

COMMISSION GENERALE DE L'EXPLOITATION

1822

TERMINOLOGIE RECOMMANDEE
EN MATIERE DE
TABLEAU DE MARCHE ET DE ROULEMENT

I - TABLEAU DE MARCHE

1.1 GRAPHIQUE DE LIGNE

Tracé obtenu en portant le temps en abscisse et la distance ou le temps de parcours en ordonnée, et représentant la marche des véhicules. Il est généralement établi en coordonnées rectangulaires.

1.2 TABLEAU DE MARCHE DES VEHICULES

Document établi à partir du graphique de ligne et comportant pour chaque véhicule les heures de sortie et de rentrée au dépôt, les interruptions de marche, et généralement les heures de départ des terminus ou des points de relève éventuels.

1.3 PARCOURS

Déplacement d'un véhicule entre deux terminus opposés.

1.3.1 PARTIELLE OU PARCOURS PARTIEL

Portion de parcours.

1.4 TEMPS DE PARCOURS

Temps s'écoulant entre le départ d'un véhicule d'un terminus et son arrivée au terminus opposé.

1.5 TEMPS DE COURSE

Temps s'écoulant entre deux départs successifs d'un même véhicule de deux terminus opposés. Le temps de course comprend le temps de parcours et le temps de battement.

1.6 TEMPS DE ROTATION OU DE REVOLUTION

Temps s'écoulant entre deux départs successifs d'un même véhicule d'un même terminus dans la même direction et dans le même sens.

1.7 TEMPS DE BATTEMENT :

Temps s'écoulant pour un même véhicule entre son arrivée et son départ d'un même terminus.

1.8 TEMPS DE HAUT-LE-PIED

Ce terme s'applique le plus souvent au temps nécessaire pour se rendre du lieu de garage au terminus ou au point de mise en ligne, et inversement.

De manière plus générale, temps mis par un véhicule pour se rendre d'un point donné à un autre, à l'exclusion du temps de parcours.

1.9 INTERVALLE

Temps s'écoulant en un point donné entre les départs ou les passages de deux véhicules successifs circulant dans le même sens.

L'intervalle se mesure sur une ligne, une partie de ligne ou un tronçon commun à plusieurs lignes.

1.10 FREQUENCE

Notion trop ambiguë pour être retenue ; fréquemment utilisée à tort au lieu d'intervalle, dont elle est l'inverse.

1.11 NUMERO D'ORDRE JOURNALIER

Numéro affecté à la marche d'un véhicule sur le graphique de ligne.

II - HABILLAGE

2.1 TRONCON

Temps élémentaire du tableau de marche correspondant à la présence d'un chauffeur à bord d'un véhicule pendant une période de temps continue sans relève possible.

2.1.1 TEMPS AU VOLANT ELEMENTAIRE

Somme des temps de parcours et/ou de haut-le-pied compris à l'intérieur d'un même tronçon.

2.2. DECOUPAGE

Opération consistant à fractionner le tableau de marche en tronçons.

2.3 VACATION

Juxtaposition pour un même conducteur de tronçons et de temps annexes, répondant aux conditions de travail, constituant un temps rémunéré continu ayant pour origine une prise de service ou une fin de coupure, et finissant par un début de coupure ou par une fin de service.

2.4 TEMPS AU VOLANT JOURNALIER

Ensemble des temps au volant élémentaires des divers tronçons d'un même service journalier.

2.5 TEMPS ANNEXES

Composés du temps de prise de service au dépôt ou sur le réseau, et éventuellement de fin de service, des temps morts, des temps de réserve tactique et des temps de réserve à disposition.

2.6 TEMPS DE DEPLACEMENT

Temps inclus dans le service, à l'intérieur d'une vacation, nécessaire au conducteur pour se rendre d'un point de relève au dépôt (ou inversement) ou à un autre point de relève.

2.7 TEMPS DE PRISE DE SERVICE

Comprend le pointage de présence, la préparation des documents de travail de la journée, la prise de connaissance des consignes et notes de services de la journée, la visite du matériel et la vérification du bon fonctionnement des sécurités, la mise en marche du moteur, etc...

2.8 TEMPS MORT

Temps correspondant à une interruption de travail à l'intérieur de la journée de travail, pendant lequel l'agent, dispensé de toute prestation, est rémunéré et se trouve sous l'autorité de l'employeur.

2.9 RESERVE TACTIQUE

Ensemble des agents prévus pour pallier les défaillances de personnel ou de matériel en ligne, ou répondre aux besoins imprévus.

2.9.1 TEMPS DE RESERVE TACTIQUE

Temps passé par un agent en position de réserve tactique .

2.10 TEMPS DE RESERVE A DISPOSITION

Temps programmé pendant lequel l'agent se trouve en position excédentaire. L'agent en réserve à disposition peut être utilisé à tout moment selon les besoins des services.

2.11 COUPURE

Temps correspondant à une interruption de travail à l'intérieur de la journée de travail pendant lequel l'agent est dispensé de toute prestation, n'est pas rémunéré, et ne se trouve pas sous l'autorité de l'employeur.

2.12 SERVICE JOURNALIER

Ensemble des caractéristiques de la journée de travail d'un agent : heures et lieux de prise et fin de service, lignes, coupures, etc... Les services journaliers sont généralement numérotés.

2.13 DUREE DU SERVICE JOURNALIER

Ensemble des temps rémunérés d'un service journalier.

2.14 JOURNEE DE TRAVAIL

Intervalle existant entre deux repos journaliers consécutifs ou entre un repos journalier et le repos périodique suivant ou précédent. La durée de cet intervalle est mesurée par l'amplitude journalière.

2.15 AMPLITUDE JOURNALIERE

Somme de la durée du service journalier et des coupures.

III - LE ROULEMENT DES AGENTS

3.1 ROULEMENT

Affectations cycliques de services journaliers et de jours de repos, ayant pour objectif de faire effectuer par chaque agent un temps rémunéré moyen proche de la durée théorique moyenne maximale d'un service journalier.

N.B. Le roulement peut être établi suivant différentes méthodes.

3.2 DUREE THEORIQUE MOYENNE MAXIMALE D'UN SERVICE JOURNALIER

Durée déterminée par les textes législatifs et réglementaires et les accords d'entreprise en vigueur.

3.3 CYCLE D'ALTERNANCE

Cycle pendant la durée duquel tous les agents inscrits sur un même tableau de roulement sont affectés successivement dans les mêmes conditions à chacun des services journaliers qui composent ce tableau.

3.4 TABLEAU DE ROULEMENT

Transcription du roulement sous forme d'un ou plusieurs documents. Il comporte généralement l'indication de la situation administrative de l'agent, ainsi que les numéros des services journaliers.

3.4.1 FEUILLE DE SERVICE

Le ou les documents fixant chronologiquement les différentes missions ou situations composant une ou plusieurs journées de travail d'un ou plusieurs agents.

o

o

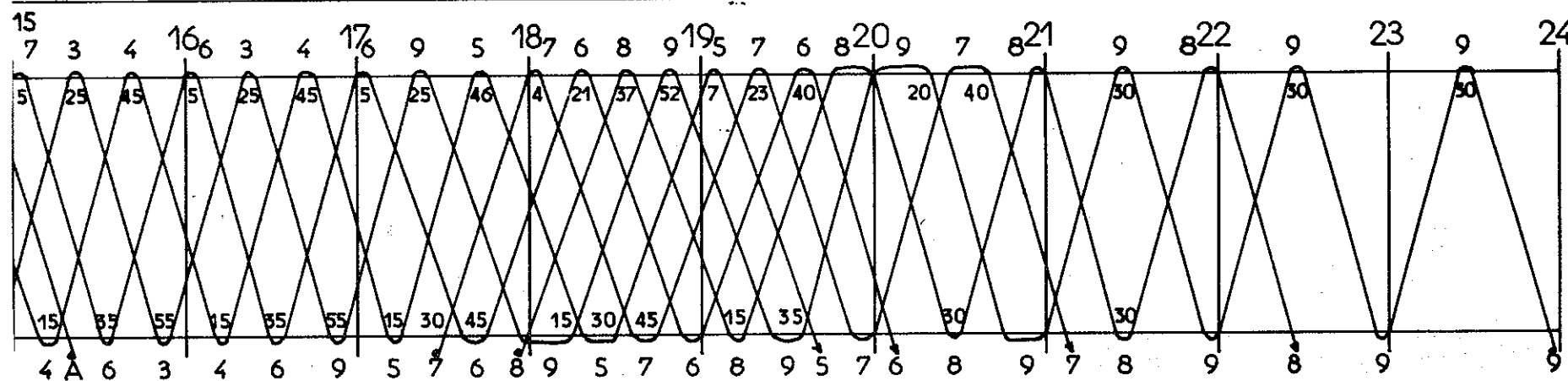
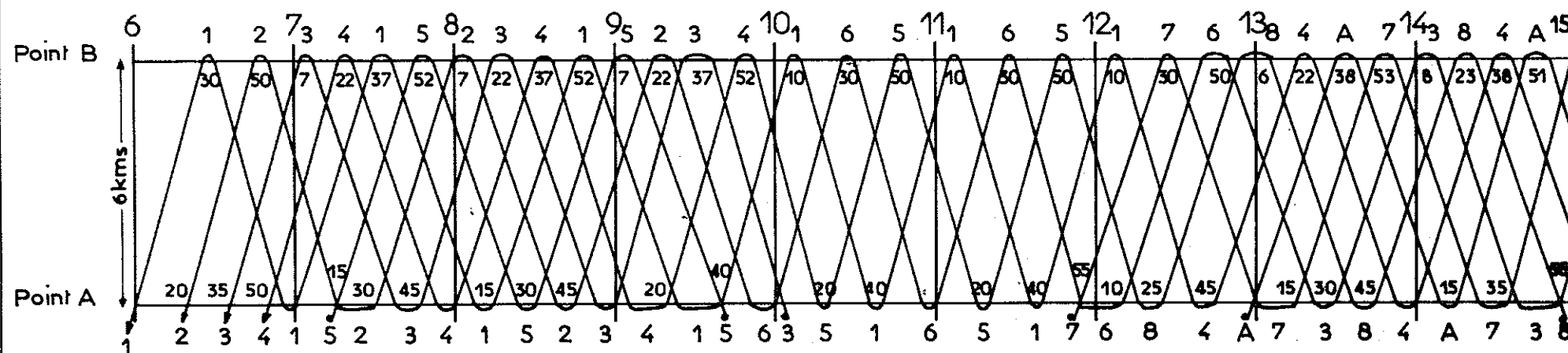
o

COMMISSION D'EXPLOITATION
ILLUSTRATION DE LA
TERMINOLOGIE DU ROULEMENT

Indice répertorié à la terminologie du roulement	O B J E T	PAGE N° OU DOCUMENT
1.1.	Graphique de ligne (ensemble)	1
	Graphique de ligne (détails)	2
	Graphique de ligne (données numériques)	3
1.2.	Tableau de marche des véhicules	4
2.	Habillage du tableau de marche	5
	Découpage [Vacations 2.3.]	6
	Habillage, Découpage, (Commentaires)	7
	Habillage, Découpage, (Données numériques)	8
2.12.	Service Journalier (Extrait)	9
	Service Journalier (Commentaire)	10

1.1.

GRAPHIQUE
DE LIGNE



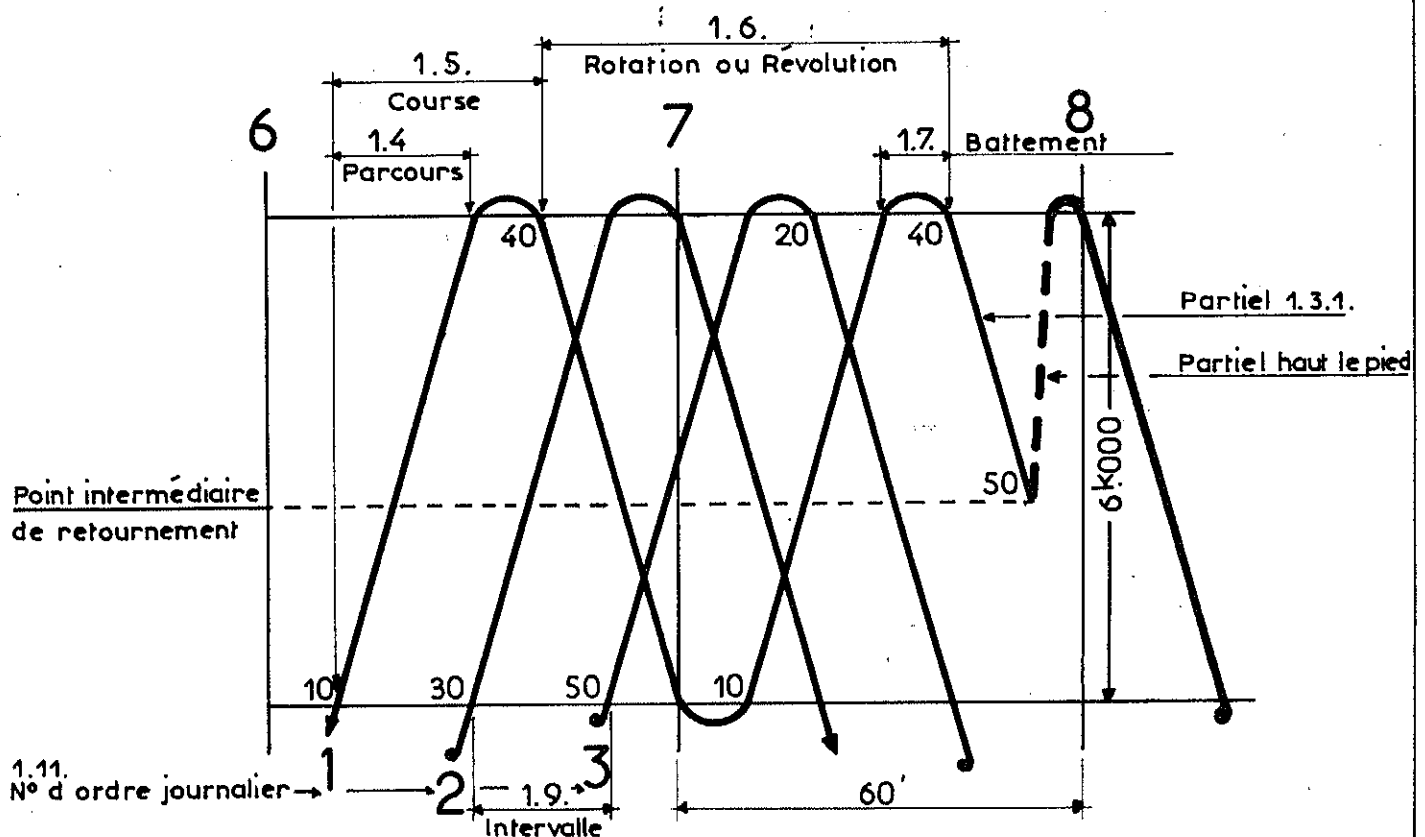
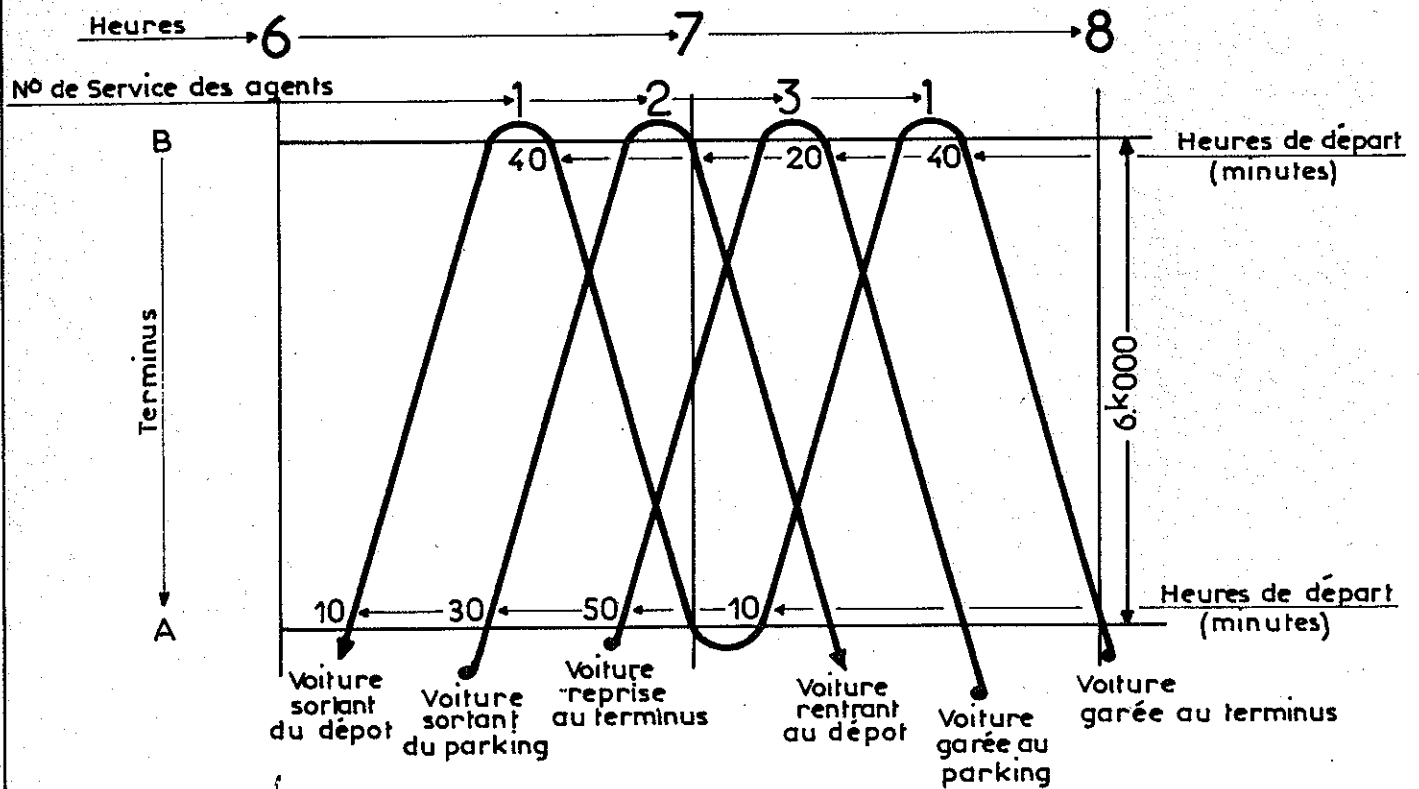
110 COURSES DE A à B
660 kms

KILOM. AGENT = 71 K 3
KILOM. VOIT. = 132 kms

MOYENNE DE TRAVAIL
7 H 49

Graphique de ligne (détails)

2



DONNEES NUMERIQUES DU GRAPHIQUE DE LIGNE 1.1.

Ligne A B ; A et B distants de 6 km
Variations des Indices : 1.4. / 1.5. / 1.6. / 1.7. / 1.9

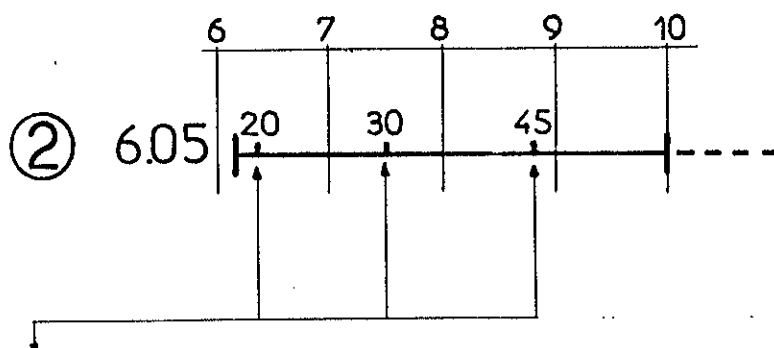
Indices (1)	Heures de à	6H 6H20	6H20 9H00	9H00 11H40	11H40 12H25	12H25 12H45	12H45 14H15	14H15 17H15	17H15 19H15	19H15 19H35	19H35 20H00	20H00 22H00	22H 23H
1.9	Intervalles théoriques	20'	15'	20'	15'	25'	15'	20'	15'	20'	25'	30'	60'
1.4	Temps de Parcours	25'	30'	25'	30'	25'	30'	25'	30'	30'	25'	25'	25'
1.7	Temps de battement à chaque terminus	5'	7' 8'	5'	7' 8'	15'	7' 8'	5'	7' 8'	7' 8'	5'	5'	5'
1.5	Temps de course	30'	37' 38'	30'	37' 38'	40'	37' 38'	30'	37' 38'	37' 38'	30'	30'	30'
1.6	Temps de rotation ou de révolution théorique	60'	75'	60'	75'	80'	75'	60'	75'	75'	60'	60'	60'
	Nombre d autobus	2	5	3	4	4	5	3	5	4	3	2	1

- En abscisse le temps : 1 millimètre = 1 minute ; 60 millimètres = 1 heure. Autre échelle couramment employée ; 2 millimètres = 1 minute. Sont portées en clair et marquées par un trait vertical les heures de 6 heures à 24.
- En ordonnée les distances : 15 millimètres = 1 kilomètre . Autres échelles couramment employées : 5, 10, 20 millimètres = 1 kilomètre.

(1) Indices répertoriés au lexique de la terminologie du Roulement.

1.2. Tableau de marche des véhicules.

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	De A à B 6km	Kilométrage
①	5.45			15	40	40	40	45			15	15	15	30		19.52					24	144k
②	6.05	20	30	45				10	30	55	55	55		15	35						30	180
③	6.20	35	45			2		55		15	19		55		15	30	30		22.40		18	108
④	6.35	50			20	20	20	25	55	53		25	30	45					21.20		20	120
⑤		5	15	30		37		50	55	15	35	35	35	45					20.20		18	108
																					110	660k



Heures de départ du véhicule de la Station Terminale A. définie comme origine de la ligne.

1. 11. n° d'ordre journalier : les traits sur les 5 lignes horizontales correspondent aux 5 véhicules en service ; les numéros d'ordre de ① à ⑤ sont entourés d'un cercle.

Le kilométrage total correspond au kilométrage utile de la ligne A. B.

LIGNE A_B Habillage du tableau de marche

5 Voit N° 5
9 Agents
Tours Roulements à
Km 8h00

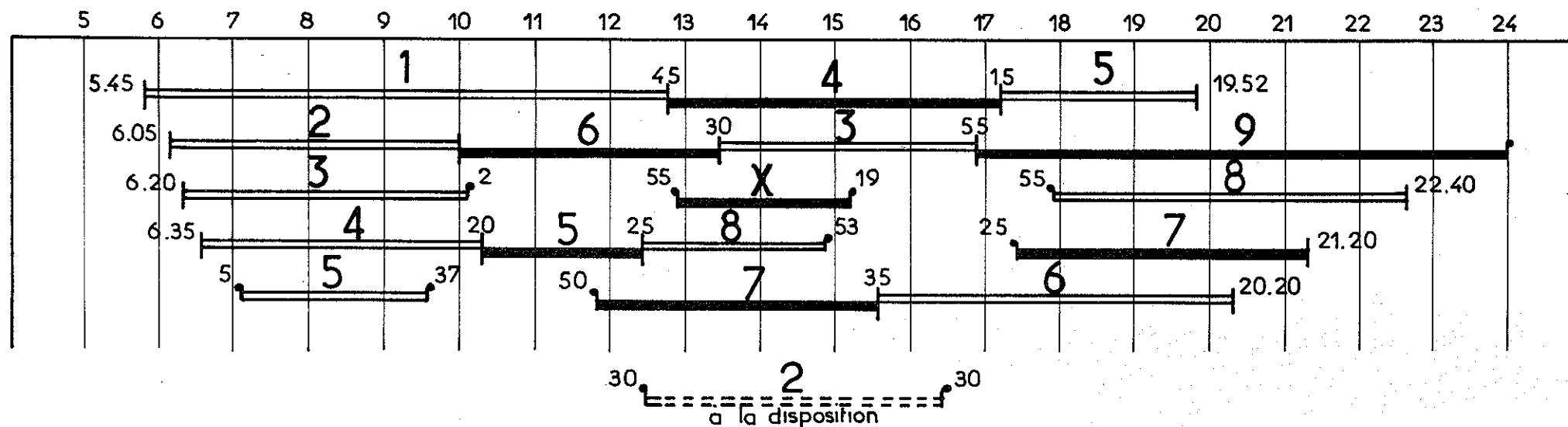
5	6	7	8	9	10	11	Midi	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Minuit
20 40	20 40	20 40	20 40	20 40	20 40	20 40	20 40	20 40	20 40	20 40	20 40	20 40	20 40	20 40	20 40	20 40	20 40	20 40	20
5.45	55	17	22	1	35	35	35	52	44	10	10	18	5	37	19.52				
6.05	15	2	37	50	55	6	55	20	38	3	50	50	50	24	9.45	55	55	55	
6.20	37	3	52	2			55	X8	19		55	9	19	8	25	25	22.40		
6.35	52	4	7	17	15	5	15	36	8	53	25	36	7	52	5	21.20			
	5	22	5	37	50			7	23	30	30	35	6	53	5	20.20			
								30	2			30							
									à la disposition										

Les prises et fins de service s'effectuent dans l'ordre du premier au neuvième.

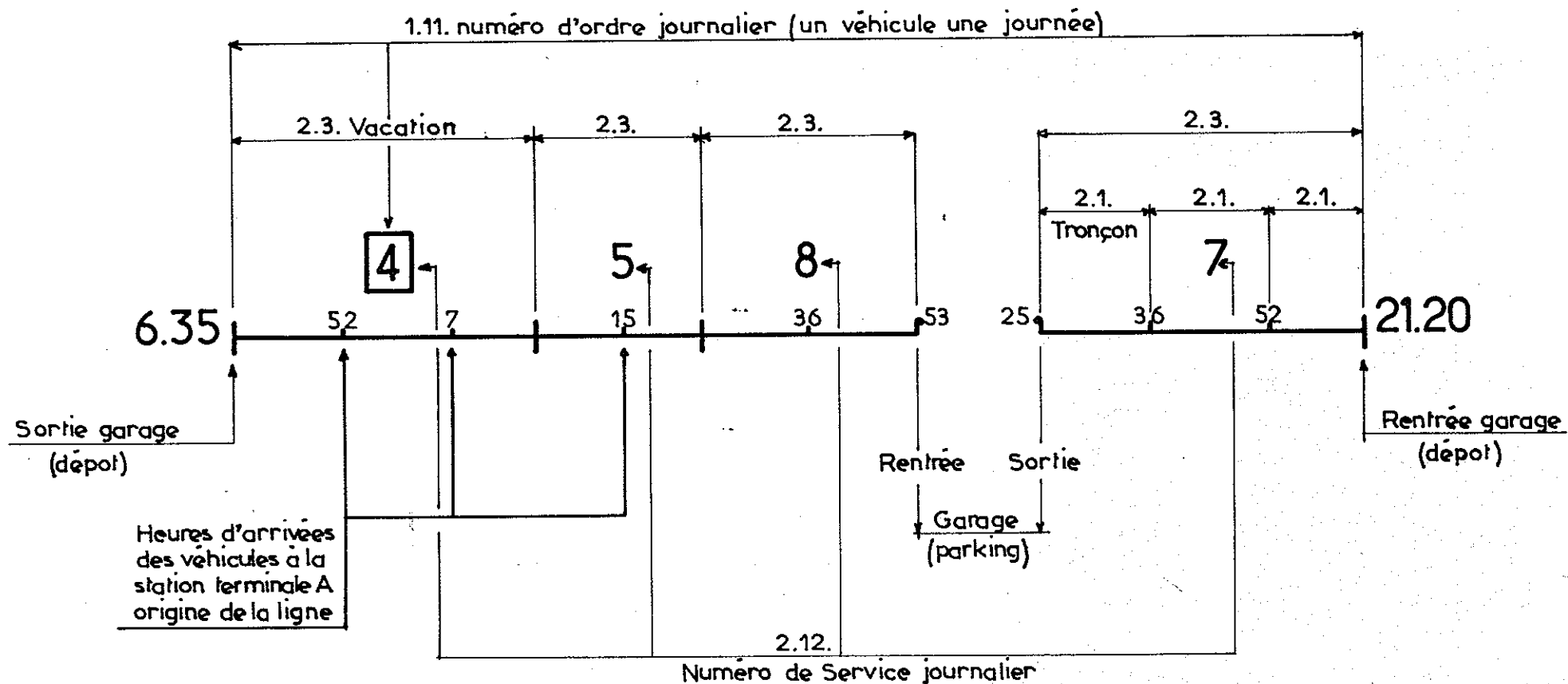
- Au numéro d'ordre journalier du véhicule 3 intervient l'Agent X pour une durée de 2 H 24.
- Hors et sous le cadre du découpage :
Une vacation 2.3. de l'Agent N° 2 à disposition 2.10.

Découpage

6



2 Habillage 2.2. Découpage Commentaire



HABILLAGE DU TABLEAU DE MARCHE

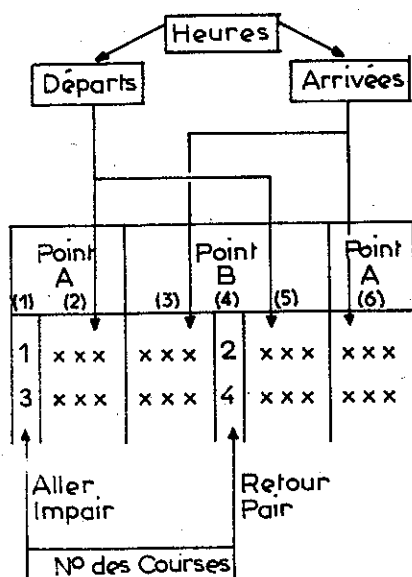
DONNEES NUMERIQUES

N° de Service	Début	F I N.	2. 15 AMPLITUDE	2. 11 COUPURE	DUREE	2.7 DUREE du	2.13 SERVICE
1	5.45	12.35	6.50	-----	-----	6.50 : + 15 :	7.05
2	6.05	16.30	10.25	de 9.50 à 12.30	2.40	7.45 : + 15 :	8.00
3	6.20	16.50	10.30	de 10.02 à 13.20	3.18	7.12 : + 15 :	7.27
4	6.35	17.10	10.35	de 10.17 à 12.35	2.18	8.17 : + 15 :	8.32
5	7.05	19.52	12.47	de 12.15 à 17.10	4.55	7.52 : + 15 :	8.07
6	9.50	20.20	10.30	de 13.20 à 15.30	2.10	8.20 : + 10 :	8.30
7	11.50	21.20	9.30	de 15.30 à 17.25	1.55	7.35 : + 10 :	7.45
8	12.15	22.40	10.25	de 14.53 à 17.55	3.02	7.23 : + 10 :	7.33
9	16.50	24.00	7.10	-----	-----	7.10 : + 10 :	7.20
						:	=====
						:	70.19
						:	:

Ce document fournit certains renseignements complémentaires (destinés à l'Inspection du Travail)

- 2. 7. - Temps de prise de service
- 2. 11. - Coupures
- 2. 13. - Durée du service journalier
- 2. 15 - Amplitude journalière

Moyenne de travail : 7 H 49



2.12.

Service Journalier

1 Sort du dépôt à 5h45

Point A	Point B	Point A
1 6.00	6.25	2 6.30
3 7.00	7.30	4 7.37
5 8.15	8.45	6 8.52
7 9.40	10.05	8 10.10
9 10.40	11.05	10 11.10
11 11.40	12.05	12 12.10

Remplacé par 4 à 12h 35 au point A

Tr: 7h05

2 Sort du dépôt à 6h05

Point A	Point B	Point A
1 6.20	6.45	2 6.50
3 7.30	8.00	4 8.07
5 8.45	9.15	6 9.22

Relevé par 6 à 9h50 au point A
 Prend à 12h30 Station Centrale
 et reste à la disposition jusqu'à
 16h30

Ampl: 10h25

Tr: 8h00

5 Prend voiture garée à 7h05 au parking A

Point A	Point B	Point A
1 7.15	7.45	2 7.52
3 8.30	9.00	4 9.07

Gare la voiture à 9h37 } au point A
 Prend le 4 à 10h17

7 10.20	10.45	8 10.50	11.15
9 11.20	11.45	10 11.50	12.15
21 17.15	17.41	22 17.46	18.18
23 18.30	19.02	24 19.07	19.37

Relevé par 8 à 12h15 } au point A
 Prend le 4 à 17h10

Rentre au dépôt à 19h52

Ampl: 12h47

Tr: 8h07

6 Prend le 2 à 9h50 au point A

Point A	Point B	Point A
7 10.00	10.25	8 10.30
9 11.00	11.25	10 11.30
11 12.10	12.36	12 12.50
13 16.35	17.00	14 17.05
15 17.45	18.16	16 18.21
17 19.00	19.32	18 19.40

Relevé par 3 à 13h20 } au point A
 Prend le 7 à 15h30

Rentre au dépôt à 20h20

Ampl: 10h30

Tr: 8h30

2. 12 : Service Journalier

COMMENTAIRES

4 exemples traités présentent les particularités suivantes :

- Service n° 1 : service effectué en une seule vacation (travail continu) ;

- Service n° 2 : service en une seule vacation avec une partie à travail continu et une partie (2. , 10.) temps de reserve à disposition ;

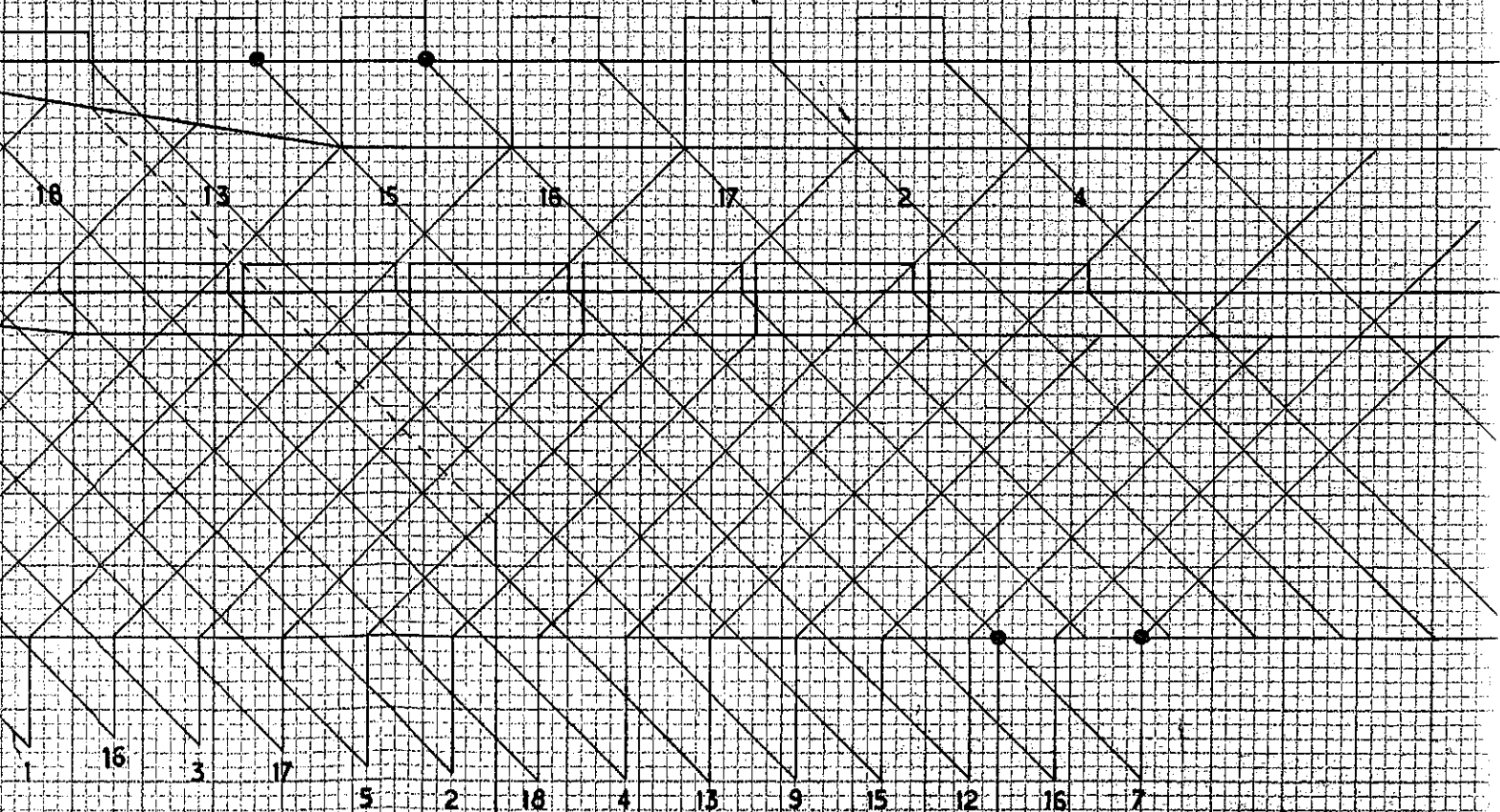
- Service n° 5 : service à deux vacations la première comportant un temps mort (2. , 8.) de 9 h 37 à 10 h 17 permettant un saut d'un n° d'ordre journalier d'un véhicule à un autre (véhicule n° 3 au véhicule n° 2) ;

- Service n° 6 : service classique en deux vacations.

Intervalle
 (à partir du départ de
 B vers A)

0 50 1000 10 20 30 40 50 1100

8 12 7 1 3 5 18

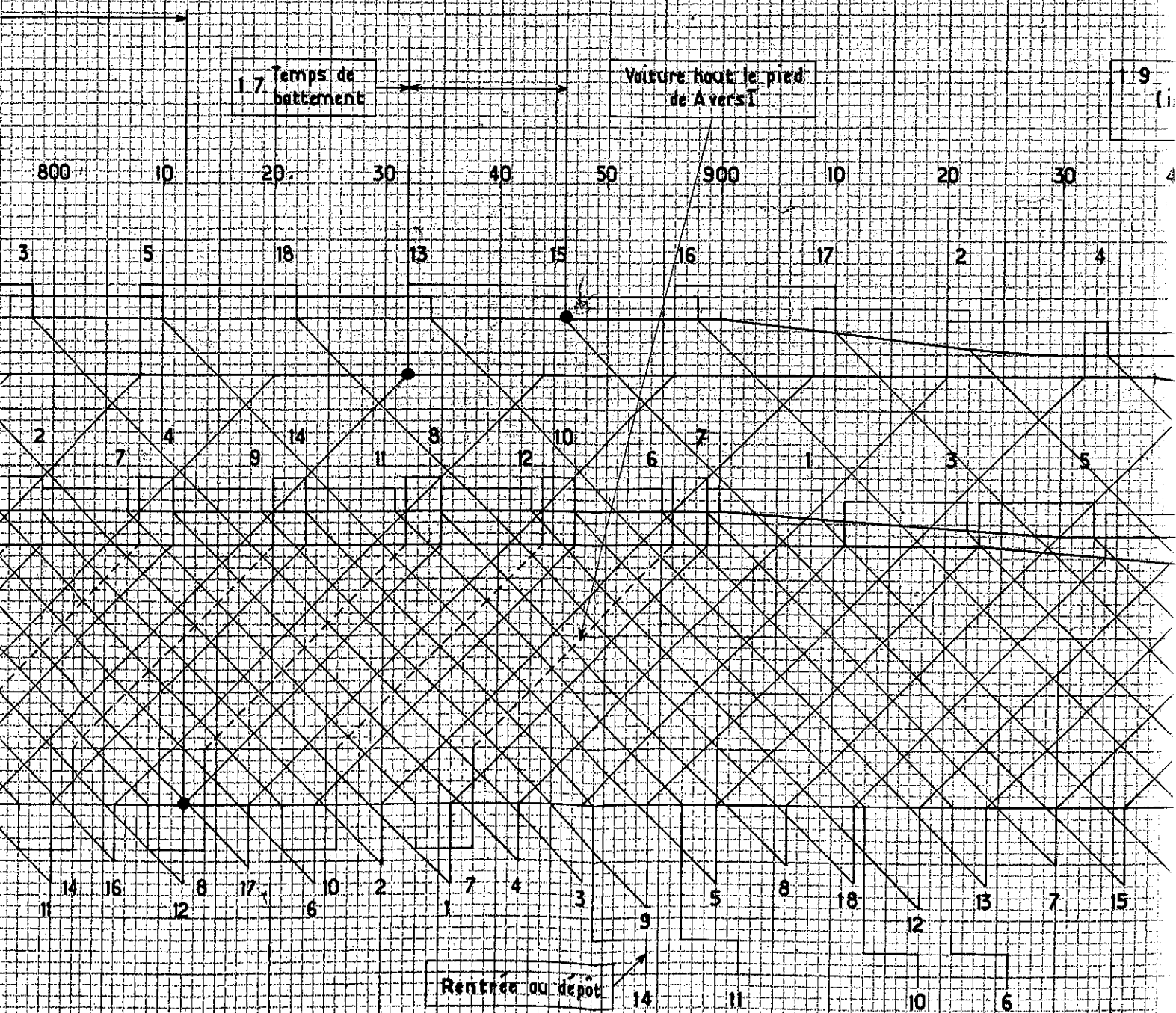


1.7 Temps de battement

8

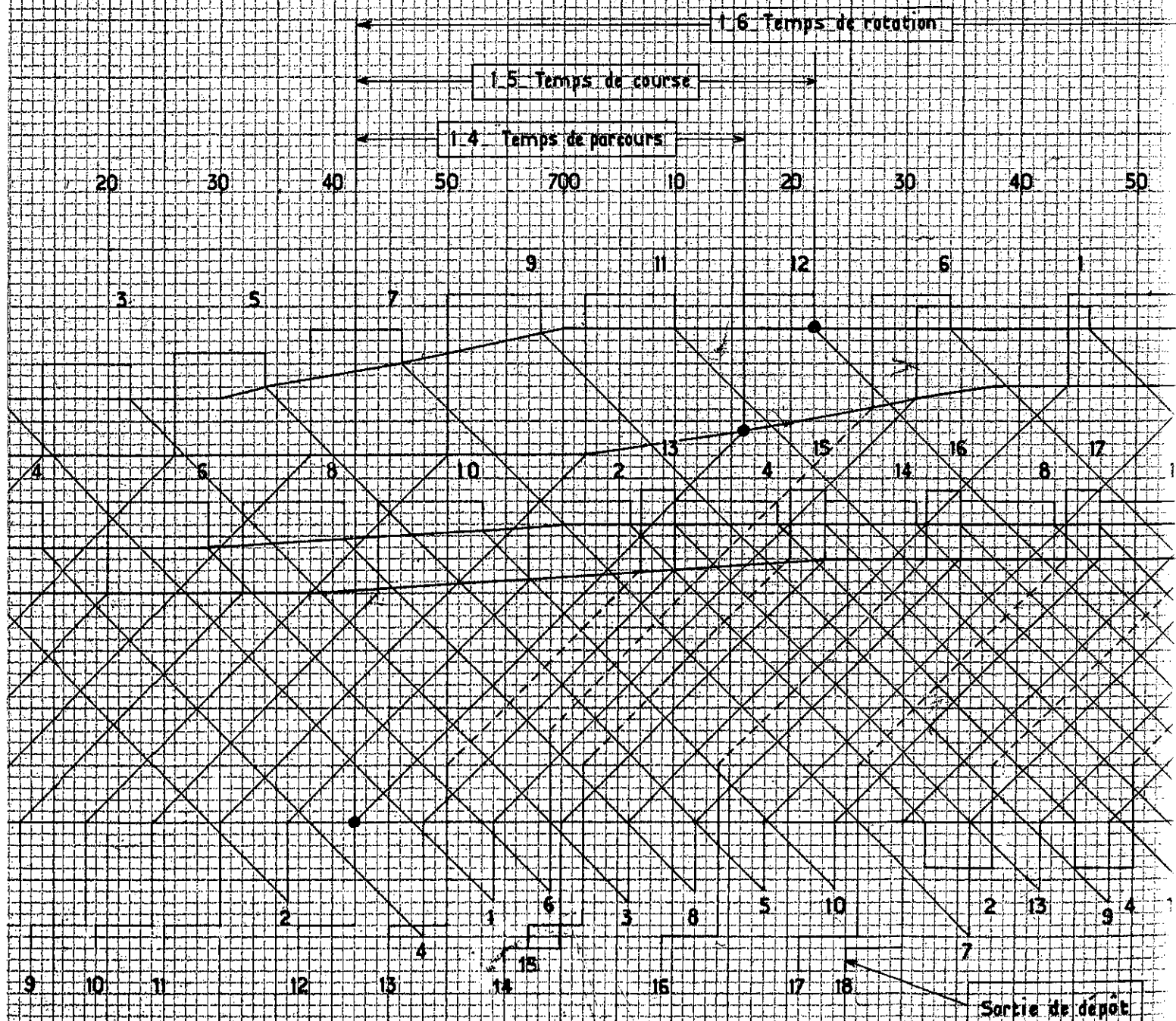
GRAPHIQUE DE LIGNE PARCOURS VARIABLE

rectangulaires. L'heure figure en abscisse.
l'un par rapport à l'autre est déterminée
kilométrique qui les sépare mais par le
relier, temps variable en fonction de l'heure
rs B ou B vers A par exemple) d'autre part
instances de figurer la marche d'une
ur l'horizontale.



1.1. EXEMPLE DE C A TEMPS DE F

Ce graphique est établi en coordonné
La position relative de deux terminus
en ordonnée, non pas par la distance
temps de parcours nécessaire pour l
d'une part, et selon la direction (A v
Cette technique permet en toutes circ
voiture par une droite inclinée à 45°



Temps de parcours
en mn

heures 5 30 40 50 600

50
40
30
20
10

Terminus B { départ vers A
arrivée de A

Terminus I { départ vers A
(intermédiaire) arrivée de A

Terminus A

I II Numéro d'ordre
journalier

2 3 4 5 6 7 8

