exploitation (ou le chef de gare) doit mettre en place, pour la durée de la période considérée, des agents de réserve supplémentaire dans des colonnes à repos DF **permanentes** vacantes en nombre tel que l'égalité de ces proportions soit rétablie.

Exemple :

soit une gare comportant théoriquement 101 colonnes de roulement réservées aux agents qualifiés à la conduite des trains, y compris les colonnes "RS" du roulement de la réserve supplémentaire :

- Manœuvres spéciales : 3 colonnes à repos DF permanentes,
- Roulement principal 20 à repos DF permanentes,
- 72 colonnes : { 52 à repos décalés,
- Réserve complémentaire 1 à repos DF permanente,
- 17 colonnes : { 8 à repos DF saisonnières,
- { 8 à repos décalés,
- Réserve supplémentaire : 9 colonnes à repos décalés,

et en surnombre, 1 colonne "HC" et 5 colonnes sans indicatif du roulement de réserve occupées temporairement. L'effectif à prendre en compte pour cette gare est de 107, dont 24 suivent des cycles à repos DF durant la période considérée (1^{er} au 15 août par exemple). A partir du 1^{er} août, 36 colonnes sont vacantes pour des raisons diverses (congés annuels, malades de longue durée; retraités,...) :

- Colonnes à repos DF vacantes :
 - 1 des manœuvres spéciales,
 - 8 à repos DF permanentes du roulement principal,
 - 1 à repos DF permanentes de la réserve complémentaire,

soit une proportion de $\frac{10 \times 100}{24} = 41,6 \%$

- Colonnes à repos décalés vacantes :
 - 17 du roulement principal,
 - 4 de la réserve complémentaire,
 - 1 "HC" de la réserve,
 - 1 "RS" ou sans indicatif de la réserve supplémentaire,

soit une proportion $\frac{26 \times 100}{83} = 31,3 \%$

La proportion normale des vacances au cours de la période étant, pour l'ensemble des colonnes de : $\frac{36 \times 100}{107} = 33,7 \%$

107



Il est possible de mettre en place des agents de réserve dans des colonnes à repos DF permanentes en nombre tel que pour chaque type de colonne la proportion des vacances soit aussi voisine que possible de la proportion normale des 33,7 %.

Dans cet exemple, ce nombre est égal à 2.

En effet, après la mise en place de ces deux agents, les proportions de vacances deviennent :

Pour les colonnes à repos DF : $\frac{8 \times 100}{24} = 33,3 \%$

Pour les colonnes à repos décalés : $\frac{28 \times 100}{83} = 33,7 \%$

Une opération analogue doit être faite à chaque date de début d'une période de congés annuels, soit 2 fois par mois.

Art. 09-06 En dehors de la période pendant laquelle ils sont mis en place dans la colonne d'un conducteur du roulement principal, les conducteurs intérimaires peuvent être utilisés au jour le jour selon les besoins du service :

- Soit à la conduite des trains, dans les mêmes conditions que celles prévues pour les conducteurs de réserve, en tenant compte chaque fois que cela est possible de l'ordre d'ancienneté de qualification conduite ;
- Soit à l'accompagnement des trains, dans les mêmes conditions que celles prévues pour les chefs de trains de réserve, en tenant compte chaque fois que cela est possible de l'ordre d'ancienneté de qualification conduite.

Art. 09-07 Les conducteurs intérimaires non désignés pour effectuer un service déterminé, et de ce fait disponibles, effectuent les heures de présence prévues à l'annexe n° 14.

Dans la limite de ces heures comptées à leur attachement, ils peuvent être utilisés en station à des tâches ne nécessitant pas de qualification, en tenant compte, chaque fois que cela est possible, de l'ordre inverse d'ancienneté qualification conduite.

Art. 09-08 Un conducteur intérimaire disponible ou effectuant un service en station, en une seule vacation, désigné inopinément pour assurer une



partie de service, en ligne sur un train ou en gare à la manœuvre de changement de voie, doit être utilisé dans les conditions suivantes :

Si l'intéressé a assuré au moins un tour sur train en ligne comme titulaire ou à l'instruction, ou une période de renfort à la manœuvre de changement de voie d'une durée au moins égale à une heure, il ne doit pas effectuer une présence totale supérieure à 6 h 30. Toutefois, sa première utilisation peut avoir lieu à une heure ne lui permettant pas, en effectuant un tour ou une heure de manœuvre de changement de voie, d'être libéré après 6 h 30 de présence, mais sans qu'il puisse dépasser l'heure normale prévue de la fin de son service ; il bénéficie alors de la compensation pour la dérogation de présence (application du renvoi (1) du tableau 1 de l'annexe n° 15).

Art. 09-09

Au cours d'un même service, un conducteur intérimaire peut être utilisé alternativement à la conduite et à l'accompagnement des trains. Toutefois, il ne devra pas être utilisé au total dans des conditions plus défavorables (nombres de tours, renfort trottoir) que celles prises en compte pour l'établissement des tableaux de présence en vigueur dans la gare d'utilisation.

Chapitre 10 - ORGANISATION DE LA RESERVE

Art. 10-01

Les tableaux de roulement des réserves complémentaires et supplémentaires comportent, en général, 6 types de réserves (A à F) correspondant aux 6 principaux types de services constituant les tableaux de présence, les horaires des journées de disponibilité sont précisés à l'annexe n° 14.

Dans chaque gare, ce tableau de roulement comporte des colonnes à repos DF dont les cycles des services sont identiques à des colonnes à repos décalés dont les cycles des services diffèrent uniquement par la répartition des jours de changement de services entre deux repos.

Ces cycles sont particuliers à la gare, variant avec la composition des tableaux de présence des jours ouvrables d'hiver locaux des agents de conduite.

Art. 10-02

Les colonnes de réserves complémentaires sont attribuées, dans chaque terminus, aux conducteurs titulaires désignés :



- a) parmi les volontaires dans l'ordre de réception à l'examen du permis de conduire ;
- b) d'office, dans l'ordre inverse de réception à l'examen du permis de conduire, si le nombre de volontaires est insuffisant.

Art. 10-03 Les conducteurs de réserve sont tenus d'effectuer des services sur les lignes figurant à la colonne 3 de l'annexe n° 13 en effectuant la prise et la fin de service dans les gares figurant à la colonne 2 de cette même annexe.

Art. 10-04 Ils peuvent exceptionnellement être utilisés sur d'autres lignes, sur lesquelles ils ont été instruits lors d'affectations antérieures.

Chapitre 11 - MODALITES D'UTILISATION

A. Etablissement du service journalier

Art. 11-01 Le service journalier des conducteurs est établi 4 jours avant le jour considéré (J - 4) par les inspecteurs chargés de la répartition du personnel de conduite dans les conditions indiquées aux articles suivants.

Pour toute modification ultérieure (J - 3, J - 2, J - 1 et J) nécessitée par le changement de position d'un agent (reprise ou cessation de service, congé inopiné, etc.) les prescriptions de la présente circulaire doivent être respectées si elles n'entraînent pas trop de remaniements en cascade. Dans le cas contraire, par exemple pour une reprise de service, la modification se limite à remettre l'intéressé sur son poste, le remplaçant devenant de réserve.

Art. 11-02 Le secrétariat de gare :

- 1° établit et transmet à la permanence quatre jours à l'avance les feuilles de répartition du personnel indiquant l'utilisation prévue de celui ci, conformément au tableau de roulement, pour la journée considérée ;
- 2° établit le livre d'émargement en même temps que les feuilles de répartition du personnel. Ce livre est ensuite rectifié lorsque des



modifications aux prévisions du service surviennent ultérieurement ;

- 3° reçoit de la permanence chaque jour en fin de matinée, en principe vers 11 heures, les feuilles de service indiquant le nom des agents désignés pour remplacer les indisponibles du lendemain et, le cas échéant, les modifications apportées au service des agents en roulement. Pour les agents de réserve prévus "repos" ou "congé" le lendemain et le surlendemain, les feuilles de service indiquent le service du jour suivant l'absence.

Le secrétariat de gare, dès réception de la feuille de service, recopie sur le livre d'émargement les indications concernant les agents prévus pour assurer, l'un des jours suivants, un service dans la gare.

Si une modification intervient après réception de la feuille de service et avant que l'agent intéressé ait terminé son service, le secrétariat de gare reproduit immédiatement la modification sur la feuille de service afin que l'agent en soit informé lors de l'émargement.

Art. 11-03 Les conducteurs doivent signer le livre d'émargement au début et à la fin de chaque partie de service. A la fin de la dernière partie, ils doivent consulter la feuille de service et l'émarger, s'il y a lieu, en regard de leur affectation pour le ou les jours suivants.

Art. 11-04 Les conducteurs utilisés dans une gare autre que leur gare d'attache sont informés de leur service du lendemain ou du jour qui suit l'absence par la feuille de service de la gare où ils travaillent ; ils émargent cette feuille.

Art. 11-05 Si le service de l'agent est modifié par suite ou si, pour une cause quelconque (congé, relève, etc.) il n'a pu être informé du service pour lequel il est désigné, l'agent doit effectuer les heures du service qu'il a émargé.

Art. 11-06 Tout agent, s'il n'a pas été avisé avant de terminer son service, doit demander celui du lendemain et, éventuellement du surlendemain ou du jour suivant, au secrétariat de la gare où il est utilisé.



B. Principe d'utilisation des conducteurs de réserve

Art. 11-07 Quel que soit le jour de la semaine, pour pourvoir au remplacement des conducteurs en roulement indisponibles, les conducteurs de réserve sont utilisés :

- 1° Dans leur gare d'attache dans l'ordre ci-après :
- Conducteurs de réserve par service supprimé, celui-ci étant du même type que celui du service à assurer et conducteurs affectés à une colonne bâtarde, prévues de réserve d'après leur roulement, dont le type de réserve a le même indicatif que celui du service à assurer ;
 - Conducteurs de réserve hors cadre (éventuellement) dont le type de réserve a le même indicatif que celui du service à assurer (1);
 - Conducteurs de la réserve complémentaire dont le type de réserve a le même indicatif que celui du service à assurer (2) ;
 - Conducteurs de réserve par service supprimé, celui-ci étant de même catégorie que celle du service à assurer et conducteurs affectés à une colonne bâtarde, prévus de réserve d'après leur roulement, dont le type de réserve est de même catégorie que celle du service à assurer ;
 - Conducteurs de réserve hors cadre (éventuellement) dont le type de réserve est de même catégorie que celle du service à assurer (1) ;
 - Conducteurs de la réserve complémentaire hors cadre (éventuellement) dont le type de réserve a le même indicatif que celui du service à assurer (2) ;
 - Conducteurs de la réserve complémentaire dont le type de réserve est de même catégorie que celui du service à assurer (2) ;
 - Conducteurs de la réserve complémentaire hors cadre (éventuellement) dont le type de réserve est de même catégorie que celle du service à assurer (2) ;
 - Conducteurs titulaires d'un roulement "Harmonie" ou "USMT" dont le type de réserve est de même catégorie que celle du service à assurer ;

(1) Départages par l'ancienneté de qualification conduite.

(2) Classés dans un ordre qui, en principe, change tous les 49 jours (à chaque changement de partie du roulement), par rotation des groupes de 4 repos.



2° En dehors de leur gare d'attachement dans l'ordre inverse.

Art. 11-08 Tous les services que comportent les tableaux de présence sont répartis en trois catégories conformément aux règles de classification précisées à l'annexe n° 11 :

- La catégorie "JOUR" comprenant les types d'indicatif A et B
- La catégorie "MIXTE" comprenant les types d'indicatif C, D et E
- La catégorie "NUIT" correspondant au type d'indicatif F

Le type et la catégorie de chaque service sont indiqués dans les tableaux de présence.

Art. 11-09 Les conducteurs de réserve par service supprimé et les conducteurs affectés à une colonne bâtarde, prévus de réserve d'après leur roulement, sont désignés, en principe, pour effectuer le service vacant le plus voisin, par le numéro, du service qu'ils auraient dû assurer (1), dans la même catégorie et le même type de service.

Art. 11-10 Sauf dans les circonstances précisées à l'**Art. 11-01**, les services restés vacants après application des dispositions prévues à l'**Art. 11-09** sont assurés par les agents de réserve choisis dans l'ordre ci-après :

- pour les services de type A, C, D, E et F, les remplacements sont effectués par ordre de priorité décroissant et par ordre de numérotage des services croissants.

Ainsi, le conducteur classé premier est affecté au service vacant de plus petit numéro, le conducteur classé deuxième au service vacant de numéro supérieur le plus voisin, etc.

- pour les services de types B, les remplacements sont effectués par ordres de priorité et de numérotage décroissants.

Ainsi, le conducteur classé premier est affecté au service vacant de plus grand numéro, le conducteur classé deuxième au service vacant de numéro inférieur le plus voisin, etc.

(1) Pour les conducteurs affectés à une colonne bâtarde, le numéro du service à prendre en considération est celui du service prévu à leur roulement le jour le plus voisin du jour considéré et situé dans la même période de travail comprise entre deux repos.



Exemple :

Soit un tableau de présence dont les services de jour sont classés comme suit :

- Services de type A = 9 (1 à 9),
- Services de type B = 4 (10 à 13).

Le jour "J", les services 3-5-10 et 12 sont à assurer par des agents de réserve classés dans l'ordre de priorité décroissant suivant :

- Réserve A = 1 A, 2 A, 3 A...
- Réserve B = 1 B, 2 B, 3 B...

Le jour "J-4", les remplacements sont établis comme suit :

- le service 3 par l'agent de réserve 1 A,
- le service 5 par l'agent de réserve 2 A,
- le service 12 par l'agent de réserve 1 B,
- le service 10 par l'agent de réserve 2 B.

Art. 11-11 Un agent de conduite de réserve, assurant un service en une seule vacation et désigné inopinément pour assurer une partie de service, en ligne sur un train ou en gare à la manœuvre de changement de voies, doit être utilisé dans les conditions suivantes :

Si l'intéressé a assuré au moins un tour sur un train en ligne comme titulaire ou à l'instruction ou une période de renfort à la manœuvre de changement de voies d'une durée au moins égale à une heure, il ne doit pas effectuer une présence totale supérieure à 6 h 30. Toutefois, sa première utilisation peut avoir lieu à une heure ne lui permettant pas, en effectuant un tour ou une heure de manœuvre de changement de voies, d'être libéré après 6 h 30 de présence, mais sans qu'il puisse dépasser l'heure normalement prévue de la fin de son service, il bénéficie alors de la compensation pour la dérogation de présence (application du renvoi (1) du tableau 1 de l'annexe n° 15).

Art. 11-12 Les conducteurs restant disponibles assurent les heures de présence indiquées à l'annexe n° 14.

Art. 11-13 Un agent peut être désigné, en cas de nécessité, pour effectuer un service appartenant à une catégorie différente de celle prévue à son roulement.

Ce changement de catégorie de service ne doit être fait qu'une seule



fois et pour une seule journée dans la période comprise entre deux repos, en respectant les conditions de travail.

Toutefois, il est interdit de faire effectuer à un agent la veille ou le lendemain d'un repos, d'un temps compensé ou d'un congé, un service qui aurait pour effet d'écourter la durée de l'absence escomptée par l'agent en fonction de son service normalement prévu.

De plus, lorsque dans un roulement principal ou de réserve, des services de type F figurent dans les colonnes à repos DF, les dispositions suivantes sont appliquées :

- 1° Les colonnes à repos décalés de ces tableaux de roulement peuvent comporter les samedis et les dimanches, sauf les veilles de repos, des changements de service de type E ou type F limités à une ou deux journées consécutives dans des périodes comprises entre deux repos. A la suite d'une telle utilisation, un agent ne pourra être commandé sur un service du type C avant son prochain repos ;
- 2° Les jours fériés tombant en semaine, en cas d'insuffisance des réserves de type F, ces mêmes colonnes peuvent faire l'objet de changements de service analogues bien que non prévues aux tableaux de roulement.

Ces changements concernent les colonnes :

- Du roulement principal dont le service prévu, supprimé le jour férié, est habituellement transformé en service de nuit les samedis et les dimanches et indiqué en marge sur le tableau de roulement ;
- Du roulement de réserve dont le service prévu est de type E, à l'exception de celles qui comportent déjà deux changements de service au cours de la période comprise entre deux repos et contenant le jour férié.

Ils sont prononcés dans l'ordre suivant et dans la limite des besoins :

- a) colonnes de réserve, puis du roulement principal, comportant au tableau de roulement une seule journée de service changé dans la période comprise entre deux repos, la veille ou le lendemain du jour férié, celui-ci n'étant pas veille de repos ;



Exemples :

Jour férié tombant un lundi ou un samedi :

Jour m J V S D L M m J V

Service prévu

au roulement R R E E (F) E E E R R

 Jour férié tombant un vendredi :

Jour D L M m J V S D L M

Service prévu

au roulement R R E E E E (F) E R R

- b)** colonnes de réserve, puis du roulement principal, ne comportant pas de changement de service au cours de la période comprise entre deux repos et contenant le jour férié.

Art. 11-14

Quelque soit la cause du retard sur l'horaire normal, un agent n'est pas tenu d'assurer le dernier tour prévu à son service ou à sa partie de service lorsqu'au départ de son train, le retard est supérieur à 30 minutes.

Cas particuliers de dispositions ou d'instruction en fin de service :

quand le retard est supérieur à 30 minutes l'agent peut être tenu de repartir s'il n'y a pas augmentation du nombre des tours prévus à son service et s'il peut terminer à l'heure prévue pour sa fin de service ou partie de service.



TITRE IV Personnel des manœuvres et d'accompagnement des trains

Chapitre 12 - GENERALITES

Art. 12-01 Le personnel des manœuvres comprend :

- Les chefs des manœuvres,
- Les chefs de manœuvre titulaires,
- Les chefs de manœuvre intérimaires.

Art. 12-02 Le personnel d'accompagnement des trains comprend :

- Les chefs de train titulaires,
- Les chefs de trains de la réserve supplémentaire.

A. Chefs des manœuvres, chefs de manœuvre titulaires et chefs de trains titulaires

Art. 12-03 Les chefs des manœuvres et chefs de manœuvre titulaires sont affectés :

- Soit aux manœuvres de gare ou aux manœuvres spéciales, dans les gares,
- Soit au Groupe "Manœuvres et Transport".

Art. 12-04 Les chefs de train titulaires sont affectés :

- Soit au roulement principal (1) ;
- Soit au roulement de réserve complémentaire.

(1) Les chefs de train affectés à une colonne bâtarde comportant des journées de réserve sont considérés comme étant :

- du roulement principal, les jours où leur colonne prévoit un service du tableau de présence normal ;
- de réserve par service supprimé les jours où leur colonne prévoit de A à F.



B. Chefs de manœuvre intérimaires et chefs de train de la réserve supplémentaire

Art. 12-05 Les chefs de manœuvre intérimaires sont affectés à un roulement de chef de train (principal ou réserve) ou à un poste "stations" et sont utilisés, selon les besoins, au remplacement des chefs des manœuvres ou des chefs de manœuvre, ou en station.

Art. 12-06 Les chefs de train de la réserve supplémentaire sont utilisés, selon les besoins, au remplacement des chefs de train titulaires ou en station à des tâches ne nécessitant pas de qualification.

Chapitre 13 - ORGANISATION DE LA RESERVE

A. Généralités

Art. 13-01 Les agents de réserve sont affectés à des colonnes d'un tableau de roulement unique, commun aux réserves complémentaire et supplémentaire.

Art. 13-02 Les précisions données dans l'**Art. 10-01** sont valables pour les tableaux de roulement des réserves complémentaire et supplémentaire des agents d'accompagnement des trains.

Cependant, les cycles des services, particuliers à chaque gare, varient avec la composition des tableaux de présence des jours ouvrables d'hiver locaux des agents des manœuvres et d'accompagnement des trains.

Art. 13-03 Les agents de la réserve complémentaire et de la réserve supplémentaire sont tenus d'effectuer leur service sur les lignes indiquées à la colonne 3 de l'annexe n° 13 en assurant des prises et fins de services dans les gares figurant à la colonne 2 de cette annexe.



B. Règles à suivre pour les remplacements

Art. 13-04 Pour le remplacement d'un chef de train absent pour une durée au plus égale à un mois, la désignation du remplaçant s'effectue parmi les agents classés dans l'ordre ci-après :

- Chefs de train de réserve par service supprimé, celui-ci étant du même type que celui du service à assurer et chefs de train titulaires d'une colonne bâtarde, prévus de réserve d'après leur roulement, dont le type de réserve a le même indicatif que celui du service à assurer ;
- Chefs de train de réserve hors cadre (éventuellement) dont le type de réserve a le même indicatif que celui du service à assurer (1) ;
- Chefs de train de la réserve complémentaire dont le type de réserve a le même indicatif que celui du service à assurer (1) ;
- Chefs de train de réserve par service supprimé, celui-ci étant de même catégorie que celle du service à assurer et chefs de train titulaires d'une colonne bâtarde, prévus de réserve d'après leur roulement, dont le type de réserve est de même catégorie que celle du service à assurer ;
- Chefs de train de réserve hors cadre (éventuellement) dont le type de réserve est de même catégorie que celle du service à assurer (1) ;
- Chefs de train de la réserve complémentaire hors cadre (éventuellement) dont le type de réserve a le même indicatif que celui du service à assurer (1) ;
- Chefs de train de la réserve complémentaire dont le type de réserve est de même catégorie que celle du service à assurer (1) ;
- Chefs de train de la réserve complémentaire hors cadre (éventuellement) dont le type de réserve est de même catégorie que celle du service à assurer (1)
- Chefs de train de la réserve supplémentaire dont le type de réserve est de même catégorie que celle du service à assurer (1);
- Conducteurs intérimaires affectés à la réserve supplémentaire dont le type de réserve est de même catégorie que celle du service à assurer (2) ;

(1) Désignés dans l'ordre d'ancienneté de nomination dans le premier emploi du premier degré.

(2) Désignés dans l'ordre d'ancienneté de qualification conduite.



Art. 13-05 Pour l'utilisation des chefs de train de réserve par service supprimé et des chefs de train affectés à une colonne bâtarde, prévus de réserve d'après leur roulement, se reporter à l'**Art. 11-09**.

Art. 13-06 Les services restés vacants après l'application des dispositions prévues à l' **Art. 13-05** son assurés par les agents de réserve dans les conditions précisées à l'**Art. 11-10**.

Art. 13-07 Pour le remplacement d'un agent des manœuvres absent pour une durée au plus égale à un mois, la désignation est faite dans l'ordre suivant :

- a) Remplacement d'un chef des manœuvres :
 - Chefs des manœuvres disponibles (1) ;
 - Chefs de manœuvre (1) ;
 - Chefs de manœuvre intérimaires affectés à la gare(1), (2)
- b) Remplacement d'un chef de manœuvre :
 - Chefs de manœuvre disponibles (1) ;
 - Chefs de manœuvre intérimaires affectés à la gare (1) (2) ;

Art. 13-08 Pour les remplacements des postes de chef de train du roulement ou d'agents des manœuvres, dégarnis pour une durée égale ou supérieure à un mois, les désignations sont faites par l'inspecteur adjoint d'exploitation (ou le chef de gare) en application de la circulaire de service 25 réglementant les mutations.

L'affectation est valable pour toute la durée de la vacance du poste.

Toutefois, durant la période d'été dont les limites sont précisées à l'**Art. 09-05** :

- Les colonnes à repos DF des chefs de train lorsqu'elles sont indépendantes (roulement principal et réserve complémentaire) ;
- Les colonnes des chefs de train qui prennent temporairement, au cours de cette période, le cycle de repos des colonnes à repos DF, celles-ci étant incorporées (roulement principal et réserve complémentaire) ;

(1) Désignés dans l'ordre d'ancienneté de qualification puis de réception au concours, d'abord dans la même catégorie de service que celle du service à assurer, puis en changeant de service, puis dans une autre gare.

(2) Une note de service donne la lise des C.M.I. affectés à chaque gare.



doivent être obligatoirement laissées vacantes pendant l'absence de l'agent titulaire.

Cette règle comporte deux compléments a et b précisés à l'**Art. 09-05**.

Chapitre 14 - MODALITES D'UTILISATION

A. Etablissement du service journalier

Art. 14-01 Le service journalier des agents de manœuvre est établi par le secrétariat de gare sous la responsabilité de l'Inspecteur Adjoint d'Exploitation (ou chef de gare).

Art. 14-02 Le service journalier des chefs de train est établi par les Inspecteurs chargés de la répartition du personnel d'accompagnement des trains dans les mêmes conditions que celui des conducteurs (**Art. 11-01 à Art. 11-06**)

Art. 14-03 Tous les services que comportent les tableaux de présence sont répartis en trois catégories conformément aux règles de classification précisées à l'annexe n° 11 :

- La catégorie "JOUR" comprenant les types d'indicatifs A et B,
- La catégorie "MIXTE" comprenant les types d'indicatifs C, D et E,
- La catégorie "NUIT" correspondant au type d'indicatif F.

Le type et la catégorie de chaque service sont indiqués dans les tableaux de présence.

Art. 14-04 Un agent de manœuvre peut être désigné, en cas de nécessité, pour effectuer un service appartenant à une catégorie différente de celle prévue à son roulement. Ce changement de catégorie de service ne doit être fait qu'une seule fois dans la période comprise entre deux repos, en respectant les conditions de travail.

Toutefois, il est interdit de faire effectuer à un agent, la veille ou le lendemain d'un repos, d'un temps compensé ou d'un congé, un service qui aurait pour effet d'écourter la durée de l'absence escomptée par l'agent en fonction de son service normalement prévu.



Art. 14-05 Les conditions de changement de service des agents d'accompagnement des trains sont identiques à celles des agents de conduite, indiquées à l'**Art. 11-13**.

B. Conditions d'utilisation particulières

Art. 14-06 Tout agent de réserve peut être désigné à l'avance pour effectuer un service en station dans les conditions prévues pour les agents de réserve des stations. Toutefois, les agents de la réserve complémentaire ne seront utilisés qu'après l'épuisement des disponibilités de la réserve supplémentaire.

Art. 14-07 Un agent d'accompagnement disponible ou effectuant un service en station, en une seule vacation, désigné inopinément pour assurer une partie de service, en ligne sur un train ou en gare à la manœuvre de changement de voies, doit être utilisé dans les mêmes conditions que celles qui sont indiquées à l'**Art. 11-11** pour les conducteurs.

Art. 14-08 Quelque soit la cause du retard sur l'horaire normal, un agent n'est pas tenu d'assurer le dernier tour prévu à son service ou à sa partie de service lorsqu'au départ de son train, le retard est supérieur à 20 minutes.

Cas particulier de disposition ou d'instruction en fin de service :

Quand le retard est supérieur à 20 minutes l'agent peut être tenu de repartir s'il n'y a pas augmentation du nombre des tours prévus à son service et s'il peut terminer à l'heure prévue pour sa fin de service ou partie de service.

C. Agents disponibles

Art. 14-09 Les agents désignés pour effectuer un service déterminé et de ce fait disponibles, effectuent les heures de présence prévues à l'annexe n° 14.

Ces agents peuvent être utilisés en station dans la limite de ces heures, comptées à leur attachement, dans les conditions appliquées aux agents de réserve des stations.



TITRE V ***Calcul du temps à rendre
et attribution
des compensations***

Chapitre 15 - GENERALITES

- Art. 15-01 Le "temps à rendre" aux agents d'exécution est constitué par les temps ci-après qui peuvent se cumuler :
- Temps supplémentaire,
 - Temps de trajet,
 - Temps de compensation pour dérogation aux conditions de travail.

Chapitre 16 - TEMPS SUPPLEMENTAIRE

- Art. 16-01 Le temps supplémentaire est le temps de présence, non compris le temps de trajet éventuel, effectué par un agent en plus de la durée, fixée par le tableau de présence, du service prévu à sa colonne de roulement.
- Art. 16-02 Quelle qu'en soit l'origine, le temps supplémentaire effectué par les agents de conduite (conducteurs titulaires et conducteurs intérimaires) est calculé jour par jour par rapport à la durée du service pour lequel l'agent était commandé.
- Art. 16-03 Lorsque le temps supplémentaire effectué par un agent de conduite assurant un service "voyageurs" est supérieur à 15 minutes, la durée créditée au compte de temps à rendre est majorée de la différence entre la durée du temps supplémentaire et 15 minutes.
- Art. 16-04 Pour les agents de manœuvre qui, leur service étant terminé ou sur le point de l'être, acceptent d'effectuer du temps supplémentaire, le calcul est effectué jour par jour.
- Art. 16-05 Pour les agents de manœuvre le temps supplémentaire effectué dans les cas autres que celui prévu à l'**Art. 16-04** est calculé sur la période de 49 jours correspondant à un cycle des repos de leur roulement.



Art. 16-06 Le temps supplémentaire est calculé sur la période de 49 jours définie à l'**Art. 16-05** est égale à la différence existant entre le temps de présence **T**, totalisé sur la période précitée et le temps de présence théorique calculé sur la base journalière de 7 h 30 pendant la même période.

T est égal au temps de présence réel tel qu'il est défini à l'annexe n° 12 diminué, le cas échéant du temps supplémentaire calculé jour par jour figurant à l'**Art. 16-04**.

Chapitre 17 - TEMPS DE TRAJET

A. Définition

Art. 17-01 Le temps de trajet est le temps nécessaire pour se rendre du lieu d'attachement au lieu de travail et inversement.

B. Manière d'effectuer les trajets

Art. 17-02 **Trajet pour prise de service**

L'agent a ordinairement le choix entre deux solutions :

- a) Se rendre de son domicile au lieu où il doit effectuer son service ;
- b) Passer au préalable à son lieu d'attachement et émarger sa prise de service, dans ce dernier cas le trajet, sauf autorisation spéciale, en cas de force majeure ou nécessité du service, ne doit être effectué qu'en train sans quitter l'enceinte du réseau ferré (renvoi (1) page 57).

La solution **a)** peut-être la seule possible lorsqu'il s'agit du début d'un service de jour.

Art. 17-03 **Trajet en cours de service**

Lorsqu'un agent a déjà commencé et n'a pas encore terminé son service, il ne doit, sauf autorisation spéciale, en cas de force majeure ou nécessité du service, effectuer aucun trajet autrement qu'en train sans quitter l'enceinte du Réseau Ferré sauf exceptions indiquées au renvoi (1) de l'**Art. 17-02**.

**Art. 17-04 Trajet pour fin de service**

L'agent a ordinairement le choix entre deux solutions :

- a) -Se rendre du lieu où il assure son service à son domicile ;
- b) -Passer au préalable à son lieu d'attachement et émarger sa fin de service ; dans ce dernier cas, le trajet, sauf autorisation spéciale, cas de force majeure ou nécessité du service, ne doit être effectué qu'en train sans quitter l'enceinte du réseau ferré sauf exceptions indiquées au renvoi (1).

La solution **a)** peut être la seule possible lorsqu'il s'agit de la fin d'un service de nuit.

Art. 17-05 Quelle que soit la solution adoptée, les agents sont toujours tenus de se renseigner sur le service qu'ils doivent effectuer le lendemain ou le jour suivant un repos ou une absence d'une journée.

C. Décompte des temps de trajet

Art. 17-06 Dans tous les cas (trajets pour prise, pour fin ou en cours de service), le trajet est calculé de la gare où l'agent est en attachement à celle où il effectue son service, en considérant qu'il a été effectué :

- par le train, si cette éventualité est possible et sauf exception indiquées au renvoi (1) ;
- à pied dans le cas contraire.

Art. 17-07 Le calcul est effectué de la façon suivante :

- a) Trajets en train - suivant le barème forfaitaire,

(1) Toutefois, les trajets entre les gares ci-après s'effectuent dans les deux sens à pied par l'extérieur, en suivant l'itinéraire indiqué.

| TRAJET | ITINERAIRE A SUIVRE |
|---|--|
| PORTE DES LILAS 3bis - 11 - PRE-SAINT-GERVAIS | Boulevard Serrurier |
| BALARD - PORTE DE VERSAILLES | Boulevard Victor entre BALARD et PORTE DE VERSAILLES (le cas échéant le trajet PORTE DE VERSAILLES – MAIRIE D'ISSY s'effectue en train si cette éventualité est possible). |
| BALARD - MAIRIE D'ISSY | |
| BALARD PORTE DE SAINT-CLOUD | Boulevard Victor, Pont du Garigliano, Boulevard Exelmans, Avenue de Versailles |
| PORTE DE VERSAILLES PORTE DE VANVES | Boulevard Lefèbvre |



- b) Trajets à pied - pour les trajets entre terminus voisins, suivant barème forfaitaire ; pour les autres cas, calculés à raison de 15 minutes par kilomètre (4 km/h), d'après l'itinéraire le plus court.

D. Manière de rendre les temps de trajet

Art. 17-08 Les temps de trajets dits "de chevauchement", accordés aux agents des stations et d'accompagnement des trains déplacés pour effectuer un service dans une station dont l'éloignement de leur point d'attache est supérieur à 2 interstations et s'ils s'y rendent autrement que par les premiers ou derniers trains, sont rendus :

- Soit le jour même chaque fois que cela est possible, dans ce cas, les heures de présence des agents intéressés sont aménagées par le chef de station qui en rend compte au sous-chef de ligne ;
- Soit ultérieurement, le temps est alors comptabilisé par le secrétariat de gare.

Art. 17-09 Le temps de trajet des agents effectuant leur service dans une autre gare que celle où ils sont en attachement entrent dans le décompte du temps à rendre.

Chapitre 18 - TEMPS DE COMPENSATION

A. Définition

Art. 18-01 Le temps de compensation est le temps qui est attribué aux agents lorsqu'il y a dérogation aux conditions habituelles de travail (temps de présence, amplitude, coupure, repos, etc.).

B. Valeur de la compensation

Art. 18-02 **Compensation pour dérogation aux temps de présence, coupure et amplitude**

L'annexe n° 15 détermine, pour chaque sorte de dérogation, la valeur de la compensation à attribuer

Art. 18-03 **Compensation pour temps supplémentaire effectué pendant l'arrêt du service**



Le temps supplémentaire tel qu'il est défini à l'**Art. 16-01**, effectué en dehors des heures normales du service des trains, soit : entre 1 h 30 et 5 h 10, bien que figurant déjà dans le décompte du temps supplémentaire, donne droit, en outre, à une compensation de même durée.

Art. 18-04 **Compensation pour repos hebdomadaire, congé ou temps compensé écourté**

Lorsque par suite des circonstances indépendantes de la volonté de l'agent, le repos hebdomadaire, le congé ou le temps compensé a été écourté, il est accordé une compensation.

L'annexe n° 16 fixe la valeur de cette compensation.

Art. 18-05 **Régularisations à effectuer lors d'un changement de colonne de roulement**

Des dérogations aux conditions de travail, en particulier des variations de l'allocation des repos, peuvent résulter d'un changement de colonne de roulement.

Afin de limiter leur nombre et leur importance, le jour "J" du changement effectif de colonne, qui doit également être considéré comme celui du changement réel d'attachement, est fixé à la date de la mutation administrative lorsque celle-ci coïncide avec un lendemain de repos dans l'ancienne colonne. Dans le cas contraire, il est retardé au lendemain du dernier jour du repos le plus voisin, dans l'ancienne colonne.

Les régularisations à effectuer sont indiquées à l'annexe n° 17.

Art. 18-06 **Compensation pour trajet à pied**

Lorsqu'un agent est commandé pour effectuer à la prise ou à la fin de service, dans une gare autre que celle où il est en attachement, un service "trains" ne lui permettant pas de venir de cet attachement ou d'y retourner par le métro, il lui est accordé une compensation égale au temps de trajet à pied entre son attachement et la gare où le service est effectué (gare figurant à l'annexe n° 13).

Art. 18-07 **Compensation pour dérogation au roulement**

Un agent, sauf s'il est de réserve ou si son service est supprimé, ne doit effectuer que le service prévu par son roulement. En cas de



dérogation à ce roulement, s'il accomplit un temps de présence supérieur, il a droit à une compensation égale à la différence entre le temps de présence réel y compris, le cas échéant, les trajets et le temps de présence prévu au service qu'il devait effectuer d'après son roulement.

Aucune compensation n'est accordée en cas de dérogation sur la demande de l'agent.

Chapitre 19 - MODALITES D'APPLICATION

Art. 19-01 Les temps dits "de chevauchement", accordés aux agents d'accompagnement des trains effectuant un service en station, sont enregistrés comme suit :

- a) le chef de service de la station ou de la gare où l'agent a effectué son service remplit chaque jour, pour chacun des agents intéressés, un bulletin d'utilisation sur lequel il indique, à la partie inférieure :
- Le temps de présence prévu ;
 - Le temps de présence réel ;
 - Le temps de chevauchement rendu le jour même.

(il laisse en blanc la rubrique relative au décompte de temps à rendre) ;

- b) ce bulletin émarginé par l'intéressé est déposé le jour même à la dernière station où l'agent a été utilisé. Le chef de service le transmet, épinglé à la situation journalière, au secrétariat de ligne qui le vérifie, le complète de certains temps de compensation éventuellement dus, le comptabilise, puis le retourne à l'agent dans les 8 jours qui suivent.

Art. 19-02 Aucun imprimé n'est à remplir pour les temps à rendre attribués systématiquement (temps de compensation pour dépassement d'amplitude, etc.). Ces temps sont comptabilisés par le Service de l'Informatique.

Art. 19-03 Il appartient aux agents de présenter eux mêmes leur décompte des autres temps calculés jour par jour non mentionnés aux **Art. 19-01 et Art. 19-02**, en procédant comme suit :



- les agents établissent leur calcul de temps à rendre sur une demande personnelle, celle-ci doit être remise à leur chef direct, au plus tard :
 - le lendemain du jour considéré si l'intéressé est présent,
 - le lendemain de leur repos ou absence dans le cas contraire.

Art. 19-04 Le temps supplémentaire à rendre sur 49 jours est calculé par le Service de l'Informatique comme indiqué ci-après :

Chaque jour il est procédé à la comparaison entre les temps de présence définis à l'**Art. 16-06**. L'écart résultant, positif ou négatif, est cumulé avec celui de la veille provenant lui-même du cumul des écarts des journées précédentes.

Le résultat est porté dans la rubrique "écarts" du relevé mensuel de pointage, en regard de la journée considérée, ce qui permet de suivre l'évolution journalière de ce compte.

A la fin de la période précitée, si le solde du compte est positif, il est porté automatiquement au compte de temps à rendre, dans le cas contraire, il est annulé.

Art. 19-05 Les agents prennent connaissance du temps qui leur est dû sur le bulletin mensuel de pointage, rubrique "temps à rendre".



ANNEXE 10 ***Conditions de travail des agents des trains***

| | |
|---|------------|
| Durée moyenne journalière de travail | 7 h 30 |
| Durée maximale d'un service en deux parties | 8 h 00 (1) |
| Durée maximale d'un service en une partie | 6 h 30 |
| Durée minimale d'une partie de service | 1 h 30 |
| Durée maximale d'une partie d'un service en deux parties | 5 h 30 |
| Amplitude maximale d'une journée de travail | 13 h 00 |
| Coupure minimale ente deux parties de service | 2 h 00 (1) |
| Coupure minimale entre deux journées de travail (repos journalier) | 11 h 00 |

(1) A l'exception de certains services particuliers, assurés par des agents qui suivent le roulement comportant 104 repos par an.



ANNEXE 11 ***Classification des services***

Les services des agents de conduite des trains sont classés en trois catégories (services de jour, service de nuit et service mixte) dans les conditions suivantes :

Services de jour : service finissant à 14 h au plus tard.

- Type A : service commençant avant 6 h 30
- Type B : Service commençant à 6 h 30 au plus tôt.

Services mixte : service finissant après 14 h 00 et à 21 h 00 au plus tard.

- Type C : Service en 1 fois commençant avant 12 h 30 (1)
- Type D : Service commençant à 12 h 30 au plus tôt et avant 14 h 00.
- Type E : Service commençant à 14 h 00 au plus tôt et finissant à 21 h 00 au plus tard.

Services nuit : service finissant après 21 h 00 et commençant au plus tôt à 18h 00.

(1) Sauf lignes **3 bis** et **12**.



ANNEXE 12 *Définition des temps de présence*

| Sont considérés comme temps de présence | Ne sont pas considérés comme temps de présence |
|--|---|
| <p>1° Le temps de service réellement effectué à pied d'œuvre</p> <p>2° Le temps rendu pour compensation ou pour temps supplémentaire</p> <p>3° Le temps (trajets compris) de convocation de la part :</p> <ul style="list-style-type: none"> - D'un gradé de la RATP même à la suite d'une demande d'audience formulée par l'agent, - D'un magistrat lorsqu'il s'agit d'une affaire intéressant la RATP, - De la Direction du Personnel pour : <ul style="list-style-type: none"> - la visite périodique, - l'examen médical périodique, - la visite de commissionnement. <p>4° Le temps (y compris les trajets et, le cas échéant, le temps de relève pour assurer la coupure du repas) passé pendant les heures de présence prévues au service de l'agent pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Consultation médicale ; - Convocation par les services médicaux, (consultation ou traitement à suivre) ; - Relève pour une organisation syndicale ou pour l'accomplissement de formalités militaires. <p>5° Le temps (y compris 2 trajets seulement) passé comme observateur syndical dans les concours ou examens.</p> <p>6° Les temps de trajets effectués par les agents d'accompagnement des trains effectuant un service dans une station dont l'éloignement est supérieur à deux interstations.</p> <p>7° Les temps de trajets effectués par les agents effectuant leur service sur les trains dans une gare autre que leur gare d'attachement</p> | <p>1° Le temps (trajet compris) passé en dehors des heures de service prévues pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Consultation médicale (1), - Convocation par les services médicaux s'il s'agit d'un traitement à suivre (1), - convocation par un magistrat pour un motif ou la RATP n'est pas intéressée. <p>2° Les temps des trajets effectués par les agents titulaires d'une colonne prévoyant des services dans plusieurs gares ou stations et qui effectuent leur service conformément à leur roulement.</p> <p>3° Les temps des trajets effectués par les agents d'accompagnement des trains effectuant un service dans une station dont l'éloignement de leur point d'attache n'est pas supérieur à deux interstations, même si cette station est sur une ligne voisine.</p> |

(1) Bien que ce temps ne soit pas considéré comme temps de présence, la coupure minimale de 2 heures sera assurée soit avant, soit après la consultation de telle manière que le repas puisse être pris à une heure aussi voisine que possible de 12h30. Cette coupure n'a pas lieu d'être assurée entre les deux parties d'un service dont la première partie se termine après 13 h 30.

**ANNEXE 13****Gares où les agents de réserve effectuent des prises et fins de service – Lignes sur lesquelles ils doivent être instruits**

| Gare d'attache 1 | Gares où les agents de réserve (conduite et accompagnement des trains) effectuent des prises et fins de service 2 | Lignes sur lesquelles les conducteurs et les chefs de train de réserve doivent être instruits 3 |
|--|---|---|
| CHATEAU DE VINCENNES PORTE MAILLOT | Château de Vincennes – Mairie de Montreuil Porte Maillot – Pont de Neuilly – Porte Dauphine – Kléber | 1-6-8-9 1-2-3-6 |
| PONT DE NEUILLY | Pont de Neuilly – Porte Maillot – Pont de Levallois | 1-2-3-6 |
| NATION 2 PORTE DAUPHINE | Nation 2 – Nation 6 – Porte de Montreuil Porte Dauphine – Porte Maillot – Kléber | 1-2-6-9 1-2-3-6 |
| GALLIENI | Galliéni – Porte des Lilas 3bis – Porte des Lilas 11 – Porte de Montreuil – Mairie de Montreuil | 3-3bis-7-7bis-9-11 |
| PONT DE LEVALLOIS | Pont de Levallois – Pont de Neuilly | 1-2-3-6 |
| PORTE DES LILAS 3bis | Porte des Lilas 3bis – Porte des Lilas 11 – Pré-Saint-Gervais -Galliéni | 2-3-3bis-7-7bis-11 |
| PORTE DE CLIGNANCOURT PORTE D'ORLEANS | Porte de Clignancourt – Porte de la Chapelle Porte d'Orléans | 4-5-12-13 4-7-7bis-12-13 |
| EGLISE DE PANTIN PLACE D'ITALIE 5 | Eglise de Pantin Place d'Italie 5 – Place d'Italie 6 – Gare d'Austerlitz 10 | 3-3bis-5-7-7bis-11 5-6-7-7bis-10 |
| NATION 6 PLACE D'ITALIE 6 KLEBER | Nation 6 – Nation 2 – Porte de Montreuil Place d'Italie 6 – Place d'Italie 5 – Gare d'Austerlitz 10 Kléber – Porte Maillot- Porte Dauphine | 2-6-8-9 5-6-7-7bis – 10 1-2-6-13 |
| PORTE DE LA VILLETTE MAIRIE DIVRY KREMLIN-BICETRE | Porte de la Villette Mairie d'Ivry – Kremlin-Bicêtre Kremlin-Bicêtre – Mairie d'Ivry | 4-5-7-7bis-12 5-7-7bis-8-10 5-7-7bis-8-10 |
| PRE-SAINT-GERVAIS | Pré-Saint-Gervais – Porte des Lilas 3bis – Porte des Lilas 11 | 3-3bis-5-7-7bis-11 |
| BALARD | Balard – Porte de Saint-Cloud – Porte de Versailles – Mairie d'Issy | 8-9-10-12 |
| REPUBLIQUE 8 MAISONS-ALFORT-LES JUILLIOTTES | République 8 – République 9 – Châtelet 11 Maisons-Alfort-Les Juilliottes Créteil-Préfecture | 1-8-9-11 1-2-6-8 |
| CRETEIL-PREFECTURE | Créteil-préfecture-Maisons-Alfort-Les Juilliottes | 1-2-6-8 |
| PONT DE SEVRES | Pont de Sèvres | 8-9-10-12 |
| PORTE DE SAINT-CLOUD REPUBLIQUE 9 PORTE DE MONTREUIL | Porte de Saint-Cloud - Porte d'Auteuil – Balard République 9 – République 8 – Châtelet 11 Porte de Montreuil – Nation 2 – Nation 6 – Galliéni | 8-9-10-12 1-8-9-11 2-3-6-9 |
| MAIRIE DE MONTREUIL | Mairie de Montreuil - Château de Vincennes | 1-2-6-9 |
| PORTE D'AUTEUIL GARE D'AUSTERLITZ 10 | Porte d'Auteuil – Porte de Saint Cloud Gare d'Austerlitz 10 – Place d'Italie 5/6 | 8-9-10-12 5-6-7-7bis-10 |
| PORTE DES LILAS 11 | Porte des Lilas 11 – Porte des Lilas 3bis – Pré-Saint-Gervais- Galliéni | 3-3bis-7-7bis-8-11 |
| CHATELET 11 | Châtelet 11 – République 8- République 9 | 8-9-10-11 |
| MAIRIE D'ISSY PORTE DE VERSAILLES PORTE DE LA CHAPELLE | Mairie d'Issy – Porte de Versailles – Balard Porte de Versailles – Mairie d'Issy – Balard Porte de la Chapelle – Porte de Clignancourt | 4-8-12-13 4-8-12-13 4-7-7bis-12-13 |
| CARREFOUR PLEYEL GABRIEL PERI INVALIDES 13 | Carrefour Pleyel Gabriel Péri Invalides 13 | 3-4-12-13 3-4-12-13 6-8-10-13 |
| CHATILLON-MONTROUGE | Châtillon-Montrouge | 4-8-12-13 |



ANNEXE 14 Tableaux de présence des agents de conduite des trains non désignés pour assurer un service déterminé

Ce tableau de présence est applicable par tous les agents de réservé (1) y compris les agents de réserve hors cadre, les conducteurs de la réserve générale et les agents affectés à une colonne de roulement spécial "USMT" ou "Harmonie" (2).

| Réserve | Heures de présence | Présence | Amplitude |
|---------|---|----------|-----------|
| Type A | 5 h 15 – 12 h 15 | 7 h 00 | 7 h 00 |
| Type B | 6 h 30 – 13 h 30 (3) | 7 h 00 | 7 h 00 |
| Type C | 8 h 30 – 12 h 00 et 15 h 30 – 19 h 00 (4) 11 h 30 – 18 h 30 (5) | 7 h 00 | 7 h 00 |
| Type D | 12 h 00 – 19 h 00 | 7 h 00 | 7 h 00 |
| Type E | 14 h 00 – 21 h 00 | 7 h 00 | 7 h 00 |
| Type F | 18 h 30 – 1 h 30 | 7 h 00 | 7 h 00 |

(1) Les agents de réserve par service supprimé assurent la réserve correspondante au type du service supprimé.

(2) Les colonnes de ces roulements spéciaux comportent deux types de réserve A et B hebdomadairement alternés.

(3) 6 h 00 – 13 h 00 les samedis, dimanches et fêtes.

(4) Service en deux parties exclusivement sur les lignes 3 bis et 12 et jusqu'à la suppression de ces services.

(5) Service en 1 partie.



ANNEXE 15 *Compensation pour dérogation aux temps de présence, coupure et amplitude*

Tableau I – Agents de conduite et d'accompagnement des trains.

| Dérogation comptée au lieu d'attachement | | | Valeur de la compensation (1) | Observations | |
|--|--|-------------------|---|---|---|
| Service en 2 parties | Présence à la 1 ^{ère} partie du service | P1 | Comprise entre 5h30 et 6h00 | Egale à la différence entre la présence réelle à la 1 ^{ère} partie et 5h30 : P1 – 5h30 | L'agent doit effectuer en principe la 2 ^{ème} partie de son service ; dans le cas contraire, il n'a droit à aucune compensation. |
| | | | Comprise entre 6h00 et 6h30 | Pas de compensation | |
| | | Supérieure à 6h30 | Egale à la différence entre la présence réelle à la 1 ^{ère} partie et 6h30 : P1 – 6h30 | L'agent n'effectue pas la 2 ^{ème} partie du service. | |
| | C1 | Inférieure à 2h00 | Egale au double de la différence entre la coupure réelle et 2h00 : (2h00 – C1) X 2 | | |
| | Présence à la 2 ^{ème} partie du service | P2 | Supérieure à 5h30 | Egale à la différence entre la présence réelle à la 2 ^{ème} partie et 5h30 : P2 – 5h30 | |
| | | | Supérieure à 6h00 | Egale à la différence entre la présence réelle à la 2 ^{ème} partie et 5h30 augmentée de la présence réelle à la 1 ^{ère} partie : P2 – 5h30 + P1 | |
| | Présence totale dans la journée | P | Supérieure à 8h00 | Egale à la différence entre la présence totale réelle et 8h00 : P – 8h00 | Cette compensation ne se cumule pas avec celles qui sont accordées pour P1 ou P2. Il est seulement accordé la plus forte des compensations : - Pour P d'une part ; - Pour P1 + P2 d'autre part. |
| | Amplitude | A | Comprise entre 12h00 et 12h15 | Egale à la demi-différence entre l'amplitude réelle et 12h00 | |
| Supérieur à 12h15 | | | Egale à la différence entre l'amplitude réelle et 12h00 – 7mn. | | |
| Service en 1 partie | Présence totale | P | Supérieure à 6h30 | Egale à la différence entre présence réelle et 6h30 : P – 6h30. | |
| Repos journalier | C2 | Inférieur à 11h00 | Egale au double de la différence entre le repos journalier réel et 11h00 : (11h00 – C2) X 2. | | |

Tableau II – Agents de la sous-filière "TRAINS" autres que les agents de conduite et d'accompagnement des trains

(1) Lorsqu'un agent a effectué son service, partie en station, partie sur les trains, la valeur de la compensation à lui accorder doit être calculée comme s'il avait effectué son service en entier sur les trains ou en entier en station, suivant la solution la plus favorable à l'intéressé.

Ce document est la propriété de la RATP et ne peut être reproduit ou communiqué sans son autorisation



| Dérégation comptée au lieu d'attachement | | | Valeur de la compensation(1) | Observations |
|--|--|---|--|---|
| Service en 2 parties | Présence à la 1 ^{ère} partie du service | P1 | Comprise entre 6h00 et 6h30 Egale à la différence entre la présence réelle à la 1 ^{ère} partie et 6h00 : P1 – 6h00 | L'agent doit effectuer en principe la 2 ^{ème} partie de son service ; dans le cas contraire, il n'a droit à aucune compensation. |
| | | | Supérieure à 6h30 Egale à la différence entre la présence réelle à la 1 ^{ère} partie et 6h30 : P1 – 6h30 | L'agent n'effectue pas la 2 ^{ème} partie du service. |
| | Coupeure entre 2 parties de service | C1 | Inférieure à 2h00 Egale au double de la différence entre la coupure réelle et 2h00 : (2h00 – C1) X 2 | |
| | Présence à la 2 ^{ème} partie du service | P2 | Supérieure à 6h00 Egale à la différence entre la présence réelle à la 2 ^{ème} partie et 6h00 : P2 – 6h00 | |
| | | | Supérieure à 6h30 Egale à la différence entre la présence réelle à la 2 ^{ème} partie et 6h00 augmentée de la présence réelle à la 1 ^{ère} partie : P2 – 6h00 + P1 | |
| | Présence totale dans la journée | P | Supérieure à 8h15 Egale à la différence entre la présence totale réelle et 8h15 : P – 8h15 | Cette compensation ne se cumule pas avec celles qui sont accordées pour P1 ou P2. Il est seulement accordé la plus forte des compensations : - pour P d'une part ; - pour P1 + P2 d'autre part. |
| Amplitude | A | Comprise entre 12h00 et 12h15 Egale à la demi-différence entre l'amplitude réelle et 12h00 | | |
| | | Supérieur à 12h15 Egale à la différence entre l'amplitude réelle et 12h00 – 7mn. | | |
| Service en 1 partie | Présence totale | P | Supérieure à 8h00 Egale à la différence entre présence réelle et 8h00 : P – 8h00. | |
| | Repos journalier | C2 | Inférieur à 11h00 Egale au double de la différence entre le repos journalier réel et 11h00 : (11h00 – C2) X 2. | |

(1) Lorsqu'un agent a effectué son service, partie en station, partie sur les trains, la valeur de la compensation à lui accorder doit être calculée comme s'il avait effectué son service en entier sur les trains ou en entier en station, suivant la solution la plus favorable à l'intéressé.



ANNEXE 16 *Compensation à accorder en cas de repos, congé ou temps compensé écourté*

(Les heures de prise ou de fin de service comprennent,
le cas échéant, les déplacements comptant comme temps de présence.)

| A G E N T | R.J. | VEILLE | Compensation accordée |
|---|------|---|--|
| | | De repos De temps compensé De congé | Egale à la différence entre l'heure de la fin du service et : - 13h00 pour les agents de réserve de type A ; - 14h00 pour les agents de réserve de type B. |
| D E R E S E | R.M. | LENDEMAIN | Egale à la différence entre : - 5h00 pour les agents de réserve de type A ; - 5h30 pour les agents de réserve de type B et l'heure de début de service. |
| | | De repos De temps compensé De congé | Egale à la différence entre l'heure de la fin de service et : - 20h00 pour les agents de réserve des types C ou D ; - 21h00 pour les agents de réserve de type E. |
| R V E | R.N. | VEILLE | Egale à la différence entre : - 11h00 pour les agents de réserve de type C ; (1) - 12h00 pour les agents de réserve des types D ou E, - et l'heure de début de service. |
| | | De repos De temps compensé De congé | Egale à la différence entre: - l'heure de la fin de service et 1h30. |
| A G E N T A G E N T S D U R O U L E M E N T Q U I N E S O N T P A S D E R E S E R V E | | LENDEMAIN | Egale à la différence entre 18h00 et l'heure de début. |
| | | De repos De temps compensé De congé | Egale à la différence entre l'heure de la fin du service effectué et l'heure de la fin du service prévu au roulement. |
| | | VEILLE | Egale à la différence entre l'heure de début du service prévu au roulement et l'heure de début de service effectué. |
| | | De repos De temps compensé De congé | |

(1) 6h00 sur les lignes 3 bis et 12 jusqu'à suppression des services en deux fois.



ANNEXE 17 Régulation à effectuer lors d'un changement de colonne de roulement

Pour régulariser la situation de l'agent qui change de colonne :

- 1° Faire la somme S des jours de repos pris dans l'ancienne colonne, du jour "1" au jour "J-1" du roulement, et de ceux prévus dans la nouvelle colonne, du jour "J" au jour "56" du roulement (voir remarques) ;
- 2° Déterminer le nombre T de jours de travail consécutifs prévus entre le dernier jour de repos de l'ancienne colonne et le premier jour de repos de la nouvelle colonne.
- 3° Appliquer les dispositions indiquées au tableau ci-dessous en fonction des valeurs respectives de S et de T.

| T \ S | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|-------|
| 12 | 2C | 2C | 2C | 2C | 2C | 2C | 2C | 2C+B | 2C+2B |
| 13 | C | C | C | C | C | C | C | C+B | C+2B |
| 14 | Néant | Néant | Néant | Néant | Néant | Néant | Néant | B | 2B |
| 15 | A | A | A | A | A | A | A | A+B | A+2B |
| 16 | 2A | 2A | 2A | 2A | 2A | 2A | 2A | 2A+B | 2A+2B |
| 17 | 3A | 3A | 3A | 3A | 3A | 3A | 3A | 3A+B | 3A+2B |

REMARQUES

Les roulements dont le cycle réel est de 168 jours (ou 112) sont composés de 3 (ou 2) parties de 56 jours, dans lesquelles la répartition des repos est identique ; selon la date du jour "J" la somme S sera donc établie pour l'une des périodes comprises entre les jours "1" et "56", "57" et "112", "113" et "168" du roulement. De même, en cas de mutation d'une colonne d'un roulement de 28 jours, ou inversement, elle devra être établie pour la période comprenant les deux décalages du roulement sur 28 jours ayant les mêmes limites que le décalage en cours du roulement de 56 jours.

EXEMPLE N°1

Par mutation du 1° jour d'un mois, tombant le 56° jour du roulement, un agent quitte une colonne de repos 1 pour prendre une colonne de repos DF. Le jour "J" du changement effectif de colonne sera le 4 de ce mois (59° jour du roulement), lendemain du dernier jour de repos de l'ancienne colonne. Dans ces conditions :

- le nombre de jour de repos dans l'ancienne colonne, du jour "57" au jour "58" (J-1) du roulement est 2,
- le nombre de jour de repos dans la nouvelle colonne, du jour "59" (J) au jour "112" du roulement est 13, ce qui donne $S = 2 + 13 = 15$
- le nombre de jours de travail entre les jours "58" (J-1) et "63" (1° jour de repos dans la nouvelle colonne) du roulement est $T = 4$.

Pour ces valeurs de S et de T, le tableau fixe la régularisation : A

EXEMPLE N°2

Par mutation du 1° jour d'un mois, tombant le 117° jour du roulement, un agent quitte une colonne de repos 3 pour prendre une colonne de repos 1. Le jour "J" du changement effectif de colonne sera le 3 de ce mois (119° jour du roulement), lendemain du dernier jour de repos de l'ancienne colonne. Dans ces conditions :

- le nombre de jour de repos dans l'ancienne colonne, du jour "113" au jour "118" (J-1) du roulement est 2,
- le nombre de jour de repos dans la nouvelle colonne, du jour "119" (J) au jour "168" du roulement est 12, ce qui donne $S = 2 + 12 = 14$
- le nombre de jours de travail entre les jours "118" (J-1) et "121" (1° jour de repos dans la nouvelle colonne) du roulement est $T = 2$.

Pour ces valeurs de S et de T, le tableau fixe la régularisation : néant.

70/72 Ce document est la propriété de la RATP et ne peut être reproduit ou communiqué sans son autorisation écrite

| Légende | |
|----------------------|---|
| Indications diverses | Signification |
| A | Supprimer, au choix de l'agent, l'un des jours du repos double, ou triple de la nouvelle colonne, le plus voisin du jour "J". Lorsque cette mesure est appliquée plusieurs fois (2A, 3A), l'agent peut choisir les jours de repos à supprimer dans une période de deux décalages consécutifs de 56 jours, mais la régularisation ne doit jamais avoir pour conséquence d'accroître de plus d'une journée la durée des périodes de travail de la nouvelle colonne. |
| B | Créditer de 2h30 le compte de temps à rendre à l'agent. Cette compensation ne doit pas être accordée lorsque l'accroissement de la durée de la période de travail est consécutif à l'application des mesures A, 2A et 3A. |
| C | Accorder un jour de repos supplémentaire, au choix de l'agent si le service le permet, dans le décalage de 56 jours en cours ou au plus tard, dans le décalage suivant. |
| 2, 3 | Appliquer 2 fois, 3 fois, la mesure correspondante à la lettre accompagnant le chiffre. |



ANNEXE 18 ***Temps supplémentaire du personnel effectuant un stage d'instruction***

Le temps supplémentaire correspondant à la période d'instruction est égal à la différence entre le total des temps réellement effectué à l'instruction, augmenté éventuellement des temps de trajet, et le total des temps que l'agent intéressé aurait dû effectuer en ligne pendant la période d'instruction et pour un même nombre de journées, en considérant que le temps à décompter pour chacune de ces journées est :

- le temps prévu au tableau de présence pour les agents titulaires d'un poste ou d'un roulement les jours où ils ne sont pas de réserve par service supprimé
- 7 h 00 pour les agents de réserve et ceux de réserve par service supprimé.

Il n'est pas tenu compte d'un solde négatif. Le solde positif est porté au crédit de l'agent.

Pour les agents dont le supplémentaire effectué en dehors d'une période d'instruction est calculé sur 49 jours (**Art. 16-05 et Art. 16-06**), chaque journée d'instruction compte forfaitairement pour 7 h 30 de présence.

CALCUL DES COMPENSATIONS POUR DÉROGATION AU TEMPS DE PRÉSENCE, COUPURE, AMPLITUDE

Effectuer le calcul conformément aux dispositions de l'**Art. 18-02**.

