

FASCICULE 122.12.**Organisation des trains facultatifs
et extraordinaires.****CHAPITRE I.****GENERALITES.****Définitions.**

ART. 1. — Les **trains facultatifs** sont des trains qui peuvent être mis en marche sur simple annonce préalable, faite dans des conditions déterminées.

Ils répondent pour tout trafic à un besoin connu mais sporadique.

L'horaire de ces trains figure aux différents documents-horaires ou est publié par un bulletin.

ART. 2. — Les **trains extraordinaires** sont des trains organisés en vue de répondre à un besoin irrégulier soit de la clientèle voyageurs, du trafic marchandises ou des services de la Société.

Ils sont mis en marche par bulletins (BNF) ou télégrammes-circulaires, émis par la Direction E, ou par des bulletins (BNX) ou télégrammes-circulaires, émis par les groupes et qui en fixent l'horaire, la remorque, la desserte et la composition.

Les gares peuvent également mettre en marche des trains extraordinaires, mais doivent y être autorisées par leur dispatching régional.

Numérotation.

ART. 3. — La numérotation des trains facultatifs et extraordinaires se fait conformément aux dispositions du R.G.E., Fascicule 122.20, pour les trains de voyageurs et du Fascicule 122.30, pour les trains de marchandises.

Horaires.

ART. 4. — Les horaires des trains facultatifs de voyageurs et de marchandises figurent dans les documents-horaires et les bulletins avec la caractéristique F.

Les horaires des trains extraordinaires sont établis conformément aux prescriptions du R.G.E., Fascicule 122.10.

Remorques.

ART. 5. — La procédure à suivre pour la réquisition des éléments est indiquée :

- dans le R.G.E., Fascicule 122.23, pour les trains de voyageurs, TEEM et GV;
- dans le R.G.E., Fascicule 122.33, pour les trains de marchandises ordinaires et de service.

Annonces de mise en marche et de suppression des trains facultatifs et extraordinaires.

ART. 6. — La mise en marche et la suppression des trains facultatifs et extraordinaires est annoncée aux services intéressés conformément aux dispositions :

- du R.G.E., Fascicule 123.10, pour les lignes à voie unique;
- du R.G.E., Fascicule 123.20, pour les lignes à double voie;
- du R.G.E., Fascicule 123.30, pour toutes les lignes.

CHAPITRE II.**ORGANISATION DES TRAINS FACULTATIFS ET EXTRAORDINAIRES.****A. TRAINS DE VOYAGEURS.**

Trains demandés par la clientèle.

ART. 7. — Les demandes de la clientèle sont soumises à la Direction Commerciale qui, en accord avec la Direction E, Division 12-1, y donne la suite qu'il convient.

Un délai moyen de 6 jours est demandé pour l'introduction de ces demandes. Ce délai doit toutefois être étendu, lorsqu'il s'agit de trains à destination de réseaux étrangers, l'accord préalable de ceux-ci étant nécessaire. Par contre, ce même délai peut être réduit en cas de circonstances exceptionnelles.

**Trains mis en marche par la Direction E,
par un groupe ou par une gare.**

ART. 8. — Les trains facultatifs et extraordinaires ne peuvent être mis en marche qu'à bon escient, c'est-à-dire, lorsque les trains réguliers ne peuvent suffire au transport de la clientèle.

ART. 9. — La gare qui met d'office en marche un train facultatif ou extraordinaire de voyageurs, fait connaître les motifs de la mesure au centre régional de dispatching du groupe dont elle relève.

ART. 10. — Les prescriptions concernant le dédoublement et le renforcement des trains de voyageurs figurent au R.G.E., Fascicule 122.21.

ART. 11. — Pour la mise en marche de trains composés de matériel vide à voyageurs, il y a lieu de se conformer aux prescriptions du R.G.E., Fascicule 122.42.

B. TRAINS DE MARCHANDISES.

**Conditions de mise en marche des trains
facultatifs et extraordinaires.**

ART. 12. — Un train facultatif ou extraordinaire ne peut, en principe, être mis en marche que si les trains réguliers ne peuvent suffire à écouler les wagons dans des conditions satisfaisantes ou si le caractère du transport à effectuer nécessite l'acheminement par un tel train.

C'est le cas pour certains transports exceptionnels, les envois importants d'explosifs, des transports de matériel forain, des trains de secours, etc.

Un train facultatif ou extraordinaire peut également être mis en marche à la demande de la clientèle.

ART. 13. — En principe, les demandes émanant de la clientèle doivent être introduites 5 jours avant la date de départ du train. Ce délai peut être étendu si l'étude à faire et les formalités à remplir l'exigent; il peut être réduit dans des cas urgents et si les circonstances le permettent.

Lorsqu'il s'agit d'un train à mettre en marche pour nos propres besoins, le service intéressé fait le nécessaire pour son organisation dès que la nécessité s'en fait sentir ou que les moyens de traction occasionnels sont devenus disponibles pour assurer la remorque du train.

Charge minimum requise.

ART. 14. — La charge d'un train facultatif ou extraordinaire doit être au moins égale aux 8/10 de la charge autorisée ou de la composition maximum prévue.

Toutefois, des dérogations sont autorisées dans des circonstances exceptionnelles ou pour satisfaire à des nécessités de service et notamment lorsqu'il s'agit d'un train remorqué par des éléments de traction devant circuler à vide, d'un train demandé par la clientèle, d'un train de service, ou de l'évacuation :

- d'envois recommandés définis au R.G.E., Fascicule 122.36;
- de matériel vide dont la fourniture urgente a été ordonnée par les organismes répartiteurs;
- d'envois dont le délai de transport est périmé, ou sur le point de l'être;
- de transports exceptionnels.

Services qui proposent et qui décident.

ART. 15. — La mise en marche de trains facultatifs ou extraordinaires peut être ordonnée par la Direction E et par les groupes ou être proposée par une gare.

ART. 16. — Le chef de gare, qui prévoit que les trains réguliers ne pourront suffire à :

- écouler normalement les wagons se trouvant en gare, éventuellement augmentés de ceux qui sont attendus;
- enlever dans les gares intermédiaires les wagons figurant aux annonces d'enlèvement;
- maintenir la régularité du service menacée par suite de circonstances exceptionnelles;
- acheminer un transport qui ne peut se faire par un train du service régulier;

doit proposer la mise en marche de trains facultatifs ou extraordinaires.

Mesures d'exécution.

ART. 17. — La proposition d'une gare, dûment justifiée, est transmise au centre régional de dispatching avec les renseignements suivants concernant le train demandé : origine, destination, charge en wagons, essieux et tonnes, nature de la marchandise, date de départ, heure de départ souhaitée pour les trains extraordinaires, indications éventuelles au sujet de la locomotive qui pourrait être utilisée.

Remarque.

Avant de présenter leur proposition au dispatching régional, les gares de formation, contrôlées directement par le dispatching central, s'entretiennent avec celui-ci au sujet de toute mise en marche d'un train facultatif ou extraordinaire ayant pour destination soit une gare de formation, soit une autre gare s'il s'agit d'un train à long parcours.

ART. 18. — Le dispatching régional annote sur une fiche E 1016 les renseignements reçus de la gare, examine la demande au niveau régional et la communique pour décision au dispatching central.(1)

ART. 19. — Le dispatching central examine le bien-fondé de la demande. En cas d'accord, il crée à son tour une fiche E 1016, indique au dispatching régional le numéro affecté au train extraordinaire, ainsi que, le cas échéant, la locomotive désignée pour la remorque.

ART. 20. — Le dispatching régional répercute les renseignements obtenus du dispatching central à la gare de départ en lui communiquant en même temps l'horaire du train extraordinaire établi conformément aux prescriptions des articles 21 et 22 du R.G.E., Fascicule 122.10, ainsi que la locomotive désignée pour la remorque.

ART. 21. — Dès qu'il est en possession des renseignements relatifs à la marche du train — heures de départ et d'arrivée aux gares d'origine, de relais et de destination — le dispatching régional les donne au dispatching central.

Les gares situées sur des lignes non dispatchisées fournissent les mêmes renseignements à leur dispatching régional.

ART. 22. — L'organisation de trains facultatifs ou extraordinaires pendant la période commençant à 6 h le samedi ou les jours fériés et se terminant à 6 h le lundi ou le lendemain de jours fériés, est subordonnée à l'accord préalable de la gare d'arrivée et des gares du parcours où des opérations sont prévues. Cet accord est à réclamer par le centre régional de dispatching préalablement à la transmission de la demande au dispatching central.

ART. 23. — Dans certains cas, l'organisation de trains facultatifs ou extraordinaires présente certaines particularités. Il s'agit notamment de :

- 1) trains destinés à l'acheminement de **transports exceptionnels**, qui sont toujours organisés par l'Ipx du groupe de départ ou d'entrée sur nos lignes, conformément aux prescriptions du R.G.E., Fascicule 123.33;

(1) Le dispatching central n'intervient pas et le dispatching régional fait lui-même le nécessaire pour l'indication du numéro des trains faisant l'objet du littéra e), de l'article 16, du Fascicule 122.30.

- 2) **trains militaires** de marchandises, qui peuvent être mis en marche par la Direction E, Bureau 12-14, ou par les Ipx et pour lesquels les prescriptions du R.G.E., Fascicule 122.43, et éventuellement 122.38 sont d'application;
- 3) **transports civils d'explosifs** soumis aux prescriptions du R.G.E., Fascicule 122.38, et pour lesquels la Direction E, Bureau 13-12, organise les trains extraordinaires et autorise la mise en marche des trains facultatifs;
- 4) **trains de la route**, qui sont mis en marche par les groupes, conformément aux prescriptions du R.G.E., Fascicule 122.41;
- 5) **Trains de secours**, qui sont à considérer comme des trains spéciaux mis en marche conformément aux prescriptions du R.G.E., Fascicule 123.32, Titre IV, Chapitre II.

Ordre de priorité.

ART. 24. — L'ordre de priorité dans la circulation des trains fait l'objet de l'Annexe I, du R.G.E., Fascicule 122.16.

Toutefois, en principe, s'il s'agit de trains de même rang, ceux mis en marche par la Direction E ont priorité sur ceux organisés par un groupe; ces derniers ont, à leur tour, priorité sur les trains demandés par une gare.

**TABLEAU DES SUPPLEMENTS EN VIGUEUR AU R.G.E. —
LIVRE 122.**

N.B.: Ce tableau remplace tout tableau antérieur. Un tiré à part en est distribué sous le code 01.

N° du supplément	N° et année de l'Avis	Fascicule modifié	Objet du supplément	Visa
100	2 E/1975	122.23	Fascicule renouvelé.	
102	6 E/1975	122.26	Fascicule renouvelé.	
104	12 E/1975	122.25	Fascicule renouvelé.	
107	15 E/1975	122.24	Fascicule renouvelé.	
114	7 E/1976	122.28	Nouveau fascicule.	
117	10 E/1976	122.44	Fascicule renouvelé.	
137	5 E/1978	122.43	Fascicule renouvelé.	
143	17 E/1978	122.35	Fascicule renouvelé.	
144	23 E/1978	122.26	Modifications.	
145	24 E/1978	122.23	Modifications.	
149	5 E/1979	122.36	Fascicule renouvelé.	
150	6 E/1979	122.24	Modifications.	
152	13 E/1979	122.11	Fascicule renouvelé.	
155	1 E/1980	122.32	Fascicule renouvelé.	
156	2 E/1980	122.33	Fascicule renouvelé.	
157	6 E/1980	122.31	Fascicule renouvelé.	
158	7 E/1980	122.41	Fascicule renouvelé.	
159	8 E/1980	122.10	Fascicule renouvelé.	
161	14 E/1980	122.22	Fascicule renouvelé.	
162	15 E/1981	122.32	Annexe I renouvelée.	
163	3 E/1982	122.15	Fascicule renouvelé.	

630231bis

**TABLEAU DES SUPPLEMENTS EN VIGUEUR AU R.G.E. —
LIVRE 122 (suite).**

N.B. : Ce tableau remplace tout tableau antérieur. Un tiré à part en est distribué sous le code 01.

N° du supplément	N° et année de l'Avis	Fascicule modifié	Objet du supplément	Visa
164	6 E/1982	122.30	Fascicule renouvelé.	
165	4 E/1983	122.18	Nouveau fascicule.	
166	16 E/1983	122.10	Pages 1/2, 13 à 16, 19 à 22, 29/30 et 3 à 10 de l'annexe II remplacées.	
167	17 E/1983	122.16	Fascicule renouvelé.	
168	18 E/1983	122.14	Fascicule renouvelé.	
169	19 E/1983	122.24	Pages 7 à 10, 25 à 28 et annexe I remplacées. Annexe II supprimée.	
170	20 E/1983	122.21	Fascicule renouvelé.	
171	21 E/1983	122.38	Fascicule renouvelé.	
172	22 E/1983	122.20	Fascicule renouvelé.	
173	28 E/1983	122.17	Nouveau fascicule.	
174	29 E/1983	122.27	Fascicule renouvelé.	
175	33 E/1983	122.13	Fascicule renouvelé.	

Direction Exploitation

DIVISION 12-1

Section 6

Tél. : 3512

AVIS N° 33 E

175^e supplément au R.G.E. livre 122 — fascicule 122.13.

Distribution :

0	: 22
000	: 20
1	: 30 (10)
120	: 2, 20, 31, 32, 42, 43, 55
101 à 106	: 41, 42, 68
21-01, 23-01	: 1 ex.
22-01	: 12 ex.
220	: 1 ex.
203, 204, 205, 213, 214, 215	: 20, 43 (1 ex.)
31	: 20 (1 ex.)
52-11	: 20 (1 ex.)
63-14, 63-21	: 20
600	: 20
71-12	: 45
71-21, 71-22	: 20
72-5	: 2
72-51	: 3, 6, 7, 45
72-52	: 20
700	: 20, 31, 45
770	: 20, 45
91-12	: 1
91-21	: 20
92-3	: 7, 20, 31, 42
Réserve	: 300

Fascicule 122.13 — Voyages dans les rames de matériel vide à voyageurs et dans les fourgons des trains de voyageurs.

Le présent avis constitue le 175^e supplément au livre 122.

Le fascicule 122.13 annexé remplace celui publié par l'avis 18 E de 1973.

L'insertion 250/77 au Bulletin de la Direction E. n° 38 du 21.09.1977 est supprimée.

La distribution de l'avis sera annotée à la fiche D 24 des agents intéressés.

Nature des modifications.

- Le plan méthodique joint à l'avis 1 E du 04.01.1983 est à annoter en conséquence en regard du texte se rapportant au R.G.E. 122.13.
- Tableau des suppléments au livre 122 à remplacer.

Date de mise en vigueur : immédiate.

Le Directeur,

ir. M. DE WULF.

**VOYAGES DANS LES RAMES DE MATERIEL VIDE
A VOYAGEURS ET DANS LES FOURGONS DES TRAINS
DE VOYAGEURS.**

SOMMAIRE.

	Pages
1. VOYAGES DANS LES RAMES DE MATERIEL VIDE A VOYAGEURS	1
2. VOYAGES DANS LES FOURGONS DES TRAINS DE VOYAGEURS	1
2.1. PERSONNES AUTORISEES	1
2.2. INFRACTIONS	2

FASCICULE 122.13.

VOYAGES DANS LES RAMES DE MATERIEL VIDE
A VOYAGEURS ET DANS LES FOURGONS DES
TRAINS DE VOYAGEURS.1. VOYAGES DANS LES RAMES DE MATERIEL VIDE
A VOYAGEURS.

- 1 Les fonctionnaires et agents de la S.N.C.B. relevant de la Direction M., en possession d'une carte verte (2011 x 2) "Permis" sont autorisés à prendre place et à circuler à l'intérieur des rames de matériel vide à voyageurs.

2. VOYAGES DANS LES FOURGONS DES TRAINS
DE VOYAGEURS.

2. On entend par "fourgons" les fourgons proprement dits des trains de voyageurs ainsi que les compartiments-fourgons des voitures-fourgons, des automotrices et des autorails.

2.1. PERSONNES AUTORISEES.

3. Sont autorisées à voyager dans les fourgons des trains de voyageurs, à la condition expresse qu'ils soient munis d'un titre régulier de transport :

- a) Certains malades et invalides en possession d'une autorisation spéciale d'une Représentation Commerciale de la S.N.C.B.;
- b) Les convoyeurs des transports d'alevins ou de poissons vivants pour donner les soins nécessaires;
- c) Les fonctionnaires et agents de certaines administrations, pour l'accomplissement des missions dont ils sont chargés et pour autant qu'ils soient revêtus de l'uniforme (s'ils sont astreints au port de celui-ci) :

— S.N.C.B.

Fonctionnaires et agents appelés à prendre place dans les fourgons pour des raisons de service indiscutables (le manque de place dans les voitures ne peut être invoqué).

122.13.

Page 2.

- **Ministère des Communications.**
Fonctionnaires et agents du Service de contrôle gouvernemental.
- **Régie des Postes.**
Fonctionnaires de l'Administration Centrale et des Directions régionales, contrôleurs adjoints, agents des postes-convoyeurs.
- **Administration des Douanes et Accises.**
Douaniers-convoyeurs en uniforme.

2.2. INFRACTIONS.

- 4 Le chef de train signale par bulletin d'information D 43 à l'IPX du groupe concerné, toute utilisation de fourgon qui lui paraît abusive, en mentionnant les nom, prénoms, qualité et service d'attache du voyageur, ainsi que le motif invoqué pour prendre place dans le fourgon.

**TABLEAU DES SUPPLEMENTS EN VIGUEUR AU R.G.E. —
LIVRE 122.**

N.B. : Ce tableau remplace tout tableau antérieur. Un tiré à part en est distribué sous le code 01.

N° du supplément	N° et année de l'Avis	Fascicule modifié	Objet du supplément	Visa
91	18 E/1973	122.13	Fascicule renouvelé.	
100	2 E/1975	122.23	Fascicule renouvelé.	
102	6 E/1975	122.26	Fascicule renouvelé.	
104	12 E/1975	122.25	Fascicule renouvelé.	
105	13 E/1975	122.21	Fascicule renouvelé.	
107	15 E/1975	122.24	Fascicule renouvelé.	
113	6 E/1976	122.27	Nouveau fascicule.	
114	7 E/1976	122.28	Nouveau fascicule.	
117	10 E/1976	122.44	Fascicule renouvelé.	
133	13 E/1977	122.38	Fascicule renouvelé.	
137	5 E/1978	122.43	Fascicule renouvelé.	
138	8 E/1978	122.20	Fascicule renouvelé.	
143	17 E/1978	122.35	Fascicule renouvelé.	
144	23 E/1978	122.26	Modifications.	
145	24 E/1978	122.23	Modifications.	
146	1 E/1979	122.20	Modifications.	
149	5 E/1979	122.36	Fascicule renouvelé.	
150	6 E/1979	122.24	Modifications.	
152	13 E/1979	122.11	Fascicule renouvelé.	

630146

**TABLEAU DES SUPPLEMENTS EN VIGUEUR AU R.G.E. —
LIVRE 122 (suite).**

N.B. : Ce tableau remplace tout tableau antérieur. Un tiré à part en est distribué sous le code 01.

N° du supplément	N° et année de l'Avis	Fascicule modifié	Objet du supplément	Visa
155	1 E/1980	122.32	Fascicule renouvelé.	
156	2 E/1980	122.33	Fascicule renouvelé.	
157	6 E/1980	122.31	Fascicule renouvelé.	
158	7 E/1980	122.41	Fascicule renouvelé.	
159	8 E/1980	122.10	Fascicule renouvelé.	
161	14 E/1980	122.22	Fascicule renouvelé.	
162	15 E/1981	122.32	Annexe I renouvelée.	
163	3 E/1982	122.15	Fascicule renouvelé.	
164	6 E/1982	122.30	Fascicule renouvelé.	
165	4 E/1983	122.18	Nouveau fascicule.	
166	16 E/1983	122.10	Pages 1/2, 13 à 16, 19 à 22, 29/30 et 3 à 8 de l'annexe 2 remplacées.	
167	17 E/1983	122.16	Fascicule renouvelé.	
168	18 E/1983	122.14	Fascicule renouvelé.	



SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

Direction Exploitation
Division 12-1
Section 6
Tél. 3512

Bruxelles, le 15 juillet 1983.

AVIS N° 18 E

168e supplément au R.G.E. - livre 122 - fascicule 122.14

Distribution :

0	: 22
000	: 20
1	: 30 (10)
120	: 2, 20, 31, 32, 42, 43, 55
101 à 106	: 41, 42, 68
21-01, 23-01	: 1 ex.
22-01	: 12 ex.
220	: 1 ex.
203, 204, 205, 213, 214, 215	: 20, 43 (1 ex.)
31	: 20 (1 ex.)
41-3, 42-1	: 2, 3
42-11	: 22 (1 ex.)
410	: 22 (1 ex.)
52-11	: 20 (1 ex.)
63-14, 63-21	: 20
71-12	: 45
71-21, 71-22	: 20
72-5	: 2
72-51	: 3, 6, 7, 45
72-52	: 20
700	: 20, 31, 45
770	: 20, 45
91-12	: 1
91-21	: 20
92-3	: 7, 20, 31, 42
Réserve	: 15%

Fascicule 122.14. - Arrêt exceptionnel des trains.

Le présent avis constitue le 168° supplément au livre 122.

Le fascicule 122.14 annexé remplace celui publié par l'avis 1E de 1975.

L'insertion n° 114/80 à la circulaire E n°21 du 21.5.1980 est supprimée.

La distribution de l'avis sera annotée à la fiche D 24 des agents intéressés.

Nature des modifications.

- Le plan méthodique joint à l'avis 1E du 4.01.1983 est à annoter en conséquence en regard du texte se rapportant au R.G.E. 122.14.

- Tableau des suppléments au livre 122 à remplacer.

Date de mise en vigueur : immédiate.

Le Directeur



ir. M. DE WULF.

ARRET EXCEPTIONNEL DES TRAINS.

SOMMAIRE.

	Pages
CHAPITRE I: ARRET EXCEPTIONNEL SUR REQUISITION DES MAGISTRATS.	
1. GENERALITES	1
2. MESURES D'EXECUTION.	
2.1. Suite à réserver au réquisitoire	2
2.2. Gare chargée de prescrire l'arrêt	2
2.3. Informations à donner	3
2.4. Embarquement et débarquement	3
2.5. Transmission du réquisitoire	4
CHAPITRE II: ARRET EXCEPTIONNEL DEMANDE PAR UN AGENT DU SERVICE D'ENTRETIEN.	
1. GENERALITES	5
2. MESURES D'EXECUTION.	
2.1. Procédure	5
2.2. Embarquement	6
2.3. Départ du train	6
CHAPITRE III: ARRET EXCEPTIONNEL SUR ORDRE DU SERVICE E.	
1. PRINCIPES	7
2. MESURES D'EXECUTION	7

ARRET EXCEPTIONNEL DES TRAINS.

CHAPITRE I

ARRET EXCEPTIONNEL SUR REQUISITION DES MAGISTRATS.

1. GENERALITES.

- 1 Les magistrats de l'ordre judiciaire, énumérés à l'article 3 ci-dessous, sont autorisés, dans les cas graves ou urgents, à requérir l'arrêt de tout train dans une gare, une dépendance ou un point d'arrêt où, d'après son horaire, ce train ne doit pas s'arrêter (voir art. 6).
- 2 **Aucun arrêt exceptionnel ne peut être requis en pleine voie.**
- 3 **Ont qualité pour requérir l'arrêt exceptionnel d'un train :**
 - a) les procureurs généraux, les procureurs du Roi et leurs substituts;
 - b) les auditeurs militaires et leurs substituts;
 - c) les juges d'instruction et faisant fonctions;
 - d) les juges de paix et les juges suppléants, lorsque ceux-ci les remplacent.
- 4 L'arrêt exceptionnel est demandé au moyen d'un réquisitoire écrit, dûment signé, remis par le magistrat au chef de gare, ou à l'agent desservant une dépendance ou un point d'arrêt gardé. Le personnel intéressé est tenu d'obtempérer à cette réquisition.
- 5 Si la gare, la dépendance ou le point d'arrêt où l'arrêt exceptionnel doit s'effectuer dispose de signaux fixes de départ, ceux-ci sont maintenus en position fermée jusqu'après arrêt du train.

Il est interdit de provoquer l'arrêt du train sur présentation de signaux mobiles.

2. MESURES D'EXECUTION.

2.1. SUITE A RESERVER AU REQUISITOIRE.

- 6 Le magistrat peut requérir l'arrêt du train à l'endroit même où le réquisitoire est remis, ou dans une gare, une dépendance ou un point d'arrêt autre que l'endroit où le réquisitoire est présenté.

Le chef de gare qui reçoit le réquisitoire en informe au plus vite le C.R.G. Lorsque le réquisitoire est présenté à un endroit où aucun chef de gare n'est présent, l'agent de service en transmet le contenu par téléphone à sa gare gérante qui procède comme ci-dessus. Il envoie le réquisitoire par la voie la plus rapide à sa gare gérante.

- 7 Le C.R.G.:

- donne les instructions nécessaires à la gare qu'il désigne pour prescrire l'arrêt exceptionnel au personnel du train;
- avise le chef de gare présent à l'endroit où l'arrêt doit s'effectuer. Si aucun chef de gare n'y est présent, le C.R.G. en informe la gare gérante.

2.2. GARE CHARGEE DE PRESCRIRE L'ARRET.

- 8 La gare à désigner pour prescrire l'arrêt au personnel du train est en général la gare de départ du train ou la dernière gare d'amont où le train fait normalement arrêt (de préférence gare de correspondance ou de formation).

En outre, il doit être tenu compte du moment de la réquisition et de certaines circonstances locales, telles que l'absence de chef de gare, relais du personnel des trains, etc.

2.3. INFORMATIONS A DONNER.

- 9 Le chef de gare chargé de prescrire l'arrêt demandé, remet au conducteur un E 286 (fiche de liaison service E/conducteur — R.G.E. 122.10, annexe 2).

Il complète les rubriques 1 et 2 de ce document et mentionne le nom de l'endroit où l'arrêt exceptionnel doit avoir lieu dans la colonne "Points de repère" de la rubrique 3. En regard et dans les trois colonnes qui suivent, il inscrit la mention "Arrêt exceptionnel".

Aux trains de voyageurs, le chef de gare remet un second E 286 au chef de train.

- 10 Le chef de gare dont dépend l'endroit où l'arrêt exceptionnel doit s'effectuer, en informe le(s) signaleur(s) et autres agents intéressés par une communication inscrite au registre E 934.

2.4. EMBARQUEMENT ET DEBARQUEMENT.

- 11 Aux trains de voyageurs, les requérants prennent place dans les voitures accessibles au public.

Aux autres trains, ils doivent voyager dans la cabine de conduite du véhicule moteur (R.G.E. 122.11 — annexe I).

- 12 Le personnel des gares et des trains veille à ce que l'embarquement ou le débarquement se fasse dans toutes les conditions de sécurité et de célérité désirables.

Le départ d'un train de voyageurs après un arrêt exceptionnel est régi par les dispositions du RGE 123.31.

Le conducteur d'un train, autre qu'un train de voyageurs, qui a marqué un arrêt exceptionnel, prend à nouveau le départ après s'être assuré que l'embarquement ou le débarquement est terminé.

2.5. TRANSMISSION DU REQUISITOIRE.

- 13 Le réquisitoire doit parvenir par la voie la plus rapide au chef de gare dont dépend la gare, la dépendance ou le point d'arrêt où l'arrêt exceptionnel doit s'effectuer.

Le même chef de gare en informe la Direction E., Division 12-1 ou 12-3 (selon qu'il s'agit d'un train de voyageurs du service intérieur ou d'un train de voyageurs du service international) par bulletin d'information D 43 relatant les faits et les conséquences au point de vue de la marche des trains; il y annexe le réquisitoire remis par le magistrat.

CHAPITRE II

ARRET EXCEPTIONNEL DEMANDE
PAR UN AGENT DU SERVICE D'ENTRETIEN.

1. GENERALITES.

- 14 Un agent du service d'entretien requis pour la levée d'un dérangement important est autorisé à demander l'arrêt exceptionnel d'un train autre qu'un train de voyageurs à hauteur d'un endroit déterminé lorsque, si par ce moyen, il peut arriver plus rapidement sur les lieux.

A défaut de train propice, l'arrêt exceptionnel d'un train de voyageurs peut être envisagé.

- 15 De même, l'agent requis peut demander après la levée d'un dérangement à un endroit éloigné, d'être reconduit à son siège de travail s'il éprouve des difficultés pour rentrer avec ses outils et son matériel.
- 16 Le choix du train de voyageurs à utiliser est du ressort exclusif du C.R.G. qui doit s'efforcer de hâter la levée du dérangement tout en évitant toute perturbation de nature à mécontenter la clientèle.

2. MESURES D'EXECUTION.

2.1. PROCEDURE.

- 17 Pour atteindre le lieu du dérangement, l'agent, muni du télégramme requérant son intervention, se présente au chef de gare et sollicite l'arrêt exceptionnel.

Pour être reconduit à son siège de travail, l'agent demande l'arrêt exceptionnel au chef de la gare la plus proche ou au C.R.G.

Le chef de gare, d'accord avec le C.R.G., désigne le train à utiliser. Il est ensuite procédé comme indiqué aux articles 10 à 10 ci-dessus. 5

2.2. EMBARQUEMENT.

- 18 L'agent prend place dans la cabine de conduite du véhicule moteur (R.G.E. 122.11 — annexe I).

2.3. DEPART DU TRAIN.

- 19 Le départ d'un train de voyageurs après un arrêt exceptionnel est régi par les dispositions du R.G.E. 123.31.

Le conducteur d'un train, autre qu'un train de voyageurs, qui a marqué un arrêt exceptionnel prend à nouveau le départ après s'être assuré que le débarquement ou l'embarquement est terminé.

CHAPITRE III — ARRÊT EXCEPTIONNEL SUR ORDRE DU SERVICE E.

1. PRINCIPES.

- 20 La Direction E. et les IPX des groupes peuvent ordonner des arrêts exceptionnels aux trains pour satisfaire aux besoins spéciaux de la clientèle: acheminement plus rapide d'un groupe très important de voyageurs, acheminement de transports recommandés de marchandises, etc.

Pour les trains de voyageurs, sont uniquement habilités à ordonner des arrêts exceptionnels:

- la Direction E. 12-1 ou 12-3 (selon qu'il s'agit d'un train du service intérieur ou d'un train du service international);
- les C.R.G. dans les cas urgents se présentant en dehors des heures d'ouverture des bureaux.

La régularité de la marche des trains de voyageurs doit être sauvegardée et toute rupture de correspondance doit être évitée.

- 21 L'arrêt exceptionnel d'un train de voyageurs sollicité par un membre des Chambres législatives pendant la session parlementaire ne peut être accordée que par la Direction E. 12-1 ou 12-3, sur demande la Questure de la Chambre ou du Sénat.

- 22 Pour acheminer un nombre très important d'agents V. ou E.S., seule la Direction E. 12-1 peut ordonner un arrêt exceptionnel à un train de voyageurs du service intérieur, à la condition que la régularité de la marche des trains de voyageurs soit sauvegardée et que toute rupture de correspondance soit évitée. Aucun arrêt exceptionnel ne peut être ordonné à un train de voyageurs du service international. A défaut de solution, un train de service du type voyageurs doit être organisé.

- 23 Les chefs de gare peuvent également ordonner des arrêts exceptionnels aux trains (TEE exceptés) en cas de perturbation dans le service, rupture de la dernière correspondance, acheminement de transports urgents de marchandises, etc.

Cette mesure est soumise à l'accord préalable et enregistré du C.R.G. sur les lignes parcourues par des trains de voyageurs et sur les lignes régulées.

- 24 Aucun arrêt exceptionnel ne peut être prescrit en pleine voie.

2. MESURES D'EXECUTION.

- 25 L'IPX d'un groupe qui reçoit une demande d'arrêt exceptionnel à un train de voyageurs, directement ou par l'intermédiaire d'une gare, transmet la demande à la Direction E. 12-1 ou 12-3 avec un avis justificatif dûment motivé.
- 26 S'il s'agit d'un arrêt exceptionnel concernant un groupe d'agents V. ou E.S., la demande mentionne :
- le service demandeur;
 - le numéro du train;
 - la date (ou la période et le régime : journalier, N67);
 - la gare, dépendance ou point d'arrêt;
 - la justification.
- 27 Dans tous les cas visés aux articles 20 à 22 ci-dessus, les directives requises sont données par bulletin ou par télégramme :
- au chef de gare chargé de prescrire l'arrêt exceptionnel comme déterminé à l'article 8;
 - au chef de gare dont relève la gare, la dépendance ou le point d'arrêt où doit se faire l'arrêt exceptionnel.
- En outre, les services concernés ci-après sont informés de l'arrêt exceptionnel par copie du bulletin ou du télégramme :
- la Direction E. 12-1 ou 12-3 (s'il s'agit de trains de voyageurs);
 - la Direction E. 15-1;
 - la Direction M. 22-1;
 - l'IPX du groupe;
 - le C.R.G.;
 - le dépôt des chefs-gardes;
 - l'atelier de traction ou organe subordonné;
 - le répartiteur M. (s'il s'agit de trains électriques);
 - le service demandeur.
- 28 Dans les cas visés à l'article 23, il est procédé comme indiqué aux articles 5 à 12.

SOCIETE NATIONALE DES
CHEMINS DE FER BELGES

122.15
111 Mout
Bruxelles, le 29 août 1980.

Direction Exploitation

DIVISION 15-1

Section 6

Tél. 3151

AVIS N° 12 E.

Distribution :

0	: 22
000	: 20
1	: 30 (10)
120	: 2, 20, 31, 32, 42, 43, 55, 68
101 à 106	: 41, 42, 68, 70
21-01, 23-01	: 1 ex.
22-01	: 11 ex.
220	: 1 ex.
203, 204, 205, 213, 214, 215	: 20, 43 (1 ex.)
31-1, 31-3	: 20
41-3, 42-1	: 2, 3
42-11	: 22 (1 ex.)
410	: 22 (1 ex.)
52-11	: 20 (1 ex.)
61-12	: 20
71-12	: 45
71-21, 71-22	: 20
72-4	: 2
72-41	: 3, 6, 7, 45
72-42	: 20
700	: 20, 31, 45
770	: 20, 45
91-12	: 1
91-21	: 20
92-3	: 7, 20, 31, 42
Réserve	: 300 ex.

160° SUPPLEMENT AU R.G.E. — LIVRE 122 — FASCICULE 122.15 — GESTION ET REGULATION DU TRAFIC.

Les modifications suivantes doivent être apportées au fascicule 122.15 publié par l'Avis 10 E du 7 mai 1979. Elles précisent les critères de régulation et l'ordre de priorité dans la succession des trains nonobstant le respect de la durée des prestations du personnel.

Le "Tableau des suppléments en vigueur au R.G.E. Livre 122" annexé au présent avis remplace tout tableau antérieur.

- Page 2 — art. 8 — 3^e tiret — b) :
 - il y a : C.R.D.
 - il faut : C.R.G. /
- art. 10 — 2.2. Titre —
 - il faut : Le Centre Régional de Régulation et de Gestion (C.R.G.). /
- Page 6 — art. 22 — a) dernière ligne :
 - il y a : C.R.D.
 - il faut : C.R.G. /
- Page 7 — art. 29 — 3.2.4.1. — 1^e ligne :
 - il y a : ... examinée, ...
 - il faut : ... examine, ... /
- Page 8 — en haut de la page à gauche :
 - il y a : 122.14
 - il faut : 122.15. /
- Pages 11-12 et annexe 1 : à remplacer par pages nouvelles annexées.

Mise en application : immédiate.

Le Directeur E.,

ir. M. DE WULF.

**TABLEAU DES SUPPLEMENTS EN VIGUEUR AU R.G.E. —
LIVRE 122.**

N.B. : Ce tableau remplace tout tableau antérieur. Un tiré à part en est distribué sous le code 01.

N° du supplément	N° et année de l'Avis	Fascicule modifié	Objet du supplément	Visa
70	9 E/1970	122.16	Fascicule renouvelé	
91	18 E/1973	122.13	Fascicule renouvelé	
99	1 E/1975	122.14	Fascicule renouvelé	
100	2 E/1975	122.23	Fascicule renouvelé	
102	6 E/1975	122.26	Fascicule renouvelé	
104	12 E/1975	122.25	Fascicule renouvelé	
105	13 E/1975	122.21	Fascicule renouvelé	
107	15 E/1975	122.24	Fascicule renouvelé	
113	6 E/1976	122.27	Nouveau fascicule	
114	7 E/1976	122.28	Nouveau fascicule	
117	10 E/1976	122.44	Fascicule renouvelé	
133	13 E/1977	122.38	Fascicule renouvelé	
137	5 E/1978	122.43	Fascicule renouvelé	
138	8 E/1978	122.20	Fascicule renouvelé	
140	14 E/1978	122.30	Fascicule renouvelé	
143	17 E/1978	122.35	Fascicule renouvelé	
144	23 E/1978	122.26	Modifications	

**TABLEAU DES SUPPLEMENTS EN VIGUEUR AU R.G.E. —
LIVRE 122 (suite).**

N.B. : Ce tableau remplace tout tableau antérieur. Un tiré à part en est distribué sous le code 01.

N° du supplément	N° et année de l'Avis	Fascicule modifié	Objet du supplément	Visa
145	24 E/1978	122.23	Modifications	
146	1 E/1979	122.20	Modifications	
149	5 E/1979	122.36	Fascicule renouvelé	
150	6 E/1979	122.24	Modifications	
151	10 E/1979	122.15	Fascicule renouvelé	
152	13 E/1979	122.11	Fascicule renouvelé	
155	1 E/1980	122.32	Fascicule renouvelé	
156	2 E/1980	122.33	Fascicule renouvelé	
157	6 E/1980	122.31	Fascicule renouvelé	
158	7 E/1980	122.41	Fascicule renouvelé	
159	8 E/1980	122.10	Fascicule renouvelé	
160	12 E/1980	122.15	Modifications	
161	14 E/1980	122.22	Fascicule renouvelé	

Sommaire.

CHAPITRE I — MATERIEL ADMIS DANS LES TRAINS
DE VOYAGEURS.

1. MATERIEL A VOYAGEURS.

1.1. TRAINS REMORQUES.

1.1.1. Catégories de véhicules.

1.1.2. Marquage d'identification du matériel à voyageurs
(annexes I et II).

1.1.3. Types de matériel à utiliser.

1.1.3.1. TRAINS DU SERVICE INTERNATIONAL.

1.1.3.2. TRAINS DU SERVICE INTERIEUR ET ASSIMILES.

1.1.4. Matériel à caractère spécial.

1.1.4.1. VOITURES CLIMATISEES OU A AIR PULSE EQUIPEES
OU NON DE CONVERTISSEURS STATIQUES.

1.1.4.2. VOITURES A SUSPENSION PNEUMATIQUE.

1.1.4.3. FOURGONS GENERATEURS POUR LE CHAUFFAGE
ELECTRIQUE DES TRAINS REMORQUES EN TRACTION
DIESEL.

1.1.4.4. LOCOMOTIVES DIESEL EQUIPEES D'UN GENERATEUR
PERMETTANT D'ASSURER LE CHAUFFAGE ELECTRI-
QUE DES VOITURES REMORQUEES.

1.2. TRAINS ASSURES PAR AUTORAILS.

1.3. TRAINS ASSURES PAR AUTOMOTRICES.

1.4. TRAINS ASSURES PAR RAMES REVERSIBLES.

1.4.1. Rames réversibles diesel constituées de matériel M 1.

1.4.2. Rames réversibles diesel et électriques constituées de
matériel M 2.

1.4.2.1. RAMES REVERSIBLES DIESEL.

1.4.2.2. RAMES REVERSIBLES ELECTRIQUES.

1.4.3. Rames réversibles diesel constituées d'une voiture
pilote M 1 et de voitures intermédiaires M 2.

1.4.4. Rames réversibles électriques du service Benelux.

2. MATERIEL A MARCHANDISES.

3. LOCOMOTIVES REMORQUEES.

122.21

Sommaire.

Page 2.

CHAPITRE II — CLASSEMENT DES VEHICULES DANS LES TRAINS DE VOYAGEURS.

1. TRAINS REMORQUES.

1.1. TRAINS DU SERVICE INTERNATIONAL.

1.2. TRAINS DU SERVICE INTERIEUR ET ASSIMILES.

1.2.1. Règles générales.

1.2.2. Classements particuliers.

2. TRAINS ASSURES PAR AUTORAILS.

3. TRAINS ASSURES PAR AUTOMOTRICES.

4. TRAINS ASSURES PAR RAMES REVERSIBLES.

4.1. RAMES REVERSIBLES DIESEL CONSTITUEES DE MATERIEL M 1.

4.2. RAMES REVERSIBLES DIESEL ET ELECTRIQUES CONSTITUEES DE MATERIEL M 2.

4.2.1. Rames réversibles diesel.

4.2.2. Rames réversibles électriques.

4.3. RAMES REVERSIBLES DIESEL CONSTITUEES D'UNE VOITURE-PILOTE M 1 ET DE VOITURES INTERMEDIAIRES M 2.

4.4. RAMES REVERSIBLES ELECTRIQUES DU SER- VICE BENELUX.

4.4.1. Orientation des rames.

4.4.2. Classement des rames.

4.4.3. Orientation et classement des voitures-pilote.

4.4.4. Acheminement d'une 2^e voiture-pilote.

4.4.5. Dérogations.

CHAPITRE III — COMPOSITION ET CHARGE DES TRAINS DE VOYAGEURS.

1. TRAINS REMORQUES.

1.1. COMPOSITIONS MINIMALE ET MAXIMALE.

1.1.1. Règle générale.

1.1.2. Dérogations.

1.1.3. Conditions de circulation.

1.2. CHARGE MAXIMALE.

1.2.1. Trains ordinaires.

1.2.2. Trains extraordinaires.

1.2.2.1. TRAINS MIS EN MARCHÉ PAR LA DIRECTION OU UN GROUPE DE L'EXPLOITATION.

1.2.2.2. TRAINS MIS EN MARCHÉ PAR UNE GARE.

1.2.3. Trains en double traction.

1.2.4. Cas particuliers.

1.3. CHARGE REELLE.

1.3.1. Tare.

1.3.2. Masse totale.

1.3.2.1. VOITURES ET FOURGONS A BAGAGES S.N.C.B.

1.3.2.2. VOITURES ET FOURGONS A BAGAGES ETRANGERS.

1.3.2.3. VEHICULES PORTE-AUTOS.

1.3.2.4. WAGONS.

1.3.2.5. LOCOMOTIVE REMORQUEE.

2. TRAINS ASSURES PAR AUTORAILS.

3. TRAINS ASSURES PAR AUTOMOTRICES.

4. TRAINS ASSURES PAR RAMES REVERSIBLES.

122.21

Sommaire.

Page 4.

CHAPITRE IV — RENFORCEMENT, REDUCTION ET DEDOUBLEMENT DES TRAINS DE VOYAGEURS, DECLASSEMENT.

1. GENERALITES.

1.1. CONTROLE DE LA COMPOSITION.

1.2. COMPOSITION TROP GRANDE.

1.3. COMPOSITION INSUFFISANTE.

2. TRAINS DE SERVICE INTERNATIONAL.

2.1. RENFORCEMENT ET DEDOUBLEMENT PRESCRITS PAR LA DIRECTION E.

2.2. RENFORCEMENT PAR UNE GARE BELGE.

2.3. RENFORCEMENT PAR UNE GARE ETRANGERE.

2.4. COMPOSITION ET CHARGE MAXIMALES.

3. TRAINS DU SERVICE INTERIEUR ET ASSIMILES.

3.1. RENFORCEMENT.

3.1.1. Affluence permanente.

3.1.2. Affluence exceptionnelle.

3.1.2.1. AFFLUENCE PREVUE.

3.1.2.2. AFFLUENCE IMPREVUE.

3.1.3. Parcours du matériel de renfort.

3.1.4. Composition et charge maximales.

3.2. REDUCTION.

3.3. DEDOUBLEMENT.

3.3.1. Affluence permanente.

3.3.2. Affluence exceptionnelle.

3.3.2.1. AFFLUENCE PREVUE.

3.3.2.2. AFFLUENCE IMPREVUE.

3.3.3. Parcours des trains de dédoublement.

3.4. DECLASSEMENT DE VOITURES OU COMPARTI-MENTS DE 1^e CLASSE.

3.4.1. Déclassement permanent.

3.4.2. Déclassement exceptionnel.

ANNEXE I — Principes généraux de la numérotation unifiée U.I.C. du matériel à voyageurs remorqué.

ANNEXE II — Symboles des administrations.

FASCICULE 122.21

**MATERIEL — CLASSEMENT — COMPOSITION —
CHARGE — RENFORCEMENT — REDUCTION —
DEDOUBLEMENT DES TRAINS DE VOYAGEURS.**

CHAPITRE I.

MATERIEL ADMIS DANS LES TRAINS DE VOYAGEURS.**1. MATERIEL A VOYAGEURS.****1.1. TRAINS REMORQUES.****1.1.1. Catégories de véhicules.**

- 1 Le matériel des trains de voyageurs remorqués comporte :
- des voitures ordinaires ;
 - des voitures-restaurant, voitures-lits, voitures-couchettes, voitures-buffet, voitures-bar, voitures-dancing, voitures-ambulance, voitures-salon, voitures-cinéma, voitures-exposition, voitures-poste ;
 - des voitures avec compartiment à bagages, avec compartiment buffet, bar ou restaurant ;
 - des fourgons à bagages et des fourgons générateurs de chauffage ;
 - des véhicules porte-autos à deux étages immatriculés comme matériel à voyageurs ;
 - des voitures dont un about est aménagé en poste de conduite dénommées "voitures-pilotes" et utilisées dans les rames réversibles.

**1.1.2. Marquage d'identification du matériel à voyageurs
(annexes I et II).**

- 2 Le marquage uniforme d'identification du matériel à voyageurs est prescrit par la fiche n° 438.1 de l'Union Internationale des Chemins de Fer (U.I.C.).

Les voitures, les fourgons à bagages et les voitures-poste doivent porter les inscriptions nécessaires pour permettre une identification facile et précise. Ces inscriptions doivent, en outre, fournir aux services utilisateurs des renseignements sur leurs caractéristiques et les modalités de leur exploitation.

Le marquage uniforme d'identification d'un véhicule à voyageurs se compose de cinq éléments entièrement en chiffres :

- a) l'identification du régime d'échange, auquel il est soumis en trafic international (1^{er} et 2^e chiffres);
- b) la désignation de l'administration de chemin de fer à laquelle appartient le véhicule, ou qui a immatriculé celui-ci s'il s'agit d'un véhicule de particulier (3^e et 4^e chiffres);
- c) ses caractéristiques d'exploitation (5^e au 8^e chiffres);
- d) son numéro d'ordre dans sa série (9^e au 11^e chiffres);
- e) un chiffre d'auto-contrôle en vue du traitement mécano-graphique (12^e chiffre).

1.1.3. Types de matériel à utiliser.

1.1.3.1. TRAINS DU SERVICE INTERNATIONAL.

- 3 Pour pouvoir être incorporés dans un train du service international, les véhicules doivent répondre aux prescriptions techniques imposées par le "Règlement pour l'emploi réciproque des voitures et fourgons en trafic international RIC" (Regolamento Internazionale Carrozze).

Ces véhicules portent le signe

RIC

Un véhicule porteur de ce signe répond également aux prescriptions des conditions spéciales de l'annexe II au RIC, imposées par les Administrations sur les lignes desquelles les véhicules doivent circuler.

- 4 Si, par contre, un véhicule ne répond pas aux prescriptions des conditions spéciales exigées à l'annexe II au RIC par une administration pour certaines de ses lignes, le sigle de cette administration est suivi d'un astérisque (*).

- 5 Les véhicules doivent porter un des signes

RIC

 suivants :

100	RIC
-----	-----

 Attestant que le véhicule, en ce qui concerne ses caractéristiques de construction, est apte à circuler sur toutes les lignes de tous les réseaux à voie normale du continent, à la vitesse maximale inscrite dans la case située à gauche du signe RIC.

100	RIC	E
-----	-----	---

la signification de ce signe est identique au signe précédent; la lettre supplémentaire E indique que le véhicule satisfait en plus aux conditions techniques pour circuler sur les lignes de la RENFE (Espagne) et des CP (Portugal).

100	RIC	NS	L

attestant, en ce qui concerne ses caractéristiques de construction que ce véhicule ne peut circuler que sur les lignes des réseaux dont les symboles d'administration figurent dans la grille du cartouche à droite du signe RIC (voir annexe II).

Particularités.


- 6 Certains véhicules belges non RIC sont admis à circuler, en vertu d'accords bilatéraux sur toutes les lignes ou sur certaines lignes des réseaux étrangers dont le symbole figure dans la grille à droite d'un des signes

B

 ou

X

	B	F2	D*
		LILLE	

	F2	D*
	LILLE	

Les véhicules belges ne portant pas un des signes ci-dessus ne peuvent être incorporés dans les trains du service international que si les deux conditions suivantes sont réalisées :
 — ils sont équipés de boîtes à rouleaux ;
 — la Direction E 12-31 a donné son accord préalable.

Cet accord peut être permanent et concrétisé aux livrets du roulement des rames en cas d'utilisation régulière dûment prévue; il s'applique aussi aux autres voitures des mêmes types admises à circuler dans les relations concernées et porteuses des inscriptions requises.

Un véhicule non RIC d'un réseau étranger peut être autorisé à circuler sur les lignes de la S.N.C.B. en vertu d'accords bilatéraux.

Le symbole B figure en général sur ce véhicule parmi les inscriptions de service.

1.1.3.2. TRAINS DU SERVICE INTERIEUR ET ASSIMILES.

- 7 La liste des différents matériels admis à entrer dans la composition des trains de voyageurs du service intérieur et assimilés figure à l'annexe I du R.G.E. Fasc. 122.24.

Le type de matériel à utiliser normalement dans les trains du service intérieur est déterminé par le "Livret du roulement des rames de voitures", édité par la Direction E 12-13; ou par le bulletin de mise en marche s'il s'agit de trains spéciaux extraordinaires.

Les véhicules de la S.N.C.B. incorporés dans les trains assimilés aux trains du service intérieur mais ayant comme destination une gare étrangère proche de la frontière doivent répondre aux conditions énoncées au paragraphe 1.1.3.1. ci-avant. Toutefois, l'utilisation dans ces trains des véhicules belges ne portant pas le signe RIC n'est autorisée qu'avec l'accord préalable de la Direction E 12-13.

1.1.4. Matériel à caractère spécial.

- 8 Entre dans cette rubrique, le matériel qui nécessite des mesures de sécurité particulières en raison de ses caractéristiques ou de sa fonction. Ces mesures sont détaillées au R.G.E. 123.34.

On distingue :

1.1.4.1. VOITURES CLIMATISEES OU A AIR PULSE EQUIPEES OU NON DE CONVERTISSEURS STATIQUES.

- 9 Les voitures climatisées à confort augmenté ont leur numéro d'identification commençant par 61 ou 71. Dans ces voitures, une température constante est maintenue dans les coupés en fonction de la température extérieure.

Les voitures à confort augmenté sont équipées d'une conduite d'alimentation (8 bar), d'une conduite électrique pour la sonorisation et la télécommande de l'éclairage et des portes automatiques, d'une conduite électrique de frein (commande électropneumatique du frein).

Les voitures équipées de la conduite d'alimentation et de celle pour la sonorisation portent sur le longeron le signe ①. Celles équipées en plus de portes automatiques portent le signe ②.

Les voitures du type I 6 sont en plus équipées d'un convertisseur statique.

Les voitures à air pulsé appartiennent aux types I 2, I 3, I 4, I 5, K 1 et M 4. De plus les voitures du type M 4 sont équipées d'un convertisseur statique. Dans ces voitures, le chauffage et la ventilation sont assurés par des ventilateurs qui soufflent de l'air réchauffé ou ventilé.

Le convertisseur statique transforme l'énergie électrique haute tension en énergie de moyenne ou de basse tension nécessaire entre autres à la charge de la batterie, au fonctionnement de l'unité de réfrigération, des réchauffeurs d'appoint, des auxiliaires de l'éclairage, etc.

1.1.4.2. VOITURES A SUSPENSION PNEUMATIQUE.

- 10 Certaines voitures sont équipées de bogies à suspension pneumatique alimentée en air par la conduite d'alimentation (8 bar).

Ces voitures sont identifiables :

- pour les voitures S.N.C.B. de la catégorie M 2 (voir R.G.E. 122.24 annexe I) par la mention "PNEUM" inscrite sous le numéro U.I.C. de la voiture ;
- pour les voitures S.N.C.F., par la présence d'un manomètre, avec l'inscription "Contrôle de suspension" sur la partie inférieure de la caisse ou sur le longeron.

La vitesse maximum du matériel à voyageurs dont la suspension pneumatique ne fonctionne pas est reprise à l'annexe II du R.G.E. 122.22.

1.1.4.3. **FOURGONS GENERATEURS POUR LE CHAUFFAGE ELECTRIQUE DES TRAINS REMORQUES EN TRACTION DIESEL (1).**

- 11 Des fourgons à voyageurs sont équipés d'un générateur permettant d'assurer le chauffage électrique des trains de voyageurs, en courant continu dans une tension d'environ 3000 volts.

Indépendamment de leur numérotation reprise à l'annexe I du R.G.E. 122.24, ces fourgons sont identifiables par leur couleur bleu acier identique à celle des locomotives polycourant.

Ils portent en outre, sur les parois d'about, de part et d'autre du soufflet, la reproduction d'un éclair rouge sur fond blanc.

Ces fourgons sont affectés à l'atelier de traction de Kinkempois.

1.1.4.4. **LOCOMOTIVES DIESEL EQUIPEES D'UN GENERATEUR POUR LE CHAUFFAGE ELECTRIQUE DES VOITURES REMORQUEES (1).**

- 12 Certaines locomotives diesel sont équipées d'un générateur principal qui alimente les circuits de chauffage électrique des trains de voyageurs en courant continu sous une tension d'environ 3000 volts.

Elles ne peuvent assurer le chauffage vapeur des trains.

Ces locomotives sont identifiables par leur couleur bleu acier avec une large bande de visibilité de couleur jaune.

1.2. **TRAINS ASSURES PAR AUTORAILS.**

- 13 Le matériel de ces trains comprend :

- des autorails triples ;
- des autorails simples non accouplables ;
- des autorails simples accouplables entre engins de mêmes séries ;
- des remorques pour autorails accouplables.

(1) Ces fourgons et ces locomotives sont autorisés à circuler avec le chauffage en service sur toutes les lignes électrifiées du réseau.

Sur les lignes non électrifiées, la circulation avec le chauffage en service n'est autorisée que sur les lignes dont l'équipement permet le retour du courant sans risques de perturbations.

Voir Ann 1079

Réf 121.22

La liste 40bis du Tome III du L.S.T. donne les caractéristiques principales des autorails et des remorques.

1.3. TRAINS ASSURES PAR AUTOMOTRICES.

14 Ces trains sont composés exclusivement d'automotrices.

La liste 40bis du Tome III du L.S.T. donne les caractéristiques principales des automotrices et les restrictions dans leur utilisation.

1.4. TRAINS ASSURES PAR RAMES REVERSIBLES.

1.4.1. Rames réversibles diesel constituées de matériel M 1.

15 Le matériel spécialisé de ces rames comprend :

- des voitures-pilote (BDS): voitures de 2^e classe avec compartiment à bagages dont une partie est transformée en cabine de conduite;
- des voitures adaptées de 2^e classe;
- des voitures d'about mixtes 1^e et 2^e classe avec dans le compartiment "choc" (côté 2^e classe) un bloc électropneumatique nécessaire à la commande à distance des locomotives des séries 51/60-61.

Ces voitures sont pourvues d'une conduite d'alimentation à 8 bar et d'un câble de commande à distance de la locomotive à partir de la voiture-pilote.

Les câbles d'accouplement entre voitures sont du type des automotrices.

La locomotive est reliée à la 1^e voiture par un câblot "GM" pour les séries 55 et 62 et par un câblot "Cockerill" pour les séries 51, 60 et 61.

Lorsque deux rames réversibles doivent être accouplées, on utilise le câblot "GM".

Certaines rames réversibles sont équipées d'une installation d'éclairage 72 volts, alimentée par la locomotive. Les voitures des rames de l'espèce sont reliées entre elles et à la locomotive au moyen d'un câble supplémentaire.

1.4.2. Rames réversibles diesel et électrique constituées de matériel M 2.

16 Le matériel spécialisé des rames réversibles M 2 comprend les mêmes types de véhicules que ceux des rames réversibles M 1.

Lorsque deux rames réversibles doivent être accouplées, on utilise le câblot "ACEC".

Il existe en matériel M 2 :

1.4.2.1. Des rames réversibles diesel dont la voiture-pilote, les voitures intermédiaires et la voiture d'about sont pourvues aux quatre montants d'angles de bandes verticales jaunes d'une hauteur de 1,5 m sur une largeur de 30 cm.

La voiture d'about est pourvue, du côté des compartiments de 1^e classe, d'un équipement spécialement conçu pour l'accouplement avec les locomotives diesel; du côté des compartiments de 1^e classe, les bandes jaunes sont striées de lignes rouges.

1.4.2.2. Des rames réversibles électriques dont la voiture-pilote et les voitures intermédiaires sont pourvues aux quatre montants d'angles de bandes verticales bleu clair d'une hauteur de 1,5 m sur une largeur de 30 cm.

1.4.3. Rames réversibles diesel constituées d'une voiture-pilote M 1 et de voitures intermédiaires M 2.

17 Le matériel spécialisé de ces rames comprend :

— des voitures-pilote BDS M 1.

Par rame, 2 coupleurs appropriés peints en jaune sont déposés dans la BDS, l'un sert à l'accouplement de la rame avec la locomotive diesel, l'autre constitue la réserve.

— des voitures intermédiaires B M 2 et AB M 2.

Ces voitures intermédiaires sont également aptes à circuler comme voitures intermédiaires dans les rames réversibles électriques. Elles sont pourvues aux quatre montants d'angles de bandes verticales bleu clair d'une hauteur de 1,5 m sur une largeur de 30 cm.

1.4.4. Rames réversibles électriques du service Benelux.

- 18 Le matériel spécialisé de ces rames comprend :
- des voitures-pilote: voitures-restaurant NS avec compartiment à bagages dont une partie est transformée en cabine de conduite;
 - des voitures adaptées de 1^e/2^e classe RIC B du type I 4;
 - des voitures adaptées de 2^e classe NS;
 - des voitures-poste adaptées "NS".

Ces voitures sont pourvues d'une conduite d'alimentation (8 bar) et d'une conduite d'asservissement pour la traction dont la continuité est assurée par des coupleurs, un de chaque côté de la rame, reliant la locomotive à la rame et les voitures entre elles.

Ces voitures sont équipées d'une installation de sonorisation; elles ont des portières à fermeture automatique sauf les voitures-pilote.

2. MATERIEL A MARCHANDISES.

- 19 Des wagons peuvent entrer dans la composition des trains de voyageurs à condition :
- que le train soit remorqué.
Toutefois, l'acheminement par rame réversible diesel ne peut être qu'exceptionnel pour sauvegarder les avantages de ce type d'exploitation. Il est interdit par rame réversible électrique.
 - D'autre part, l'adjonction d'un wagon à un autorail accouplable est subordonné à l'accord préalable de la Direction E, division 12-1 et la masse totale du wagon ne peut dépasser 20 tonnes;
 - qu'il s'agisse d'un train du service intérieur.
L'acheminement par un train international est subordonné à l'accord préalable de la Direction E, division 12-3;
 - que la vitesse maximale autorisée du train ne dépasse pas 100 km/h.
 - que les wagons puissent circuler à la vitesse maximale du train.

- que l'adjonction, l'acheminement et le dépôt des wagons ne donnent lieu à aucun retard ;
- qu'il s'agisse de wagons fermés équipés du frein automatique, en service, du type voyageurs.
- que les prescriptions de classement et de charge du train de voyageurs soient respectées ;
- que l'adjonction n'empêche pas le chauffage du train et la commande des servitudes.

3. LOCOMOTIVES REMORQUEES.

20 En cas d'urgence, une locomotive de ligne remorquée peut être acheminée par train de voyageurs remorqué ou assuré par rame réversible, dans les conditions suivantes :

- l'application de cette mesure ne peut donner lieu à du retard et l'acheminement ne peut s'effectuer que par un train circulant en dehors des heures de pointe ; tout en veillant à respecter la composition minimale (voir art. 38) ;
- la locomotive remorquée doit pouvoir circuler à la vitesse maximale autorisée par les listes 40 et 46c du Tome III du L.S.T. (qui est peinte sur le long-pan du poste de conduite) et à la vitesse maximale que peut atteindre le train de voyageurs du fait de sa composition ;
- le répartiteur M. s'adresse, dans chaque cas, au C.R.G. qu'il s'agisse d'une ligne régulée ou non ;
- le C.R.G. recueille l'accord préalable des gares intéressées (d'origine, de destination et intermédiaires le cas échéant) et indique au répartiteur M. le train d'acheminement ainsi que les parcours de conséquence éventuels ;
- le répartiteur M. est responsable de l'application des prescriptions de la liste 46A du Tome III du L.S.T. ;
- il ne peut être acheminé qu'une seule locomotive par train ;
- l'acheminement par train assuré par une rame réversible n'est autorisé qu'en des cas tout à fait **exceptionnels** (voir article 28).

CHAPITRE II.

CLASSEMENT DES VEHICULES DANS LES TRAINS
DE VOYAGEURS.

1. TRAINS REMORQUES.

- 21 L'adjonction à un train d'une locomotive de ligne remorquée (article 20) doit se faire au mieux des intérêts du service, soit en tête, soit en queue.

Les fourgons-générateurs de chauffage peuvent circuler dans les trains avec le chauffage en service, sans classement particulier. Si deux fourgons-générateurs doivent circuler dans un train, ils doivent toujours être voisins.

1.1. TRAINS DU SERVICE INTERNATIONAL.

- 22 Le classement des véhicules est prescrit par le Livret du Roulement des Rames des Trains du Service International.

Les véhicules spéciaux et les wagons à marchandises doivent être classés suivant les directives de la Direction E 12-3.

Les wagons à deux essieux ne peuvent être classés qu'en queue des trains. Les véhicules porte-autos ouverts à deux étages, à deux essieux, peuvent toutefois être classés en tête des trains d'autos accompagnées.

1.2. TRAINS DU SERVICE INTERIEUR ET ASSIMILES.

1.2.1. Règles générales.

- 23 Les voitures sont classées dans l'ordre ci-après :
- un groupe de voitures de 2^e classe ;
 - les voitures de 1^e classe ;
 - les voitures mixtes de 1^e/2^e classe, orientées de façon que les compartiments de 1^e classe et les voitures de 1^e classe forment une tranche homogène ;
 - un groupe de voitures de 2^e classe.

Les fourgons ou voitures-fourgons encadrent la rame lorsque celle-ci comporte deux de ces véhicules. Lorsqu'elle n'en comporte qu'un, le fourgon ou la voiture-fourgon n'est pas manœuvré et la rame circule avec ce véhicule soit en tête, soit en queue d'après les nécessités et les intérêts du service.

Une voiture avec compartiment à bagages classée en tête ou en queue d'un train doit être orientée de façon que les compartiments à voyageurs et les autres voitures forment une tranche homogène.

Le chef de train prend place dans le fourgon ou le compartiment-fourgon de tête si le train comporte deux de ces véhicules (voir toutefois art. suivant). L'IPX d'un groupe peut toutefois prévoir des dérogations à ce principe. Ces dérogations sont reprises au "Livret 19.....", rédigé annuellement par chaque IPX et dans lequel sont reprises toutes les consignes spéciales à observer aux trains de voyageurs.

1.2.2. Classements particuliers.

24 Aux trains traversant la Jonction Nord-Midi ou ayant Bruxelles-Nord ou Bruxelles-Midi pour point d'origine ou de destination, le fourgon ou la voiture-fourgon dans lequel prend place le chef de train est classé comme suit :

- trains traversant la Jonction :
 - dans le sens Nord-Midi : en tête ;
 - dans le sens Midi-Nord : en queue ;
- trains ne traversant pas la Jonction :
 - au départ de Bruxelles-Nord : en queue ;
 - à l'arrivée à Bruxelles-Nord : en tête ;
 - au départ de Bruxelles-Midi : en tête ;
 - à l'arrivée à Bruxelles-Midi : en queue.

- 25 Les véhicules spéciaux et les wagons doivent être classés au mieux des intérêts du service, soit en tête immédiatement derrière la locomotive, soit en queue derrière le dernier véhicule à voyageurs. Des dérogations éventuelles à cette prescription doivent être autorisées par la Direction E 12-1.

Aux trains dont la vitesse dépasse 90 km/h, les wagons à deux essieux doivent être classés en queue.

2. TRAINS ASSURES PAR AUTORAILS.

- 26 Les combinaisons ci-après sont autorisées :
- 1 autorail ;
 - 1 autorail + 1 remorque ;
 - 1 autorail + 1 wagon ;
 - 1 autorail + 1 remorque + 1 autorail ;
 - 1 autorail + 2 remorques + 1 autorail ;
 - 1 autorail + 1 remorque + 1 autorail + 1 remorque ;
 - 1 autorail + 1 remorque + 1 autorail + 1 wagon ;
 - 2 autorails ;
 - 2 autorails + 1 remorque ;
 - 2 autorails + 1 wagon ;
 - 2 autorails + 2 remorques (cette combinaison n'est pas autorisée en cas de chauffage du train) ;
 - 2 autorails + 2 wagons ;
 - 2 autorails + 1 remorque + 1 wagon.
- Voir avis 67/07
RFE 122 22.*

3. TRAINS ASSURES PAR AUTOMOTRICES.

- 27 Aucun classement particulier n'est prescrit, exception faite des automotrices quadruples qui doivent être orientées de telle sorte que le compartiment fourgon se trouve du côté Sud (côté Forest) au passage à Bruxelles-Midi ou du côté littoral au départ d'Anvers vers Ostende. Les C.R.G. et les gares doivent informer le répartiteur M. intéressé de tout virage de rame occasionné par une déviation ou un détournement.

4. TRAINS ASSURES PAR RAMES REVERSIBLES.

- 28 — Une voiture-pilote non utilisée à cette fin peut circuler dans le corps du train parmi les autres voitures.
- Les voitures doivent être disposées de façon que le câble d'accouplement soit du même côté de la rame.
 - Une locomotive de ligne remorquée ajoutée exceptionnellement (article 20) doit être classée en queue du train comme dernier véhicule.
 - En cas d'acheminement par un train assuré par rame réversible électrique d'une 2^e locomotive bi-courant de la série 25-5, il est **interdit** de coupler électriquement la 2^e locomotive quelle que soit sa position ou son orientation vis-à-vis de la rame.

4.1. RAMES REVERSIBLES DIESEL CONSTITUEES DE MATERIEL M 1.

- 29 Les voitures sont obligatoirement classées et orientées comme suit :
- la locomotive diesel ;
 - la voiture d'about mixte 1^e/2^e classe orientée avec les compartiments 2^e classe contigus à la locomotive ;
 - les voitures de 2^e classe ;
 - une voiture-pilote.

4.2. RAMES REVERSIBLES DIESEL ET ELECTRIQUES DE MATERIEL M 2.

4.2.1. Rames réversibles diesel.

- 30 Ces rames doivent être classées comme suit :
- la locomotive diesel ;
 - la voiture d'about ;
 - 5 voitures intermédiaires maximum ;
 - une voiture-pilote.

Les rames doivent répondre aux conditions de circulation ci-après :

- la voiture d'about doit toujours se trouver côté locomotive avec les compartiments 1^e classe orientés obligatoirement vers celle-ci, en raison de l'emplacement de l'équipement spécial conçu pour l'accouplement avec les locomotives diesel;
- une voiture d'about supplémentaire peut être utilisée comme voiture intermédiaire mais les compartiments de 1^e classe doivent toujours être orientés vers la locomotive diesel;
- les voitures d'about, les voitures intermédiaires et les voitures-pilote diesel (avec bandes verticales jaunes) ne peuvent être utilisées qu'avec une locomotive diesel;
- les voitures intermédiaires électriques (avec bandes verticales bleues) peuvent être utilisées comme voitures intermédiaires dans une rame réversible remorquée par une locomotive diesel.

4.2.2. Rames réversibles électriques.

31 Ces rames doivent être classées comme suit :

- la locomotive électrique;
- 10 voitures intermédiaires maximum;
- une voiture-pilote.

Les rames doivent répondre aux conditions de circulation ci-après :

- elles doivent toujours être remorquées par une locomotive de la série 25;
- les voitures-pilote, pourvues de bandes bleu clair :
 - ne peuvent être remorquées que par une locomotive de la série 25;
 - peuvent circuler comme voitures intermédiaires dans la composition de la rame;
- si une seconde locomotive est ajoutée en tête ou en queue du train pour le remorquer ou le pousser :
 - elles ne peuvent être couplées aux coupleurs spécifiques au système réversible;
 - la locomotive non utilisée doit être mise hors service;
- suite à certaines restrictions aux locomotives série 25, les rames réversibles électriques ne peuvent parcourir que des lignes à profil plat.

4.3. RAMES REVERSIBLES DIESEL CONSTITUEES
D'UNE VOITURE-PILOTE M 1 ET DE VOITURES
INTERMEDIAIRES M 2.

32 Ces rames doivent être classées comme suit :

- la locomotive diesel ;
- la ou les deux voitures 2^e classe M 2 ;
- la voiture mixte 1^e/2^e classe M 2 ;
- la voiture-pilote BDS M 1.

Les rames doivent répondre aux conditions de circulation ci-après :

- elles doivent toujours être tractionnées par une locomotive diesel d'une des séries 55 ou 62 ;
- une voiture B doit se trouver contre la locomotive qui doit lui être accouplée au moyen d'un des 2 coupleurs appropriés peints en jaune et déposés dans la BDS. Dans le compartiment à bagages de la BDS doit se trouver un coupleur approprié de réserve, peint en jaune ;
- les voitures BDS/M 1 ne peuvent être utilisées que dans les rames réversibles constituées de voitures M 2 ;
- contre la BDS ne peut se trouver qu'une des voitures AB ;
- les voyageurs ne sont pas admis dans la voiture BDS (le chef de train ferme les portes d'accès).

4.4. RAMES REVERSIBLES ELECTRIQUES DU SER-
VICE BENELUX.

4.4.1. Orientation des rames.

33 En service normal prévu, les rames sont orientées de façon que la locomotive soit classée comme suit :

- sens de marche Bruxelles — Amsterdam :
 - d'Anvers-Central à Amsterdam : en tête ;
 - de Bruxelles-Midi à Anvers-Central : en queue ;
- sens de marche Amsterdam — Bruxelles :
 - d'Anvers-Central à Bruxelles-Midi : en tête ;
 - d'Amsterdam à Anvers-Central : en queue ;

4.4.2. Classement des rames.

- 34 Les rames sont normalement classées comme suit :
- la locomotive électrique ;
 - une voiture-poste ;
 - les voitures de 2^e classe ;
 - la voiture mixte 1^e/2^e classe orientée avec les compartiments de 1^e classe contigus à la voiture de 1^e classe ;
 - la voiture de 1^e classe ;
 - une voiture-pilote.

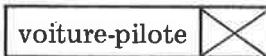
4.4.3. Orientation et classement des voitures-pilote.

- 35 Lorsque le train circule sous le régime "rame réversible", la cabine de conduite de la voiture-pilote doit toujours être dirigée vers le côté opposé à la locomotive et ne peut jamais être contiguë à celle-ci.

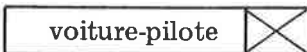
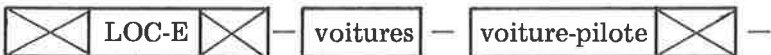
4.4.4. Acheminement d'une 2^e voiture-pilote.

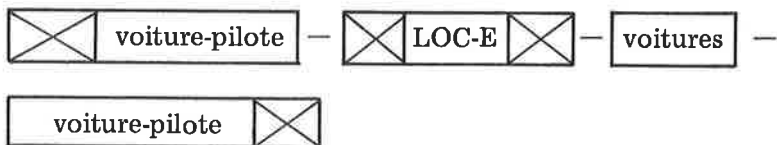
- 36 L'acheminement d'une 2^e voiture-pilote peut être effectué dans les conditions ci-après :
- respect **absolu** des prescriptions du chiffre 4.4.3.; le classement normal se représente alors comme suit :

( = cabine de conduite)



- les 2 classements suivants sont possibles techniquement ; ils ne peuvent toutefois être effectués que dans des conditions exceptionnelles :





— tout autre classement est interdit.

4.4.5. Dérogations.

- 37 Dans certaines circonstances (avarie, renforcement, détournement, accident, e.a.), il peut être dérogé exceptionnellement à l'orientation et au classement prévus aux chiffres 4.4.1. et 4.4.2. moyennant le respect absolu des prescriptions du chiffre 4.4.3.

CHAPITRE III.

COMPOSITION ET CHARGE
DES TRAINS DE VOYAGEURS.

1. TRAINS REMORQUES.

1.1. COMPOSITIONS MINIMALE ET MAXIMALE.

1.1.1. Règle générale.

- 38** La composition minimale d'un train remorqué par une locomotive est de 3 voitures.

Si plusieurs locomotives sont présentes au train (double traction ou locomotive remorquée), il faut autant de fois trois voitures qu'il y a de locomotives.

Pour l'application de cette règle, les **wagons** éventuellement inclus dans la rame sont à considérer comme **voitures**.

La composition maximale est de 16 **véhicules**.

Les trains dont la composition dépasse 12 **véhicules** sont des **trains longs**.

1.1.2. Dérogations.

- 39** Si la composition minimale n'est pas atteinte, les prescriptions du R.G.E. 122.22 art. 2 sont d'application.

- 40** Les trains longs peuvent exceptionnellement être composés de 17 ou 18 **véhicules** et deviennent **trains extra-longs**.

- 41** La composition maximale des trains d'autos accompagnées peut atteindre 32 **véhicules**, 92 **essieux**, 1200 **tonnes**.

1.1.3. Conditions de circulation.

- 42** La circulation des trains ne comportant pas plus de 12 **véhicules** n'est soumise à aucune prescription particulière.

- 43** La circulation de **trains longs** est prévue sur certaines lignes.

De plus, certains trains dont la composition normale ne dépasse pas 12 véhicules de même que des trains extraordinaires, peuvent exceptionnellement devenir des **trains longs** moyennant l'accord des gares intéressées. Cet accord doit être obtenu préalablement par le service qui prescrit ou autorise la mesure.

Dans tous ces cas, les gares sont chargées de prendre les mesures adéquates.

- 44 La circulation de **trains extra-longs** n'est autorisée que lorsque les conditions ci-après sont remplies simultanément :
- la circulation de tels trains ne peut être prescrite que par la Direction E 12-3 (bulletin ou télégramme) ou par le C.G.T. (situations exceptionnelles);
 - l'autorité qui prescrit la circulation d'un train extra-long prend l'accord des gares intéressées qui appliquent les mesures adéquates;
 - le train doit être remorqué en traction électrique, sauf en cas de force majeure (détournement, accident, défaillance de la locomotive électrique, ...) ou en dehors de la période de chauffage.

De plus, l'attention du chef de train doit être attirée avant le départ sur la composition exceptionnelle du train extra-long afin de lui permettre éventuellement de canaliser les voyageurs au débarquement et de les aider.

1.2. CHARGE MAXIMALE.

1.2.1. Trains ordinaires.

- 45 La charge maximale d'un train est limitée à 1000 tonnes. Elle est renseignée en tête de colonne dans les tableaux-horaires des fascicules 1 et 2 du Tome I du L.S.T. sous forme de fraction.

Le dénominateur détermine, pour l'horaire établi, la charge afférente à la série de locomotive prévue pour la remorque et indiquée en numérateur (voir R.G.E. 122.10).

1.2.2. Trains extraordinaires.

1.2.2.1. TRAIN MIS EN MARCHÉ PAR LA DIRECTION OU UN GROUPE D'EXPLOITATION.

46 La charge prévue est établie en accord avec la Direction M.

1.2.2.2. TRAIN MIS EN MARCHÉ PAR UNE GARE.

47 Pour déterminer la charge autorisée, la gare se base sur la charge et l'horaire du train dédoublé ou d'un train similaire, tout en tenant compte de la série de la locomotive fournie.

1.2.3. Trains en double traction.

48 La charge autorisée pour un train en double traction est égale à la somme des charges prévues pour chacune des locomotives de remorque, sans dépasser toutefois les compositions maximales reprises aux chiffres 1.1.1. et 1.1.2. et la charge de 1000 tonnes.

1.2.4. Cas particuliers.

49 En cas de remplacement d'une locomotive défailante (avarie, perturbation dans les roulements, ...) par une locomotive moins puissante, la charge et l'horaire du train ne sont pas modifiés; le conducteur s'efforce de respecter l'horaire prévu: le retard éventuel est mis à charge du service M.

Pour les trains détournés de leur itinéraire normal, le C.R.G. ou la gare qui organise le détournement trace un horaire en prenant pour base l'horaire d'un train de même catégorie circulant sur la ligne parcourue par le train détourné. Dans ce cas, la charge autorisée est celle des trains de marchandises, mais elle ne peut dépasser les maxima repris aux articles 45 à 48; les pertes éventuelles dans la marche sont mises à charge du service M.

1.3. CHARGE REELLE.

50 La charge réelle d'un train de voyageurs remorqué est obtenue en additionnant la masse de tous les véhicules dont il est composé, locomotives de remorque ou de pousse non comprises.

Sont prises en considération pour le calcul de cette charge réelle:

- la tare lorsque le véhicule circule à vide et lorsqu'il s'agit d'une voiture-restaurant ou d'une voiture-bar ou buffet circulant à charge;
- la masse totale lorsque le véhicule circule à charge.

Ces masses sont déterminées et représentées comme suit:

1.3.1. Tare.

51 La tare figure soit sur les longerons, soit sur les parois longitudinales ou sur des plaques apposées en dessous de ces parois.

1.3.2. Masse totale.

1.3.2.1. VOITURES ET FOURGONS A BAGAGES S.N.C.B.

52 La masse totale figure sur des plaques apposées en dessous des parois longitudinales.

1.3.2.2. VOITURES ET FOURGONS A BAGAGES ETRANGERS.

53 Lorsque la masse totale ne figure pas sur le véhicule, elle est déterminée en ajoutant les masses forfaitaires indiquées ci-dessous à la tare réelle du véhicule; le résultat est arrondi à la tonne supérieure:

Voitures de 1 ^e classe	4 t
Voitures-couchettes de 1 ^e classe	4 t
Voitures de 1 ^e classe/fourgon	4 t
Voitures de 2 ^e classe de moins de 80 places assises	5 t
Voitures de 2 ^e classe de 80 places assises et plus	6 t
Voitures de 2 ^e classe/fourgon	5 t

Voitures mixtes 1 ^e /2 ^e classe	5 t
Voitures-couchettes de 2 ^e classe et de 1 ^e /2 ^e classe	5 t
Voitures-lits	2 t
Voitures 1 ^e classe/bar ou buffet	2 t
Voitures 2 ^e classe/bar ou buffet	2 t
Voitures-restaurant/fourgon	2 t
Fourgons à bagages	5 t
Voitures-poste	5 t
Voitures-restaurant	tare non majorée
Voitures-buffet ou bar	tare non majorée
Autres véhicules RIC	4 t

1.3.2.3. VEHICULES PORTE-AUTOS.

- 54 La masse totale est obtenue en ajoutant à la tare 1 tonne par véhicule transporté (automobile, caravane, remorque routière, bateau, ...); le résultat est arrondi à la tonne supérieure.

1.3.2.4. WAGONS.

- 55 Voir à ce sujet les prescriptions du R.G.E. 122.31.

1.3.2.5. LOCOMOTIVE REMORQUEE.

- 56 Voir à ce sujet liste 40 du Tome III du L.S.T.

2. TRAINS ASSURES PAR AUTORAILS. *Voir aussi 122.192 R.F.E. 122.22*

- 57 Chaque autorail ne peut remorquer qu'un seul véhicule, soit une remorque pour autorail accouplable (à 2 essieux ou à bogies), soit un wagon.

Les diverses combinaisons possibles sont reprises à l'article 26.

3. TRAINS ASSURES PAR AUTOMOTRICES.

- 58 La composition des trains assurés en automotrices ne peut dépasser 12 voitures; pour la détermination de ce nombre, les automotrices doubles comptent pour 2 voitures et les automotrices quadruples pour 4.

4. TRAINS ASSURES PAR RAMES REVERSIBLES.

59 Ces trains sont assimilés aux trains remorqués (chiffre 1).

Toutefois, leur composition maximale est limitée à :

12 véhicules : pour les trains diesel composés de matériel M 1 ;

12 véhicules : pour les trains électriques du service Benelux ;

11 véhicules : pour les trains électriques composés de matériel M 2 ;

7 véhicules : pour les trains diesel composés de matériel M 2 ;

4 véhicules : pour les trains diesel composés de matériel M 2
+ BDS M 1.

Principes généraux de la numérotation unifiée UIC du matériel à voyageurs remorqué (1).

Régime d'échange		Adminis- tration proprié- taire	Caractéristiques d'exploitation							N° d'ordre dans sa série	Auto- con- trôle			
			Catégorie du véhicule (3)		Nombre de compartiments ou type de véhicules (3)		Vitesse max.		Type de chauffage			Caractéristiques chauffage		
1+2		3+4	5		6		7		8		9+10+11	12		
50	Hv utilisée en service intérieur	Voir an- nexe II	0	Véhicules parti- culiers y com- pris Hv poste	0	10 ou Hv Post	0	120	E	0	Toutes tensions et ou V			
51	Hv utilisée en service international		1	A	2	12	1	120	E+V					
60	Hv utilisée pour les besoins propres du réseau et ne participant pas au trafic commercial (Ex. voiture exposition)		2	B	3	cc à 3/1 ^e classe 5/2 ^e classe	3	140	E	1	à 7	régimes variables au- tres que 3000 volts continu ou régime vapeur. S.N.C.B. 5 et 6 = V		
61	Hv à confort augmenté et climatisée non ex- ploitée en commun (Hv TEE et Hv à places assises, couchettes, restaurant et buffet)		3	AB	4	{	4	140	E+V	8	9	3000 volts continu + V		
			4	Ac ou Ac Bc			5	140	E+V					
65	Wagon pour le transport d'automobiles non RIC, en service train autos-couchettes (2)		5	Bc	6	{	6	140	V	9	autonome			
			6	WL			7	160	E					
71	Hv à confort augmenté et climatisée exploi- tée en commun (Hv autres que Hv TEE, Hv à places assises et couchettes)		7	WL	5	{	8	160	E+V	Autono- me E+V				
			8	Hv de construc- tion spéciale (AD, ABD, WR, ..)			9	+160						
			6	{			6							
		6	{	6										
		9	D + Matériel spécial (Le-Leq-Laeq)	7	{	7			(V = chauffage à vapeur) (cc = couchettes)					
						8								
						8								
				9	{	9								
						9								

(1) L'annexe 1 du R.G.E. 122.24 donne les caractéristiques principales du matériel à voyageurs remorqué de la S.N.C.B.

(2) Les wagons pour le transport d'automobiles portent, lorsqu'ils circulent dans les trains auto-couchettes du service international, le marquage d'identification voyageurs. Les wagons de ce type utilisés périodiquement en service auto-couchettes et en service marchandises, portent, suivant le cas, le marquage voyageurs ou le marquage marchandises; la substitution d'un marquage à l'autre se fait au moyen d'une plaque ou d'un autre dispositif amovible que seule l'administration propriétaire peut manœuvrer.

(3) Exemples de combinaison des 5^e et 6^e chiffres: 00 = voitures poste;

81 = voiture à places assises 1^e classe ou 1^e/2^e classe avec compartiment bagages (AD-ABD);

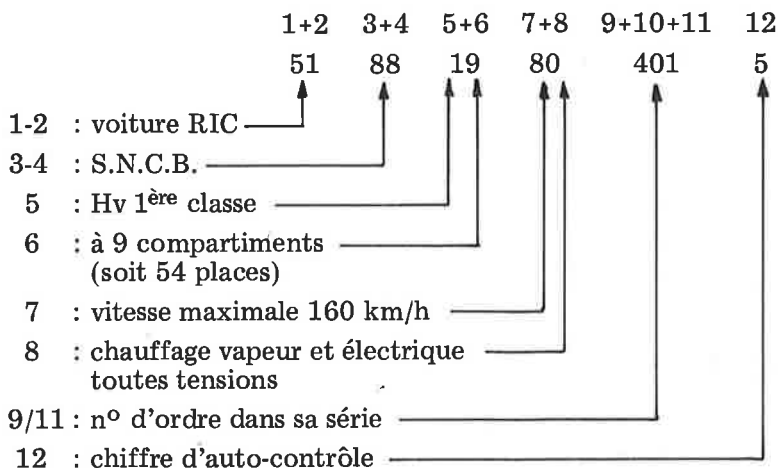
59 = voiture de 2^e classe à 9 compartiments de 6 couchettes.

122.21

ANNEXE I.

Page 2.

Exemple.



Le chiffre d'auto-contrôle s'élabore comme suit :

- prendre les chiffres de rang pair (comptés à partir de la droite) à leur valeur décimale propre ;
- multiplier par 2 les chiffres de rang impair comptés à partir de la droite ;
- additionner la suite des chiffres ainsi formée et retenir le chiffre des unités de la somme obtenue ;
- compléter à 10, le chiffre des unités. Ce complément est le chiffre auto-contrôle.

Soit	<u>5</u>	<u>1</u>	<u>8</u>	<u>8</u>	<u>1</u>	<u>9</u>	<u>8</u>	<u>0</u>	<u>4</u>	<u>0</u>	<u>1</u>
	x		x		x		x		x		x
	2		2		2		2		2		2
	10	1	16	8	2	9	16	0	8	0	2

$$1+0+1+1+6+8+2+9+1+6+0+8+0+2 = 45$$

Complément à 10 du chiffre 5 = 5 : chiffre auto-contrôle.



SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

Direction Exploitation
Division 12-1
Section 6
Tél. 3512

Bruxelles, le 28 novembre 1983.

AVIS N°41 E.

Fascicule 122.22.

Distribution :

0	: 22.
000	: 20.
1	: 30(10).
120	: 2, 20, 31, 32, 42, 43, 55.
101 à 106	: 41, 42, 68.
21-01, 23-01, 24-01	: 1 ex.
22-01	: 12 ex.
220	: 1 ex.
203, 204, 205, 213, 214, 215	: 20, 43(1 ex).
31	: 20 (1 ex).
42-11	: 22 (1 ex).
52-11	: 20 (1 ex).
63-14, 63-21	: 20.
91-12	: 1.
91-21	: 20.
92-3	: 7, 20, 31, 42.
Réserve	: 300 ex.

Fascicule 122.22

Vitesse des trains de voyageurs.

Le fascicule ci-joint constitue le 180e supplément au Livre 122.

La distribution de l'avis sera annotée à la fiche D 24 des agents intéressés.

Nature des modifications.

- Le plan méthodique du R.G.E. joint à l'avis 1E du 04.01.83 est à compléter en conséquence dans les colonnes 2, 3 et 4 en regard du fascicule 122.22.
- Le tableau des suppléments au livre 122 est à remplacer.
- Le fascicule 122.22 d'octobre 1980 est à remplacer par le fascicule ci-joint.
- L'insertion 36/83 à la circulaire mensuelle E n° 2 du 05.02.83 et le point 3 de l'insertion 106/83 à la circulaire mensuelle E n° 6 du 05.06.83 sont supprimés.

Date d'application : immédiate.

Le Directeur,



1r. M. DE WULF.

**TABLEAU DES SUPPLEMENTS EN VIGUEUR AU R.G.E. —
LIVRE 122.**

N.B. : Ce tableau remplace tout tableau antérieur. Un tiré à part en est distribué sous le code 01.

N° du supplément	N° et année de l'avis	Fascicule modifié	Objet du supplément	Visa
100	2 E/1975	122.23	Fascicule renouvelé.	
102	6 E/1975	122.26	Fascicule renouvelé.	
104	12 E/1975	122.25	Fascicule renouvelé.	
107	15 E/1975	122.24	Fascicule renouvelé.	
114	7 E/1976	122.28	Nouveau fascicule.	
117	10 E/1976	122.44	Fascicule renouvelé.	
137	5 E/1978	122.43	Fascicule renouvelé.	
143	17 E/1978	122.35	Fascicule renouvelé.	
144	23 E/1978	122.26	Modifications.	
145	24 E/1978	122.23	Modifications.	
149	5 E/1979	122.36	Fascicule renouvelé.	
150	6 E/1979	122.24	Modifications.	
152	13 E/1979	122.11	Fascicule renouvelé.	
155	1 E/1980	122.32	Fascicule renouvelé.	
156	2 E/1980	122.33	Fascicule renouvelé.	
157	6 E/1980	122.31	Fascicule renouvelé.	
158	7 E/1980	122.41	Fascicule renouvelé.	
159	8 E/1980	122.10	Fascicule renouvelé.	
162	15 E/1981	122.32	Annexe I renouvelée.	
163	3 E/1982	122.15	Fascicule renouvelé.	

630273

**TABLEAU DES SUPPLEMENTS EN VIGUEUR AU R.G.E. --
LIVRE 122 (suite).**

N.B. : Ce tableau remplace tout tableau antérieur. Un tiré à part en est distribué sous le code 01.

N° du supplément	N° et année de l'avis	Fascicule modifié	Objet du supplément	Visa
164	6 E/1982	122.30	Fascicule renouvelé.	
165	4 E/1983	122.18	Nouveau fascicule.	
166	16 E/1983	122.10	Pages 1/2, 13 à 16, 19 à 22, 29/30 et 3 à 10 de l'annexe 2 rempl.	
167	17 E/1983	122.16	Fascicule renouvelé.	
168	18 E/1983	122.14	Fascicule renouvelé.	
169	19 E/1983	122.24	Pages 7 à 10, 25 à 28 et annexe I remplacées Annexe II supprimée.	
170	20 E/1983	122.21	Fascicule renouvelé.	
171	21 E/1983	122.38	Fascicule renouvelé.	
172	22 E/1983	122.20	Fascicule renouvelé.	
173	28 E/1983	122.17	Nouveau fascicule.	
174	29 E/1983	122.27	Fascicule renouvelé.	
175	33 E/1983	122.13	Fascicule renouvelé.	
176	34 E/1983	122.10	Sommaire pages 9 à 35 et annexes 1 et 5 remplacées. Annexe 6 ajoutée.	
177	35 E/1983	122.15	Annexe 1 remplacée.	
178	39 E/1983	122.31	Modifications.	
179	40 E/1983	122.36	Modifications.	
180	41 E/1983	122.22	Fascicule renouvelé.	

VITESSE DES TRAINS DE VOYAGEURS.

SOMMAIRE.

1. VITESSE MAXIMUM DES TRAINS DE VOYAGEURS.
2. COMMUNICATION AU CONDUCTEUR PAR LE SERVICE DE L'EXPLOITATION DES RENSEIGNEMENTS AYANT TRAIT A LA VITESSE MAXIMUM DU TRAIN.
 - 2.1. QUI DOIT DONNER L'INFORMATION ?
 - 2.2. QUELLE INFORMATION DOIT ETRE DONNEE ?
 - 2.2.1. Trains de voyageurs tractés.
 - 2.2.2. Trains assurés par automotrices.
 - 2.2.3. Trains assurés par autorails.
 - 2.3. COMMENT L'INFORMATION DOIT-ELLE ETRE DONNEE ?
 - 2.4. A QUELLE OCCASION L'INFORMATION DOIT-ELLE ETRE DONNEE ?
 - 2.5. OU TROUVER LES ELEMENTS D'INFORMATION ?

Annexe: VITESSE MAXIMUM DU MATERIEL A VOYAGEURS TRACTE DONT LA SUSPENSION PNEUMATIQUE NE FONCTIONNE PAS.

VITESSE DES TRAINS DE VOYAGEURS.

1. VITESSE MAXIMUM DES TRAINS DE VOYAGEURS.

- 1 La vitesse maximum d'un train de voyageurs est déterminée par le conducteur qui dessert le frein automatique.
- 2 Pour ce faire, ce conducteur doit tenir compte :
- a) pour les trains de voyageurs tractés :
 - de la composition minimale exigée pour un train (1),
 - de la vitesse maximum du matériel et de la ou des locomotives de remorque;
 - b) pour les trains assurés par automotrices :
 - de la vitesse maximum des automotrices qui constituent le train;
 - c) pour les trains assurés par autorails :
 - de la vitesse maximum des autorails, de leurs remorques et des wagons faisant partie de la composition du train.
- 3 D'autre part, le conducteur respecte les indications de la signalisation et les réductions de vitesse prescrites dans sa réglementation et il obéit aux ordres d'adaptation de vitesse qui lui sont donnés par un agent qualifié, de la façon prescrite par le règlement.

2. COMMUNICATION AU CONDUCTEUR PAR LE SERVICE DE L'EXPLOITATION DES RENSEIGNEMENTS AYANT TRAIT A LA VITESSE MAXIMUM DU TRAIN.

2.1. QUI DOIT DONNER L'INFORMATION ?

- 4 Les renseignements sont communiqués au conducteur par le chef de train ou par le chef de gare si le train n'est pas escorté par un chef de train.

-
- (1) Si la composition minimale n'est pas atteinte, la vitesse maximum du train ne peut dépasser en aucun cas :
- la vitesse maximum autorisée pour la locomotive de remorque circulant seule;
 - la vitesse maximum autorisée pour un train de locomotives si plusieurs locomotives sont présentes au train.

2.2. QUELLE INFORMATION DOIT ETRE DONNEE ?

2.2.1. Trains de voyageurs tractés :

5

- Le service E. (art. 4) communique au conducteur :
- le nombre de véhicules entrant dans la composition du train comme prévu au R.G.E. 122.10, annexe 2, chiffre 1.2.1., rubrique 4.3.;
 - la vitesse maximum du véhicule le plus lent faisant partie de la rame (matériel à voyageurs, locomotive remorquée, matériel à marchandises).

Remarque :

Le conducteur détermine lui-même la vitesse de la ou des locomotives de remorque et tient compte de la limitation à 120 km/h pour les trains remorqués par deux locomotives électriques (1).

2.2.2. Trains assurés par automotrices :

6

- Le service E. (art. 4) communique au conducteur : la vitesse maximum de l'automotrice la plus lente faisant partie de la composition du train.

Remarque :

Le conducteur détermine lui-même la vitesse maximum du train :

- lorsqu'il est composé d'une seule automotrice;
- lorsque sa composition est réduite du nombre d'automotrices prévu au roulement (2).

2.2.3. Trains assurés par autorails :

7

Aucune information n'est à faire.

Remarque :

Si un ou deux wagons sont ajoutés au train, le service E. (art. 4) communique au conducteur la vitesse la moins élevée de ceux-ci.

-
- (1) La Direction M. peut accorder des dérogations à cette règle.
(2) Lorsque la composition d'un train est réduite du nombre d'automotrices prévu au roulement, le service E. (art. 4) communique au conducteur la nouvelle vitesse maximum si l'automotrice la plus lente ayant déterminé la vitesse maximum du train n'en fait plus partie.

2.3. COMMENT L'INFORMATION DOIT-ELLE ETRE DONNEE ?

- 8 Les renseignements sont fournis au conducteur au moyen d'un E 286 complété selon les prescriptions du R.G.E. 122.10 — annexe 2.

2.4. A QUELLE OCCASION L'INFORMATION DOIT-ELLE ETRE DONNEE ?

- 9 Le R.G.E. 122.11 — Titre I et l'annexe au présent fascicule déterminent les cas où l'information doit être faite au conducteur.

2.5. OU TROUVER LES ELEMENTS D'INFORMATION ?

- 10 La vitesse maximum (ou les éléments pour déterminer celle-ci) des véhicules et des véhicules moteurs qui peuvent entrer dans la composition des trains de voyageurs sont indiqués :

- a) pour le matériel à voyageurs tracté, non équipé d'une suspension pneumatique ou équipé d'une suspension pneumatique en fonctionnement (1) :
- par l'indication dans un cartouche figurant au bas des parois latérales de chaque voiture (pour le matériel à voyageurs RIC, la vitesse maximum est mentionnée à gauche du signe RIC);
 - par le R.G.E. 122.24 — annexe I, si le matériel appartient à la S.N.C.B.;
- b) pour les locomotives qui développent l'effort moteur ou qui sont remorquées :
- par la mention "... km/h" peinte sur les parois latérales à proximité d'un des postes de conduite des locomotives S.N.C.B.;
 - par le L.S.T. Tome III — listes 40 et 40C;
- c) pour les automotrices :
- par la mention "... km/h" qui figure au bas des parois latérales de chaque voiture;
 - par le L.S.T. Tome III — Liste 40bis B;

(1) Si le matériel à voyageurs tracté est équipé d'une suspension pneumatique qui ne fonctionne pas, voir l'annexe.

d) pour les autorails :

— par le L.S.T. Tome III — liste 40bis A.

e) pour le matériel à marchandises :

— par le R.G.E. 122.32 — Annexe I.

Remarque.

Le chef de train reçoit du chef de gare un bordereau de train de marchandises pour le wagon ou le groupe de wagons ajouté au train de voyageurs. La séquence finale de ce bordereau indique la vitesse maximum que peuvent atteindre le wagon ou le groupe de wagons.

**VITESSE MAXIMUM DU MATERIEL A VOYAGEURS
TRACTE DONT LA SUSPENSION PNEUMATIQUE NE
FONCTIONNE PAS.**

Lorsque la suspension pneumatique d'un véhicule à voyageurs ne fonctionne pas :

- soit en raison d'une défectuosité à l'appareillage;
- soit par défaut d'alimentation par la conduite haute pression,

la circulation de ce véhicule n'est admise qu'à condition de limiter la vitesse maximum à :

a) voitures S.N.C.B. :

- 60 km/h lorsque le véhicule est occupé par des voyageurs;
- 80 km/h lorsque le véhicule est vide et que son accès est interdit aux voyageurs;

b) voitures S.N.C.F. :

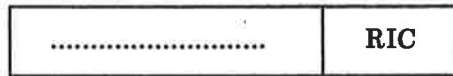
- 80 km/h lorsque le véhicule est occupé par des voyageurs;
- 120 km/h lorsque le véhicule est vide et que son accès est interdit aux voyageurs.

Le chef de train (ou le chef de gare, si le train n'est pas escorté par un chef de train) devra tenir compte entre autres de ces prescriptions pour compléter les rubriques 4.4. et 4.1. et éventuellement la rubrique 5 de la fiche de liaison Service E/Conducteur (E 286).

VITESSE MAXIMUM DU MATERIEL A VOYAGEURS TRACTE.

1. MATERIEL A VOYAGEURS RIC (1).

La vitesse maximum est indiquée dans un cartouche, à gauche du signe RIC.



Ce cartouche figure au bas des parois latérales de chaque voiture.

2. MATERIEL A VOYAGEURS S.N.C.B. NON RIC (1).

La vitesse maximum est indiquée dans un cartouche figurant au bas des parois latérales de chaque voiture.

3. MATERIEL A VOYAGEURS ETRANGER NON RIC CIRCULANT SUR LE RESEAU S.N.C.B. EN VERTU D'ACCORDS BILATERAUX.

La vitesse maximum autorisée est indiquée de la même manière que sur les voitures non RIC de la S.N.C.B.

(1) Pour le matériel à voyageurs tracté de la S.N.C.B., la vitesse maximum est également indiquée au R.G.E. 122.24 — Annexe I.

VITESSE MAXIMUM DU MATERIEL A VOYAGEURS DONT LA SUSPENSION PNEUMATIQUE NE FONCTIONNE PAS.

Lorsque la suspension pneumatique d'un véhicule à voyageurs ne fonctionne pas :

- soit en raison d'une défectuosité à l'appareillage;
- soit par défaut d'alimentation par la conduite haute pression,

la circulation de ce véhicule n'est admise qu'à condition de limiter la vitesse maximum à :

a) voitures S.N.C.B.

- 60 km/h lorsque le véhicule est occupé par des voyageurs;
- 80 km/h lorsque le véhicule est vide et que son accès est interdit aux voyageurs.

b) voitures S.N.C.F.

- 80 km/h lorsque le véhicule est occupé par des voyageurs;
- 120 km/h lorsque le véhicule est vide et que son accès est interdit aux voyageurs.

Le chef de train ou le chef de gare, si le train n'est pas accompagné par un chef de train, devra tenir compte entre autres de ces prescriptions pour compléter les rubriques 4.4. et 4.1. et éventuellement la rubrique 5 de la fiche de liaison Service E/Conducteur (E 286).



Direction Exploitation
Division 12-1
Section 93
Tél. 22812

Bruxelles, le 23 janvier 1984.

AVIS N° 6 E.

183e supplément au R.G.E. livre 122 - fascicule 122.23.

Distribution :

0	: 22.
000	: 20.
.1	: 30(10).
120	: 2, 20, 31, 32, 42, 43, 55.
101 à 106	: 41, 42, 68.
21-01, 23-01, 24-01	: 1 ex.
22-01	: 12 ex.
220	: 1 ex.
203, 204, 205, 213, 214, 215	: 20, 43 (1 ex).
31	: 20 (1 ex).
42-11	: 22 (1 ex).
52-11	: 20 (1 ex).
63-14, 63-21	: 20.
91-12	: 1.
91-21	: 20.
92-3	: 7, 20, 31, 42.
Réserve	: 300 ex.

Le présent avis constitue le 183e supplément au livre 122.

Sa publication est motivée par la mise en service de nouveaux véhicules.

Il supprime :

- les avis 2 E du 10.02.75 et 24 E du 31.10.78;
- l'insertion 31/82 à la circulaire mensuelle E. n° 3 de 1982.

Sa distribution sera annotée à la fiche D 24 des agents intéressés.

Nature des modifications :

- Fascicule 122.23 publié par l'avis 2 E du 10.02.75 et modifié par l'avis 24 E du 31.10.78, à remplacer par le fascicule ci-joint.
- Tableau des suppléments en vigueur au livre 122, à remplacer par le tableau ci-joint.
- Plan méthodique publié par l'avis 1 E de 1984, à annoter en conséquence en regard de 122.23.

Mise en vigueur : immédiate.

Le Directeur,



Ir. M. DE WULF.

**TABLEAU DES SUPPLEMENTS EN VIGUEUR AU R.G.E. —
LIVRE 122.**

N.B.: Ce tableau remplace tout tableau antérieur. Un tiré à part en est distribué sous le code 01.

N° du supplément	N° et année de l'avis	Fascicule modifié	Objet du supplément	Visa
102	6 E/1975	122.26	Fascicule renouvelé.	
107	15 E/1975	122.24	Fascicule renouvelé.	
114	7 E/1976	122.28	Nouveau fascicule.	
117	10 E/1976	122.44	Fascicule renouvelé.	
137	5 E/1978	122.43	Fascicule renouvelé.	
143	17 E/1978	122.35	Fascicule renouvelé.	
144	23 E/1978	122.26	Modifications.	
149	5 E/1979	122.36	Fascicule renouvelé.	
150	6 E/1979	122.24	Modifications.	
152	13 E/1979	122.11	Fascicule renouvelé.	
155	1 E/1980	122.32	Fascicule renouvelé.	
156	2 E/1980	122.33	Fascicule renouvelé.	
157	6 E/1980	122.31	Fascicule renouvelé.	
158	7 E/1980	122.41	Fascicule renouvelé.	
159	8 E/1980	122.10	Fascicule renouvelé.	
162	15 E/1981	122.32	Annexe I renouvelée.	
163	3 E/1982	122.15	Fascicule renouvelé.	
164	6 E/1982	122.30	Fascicule renouvelé.	
165	4 E/1983	122.18	Nouveau fascicule.	
166	16 E/1983	122.10	Pages 1/2, 13 à 16, 19 à 22, 29/30 et 3 à 10 de l'annexe 2 remplacées.	

640039

**TABLEAU DES SUPPLEMENTS EN VIGUEUR AU R.G.E. —
LIVRE 122 (suite).**

N.B.: Ce tableau remplace tout tableau antérieur. Un tiré à part en est distribué sous le code 01.

N° du supplément	N° et année de l'avis	Fascicule modifié	Objet du supplément	Visa
167	17 E/1983	122.16	Fascicule renouvelé.	
168	18 E/1983	122.14	Fascicule renouvelé.	
169	19 E/1983	122.24	Pages 7 à 10, 25 à 28 et annexe I remplacées. Annexe II supprimée.	
170	20 E/1983	122.21	Fascicule renouvelé.	
171	21 E/1983	122.38	Fascicule renouvelé.	
173	28 E/1983	122.17	Nouveau fascicule.	
174	29 E/1983	122.27	Fascicule renouvelé.	
175	33 E/1983	122.13	Fascicule renouvelé.	
176	34 E/1983	122.10	Sommaire, pages 9 à 35 et annexes 1 et 5 remplacés. Annexe 6 ajoutée.	
177	35 E/1983	122.15	Annexe 1 remplacée.	
178	39 E/1983	122.31	Modifications.	
179	40 E/1983	122.36	Modifications.	
180	41 E/1983	122.22	Fascicule renouvelé.	
181	4 E/1984	122.20	Fascicule renouvelé.	
182	5 E/1984	122.25	Fascicule renouvelé.	
183	6 E/1984	122.23	Fascicule renouvelé.	

REMORQUE DES TRAINS DE VOYAGEURS.

SOMMAIRE.

CHAPITRE I — TRAINS REMORQUES.

1. SERIES DE LOCOMOTIVES.

2. ORGANISATION DE LA REMORQUE.

2.1. FOURNITURE DES LOCOMOTIVES.

2.1.1. Trains réguliers.

2.1.2. Trains facultatifs.

2.1.3. Trains extraordinaires mis en marche par la Direction E. ou par un groupe.

2.1.4. Trains extraordinaires mis en marche par une gare.

2.2. SUBORDINATION.

2.3. PILOTAGE.

3. CONDITIONS DE REMORQUE.

3.1. SIMPLE TRACTION.

3.1.1. Principe.

3.1.2. Orientation de la locomotive.

3.2. DOUBLE TRACTION.

3.2.1. Principes.

3.2.2. Classement des locomotives.

3.2.3. Réduction de vitesse.

3.2.4. Avarie d'une des deux locomotives.

4. MODIFICATION AU MODE DE TRACTION.

122.23

Sommaire.

Page 2.

CHAPITRE II — TRAINS ASSURES PAR AUTORAILS.

1. SERIES D'AUTORAILS.
2. DISPOSITIONS GENERALES.
3. DISPOSITIONS SPECIALES.

CHAPITRE III — TRAINS ASSURES PAR AUTOMOTRICES.

1. SERIES D'AUTOMOTRICES.
2. DISPOSITIONS GENERALES.
3. DISPOSITIONS SPECIALES.
 - 3.1. ROULEMENT.
 - 3.2. SUBORDINATION.
 - 3.3. RESTRICTIONS.
 - 3.3.1. Accouplement.
 - 3.3.2. Intercirculation.
 - 3.3.3. Circulation.

CHAPITRE IV — TRAINS ASSURES PAR RAMES REVERSIBLES.

1. DISPOSITIONS GENERALES.
2. CONDITIONS DE REMORQUE.
 - 2.1. RAMES REVERSIBLES DIESEL.
 - 2.2. RAMES REVERSIBLES ELECTRIQUES.
 - 2.3. CIRCULATION SOUS LE REGIME AUTRE QUE LE REGIME "RAME REVERSIBLE".
3. CLASSEMENT ET ORIENTATION DE LA LOCOMOTIVE.

REMORQUE DES TRAINS DE VOYAGEURS.

CHAPITRE I -- TRAINS REMORQUES.

1. SERIES DE LOCOMOTIVES.

- 1 Les séries des locomotives, avec certaines caractéristiques, le poids, la puissance de freinage et la vitesse maximale autorisée sont reprises au Tome III du Livret du Service des Trains (LST):
- liste 40 pour les locomotives SNCB;
 - liste 46 C pour les locomotives étrangères.

2. ORGANISATION DE LA REMORQUE.

2.1. FOURNITURE DES LOCOMOTIVES.

2.1.1. Trains réguliers.

- 2 A chaque renouvellement des documents-horaires, la Direction M. 22-11 établit les roulements des locomotives assurant la remorque des trains réguliers, et les services des conducteurs. Ces documents sont publiés par les ateliers de traction.

Les modifications apportées pendant la période de validité sont notifiées aux services intéressés au moyen de suppléments publiés par les ateliers de traction avec l'accord de la Direction M. 22-11.

2.1.2. Trains facultatifs.

- 3 Pour les trains facultatifs dont l'horaire figure au Tome I du LST, le service de traction qui doit fournir la locomotive est désigné au roulement des locomotives.

Pour les trains facultatifs dont l'horaire a fait l'objet d'un bulletin de la Direction E., le service qui doit fournir la locomotive est désigné à ce bulletin ou au bulletin de mise en marche.

- 4 La demande de locomotive pour la remorque d'un train facultatif doit être faite par le service (Direction E., groupe ou gare) qui décide de sa mise en marche et, au plus tard, 8 heures avant l'heure fixée pour le départ.

Les ateliers de traction ou organes subordonnés concernés doivent s'efforcer de donner suite en temps utile aux demandes introduites dans un délai moindre.

2.1.3. Trains extraordinaires mis en marche par la Direction E. ou par un groupe.

- 5 Le bulletin ou le télégramme annonçant la mise en marche du train extraordinaire indique les conditions de remorque établies en accord avec la Direction M. 22-11.

2.1.4. Trains extraordinaires mis en marche par une gare.

- 6 Dès qu'une gare a la certitude qu'elle doit organiser un train extraordinaire, elle en avise :
- le C.R.G. chargé de la ligne sur laquelle le train s'engage au départ, si cette ligne est régulée;
 - le C.R.G. du groupe dont elle dépend, si la ligne sur laquelle le train s'engage au départ n'est pas régulée.

Le C.R.G. intéressé réquisitionne les moyens de traction demandés en s'adressant au service de traction le plus proche du point de départ, éventuellement par l'intermédiaire du répartiteur M. Il avise le C.G.T.V. de la suite réservée à la réquisition.

Si le service intéressé ne peut fournir les moyens de traction demandés, le C.G.T.V. est alerté immédiatement. Ce dernier décide des mesures à prendre, d'accord avec la Direction M. 22-11.

- 7 En cas d'urgence (par exemple, nécessité de mettre inopinément en marche un train de dédoublement pour faire face à une affluence imprévue de voyageurs), la réquisition peut être effectuée directement par la gare de formation du train, qui en informe sur-le-champ le C.R.G. intéressé.

- 8 Toute demande de locomotive pour la remorque d'un train extraordinaire doit être faite autant que possible la veille du jour de mise en marche et au plus tard huit heures avant l'heure fixée pour le départ; les ateliers de traction ou organes subordonnés concernés doivent s'efforcer de donner suite en temps utile aux demandes introduites dans un délai moindre.

2.2. SUBORDINATION.

- 9 Toutes les questions relatives à la gestion et au roulement des locomotives électriques sont du ressort :
- de la Direction M. 22-11 (au niveau des Directions);
 - des répartiteurs M. (au niveau des gares).

Ce derniers sont également habilités à ordonner toute modification au roulement des locomotives électriques (adjonction comme véhicule à un train ou échange en cours de route) dans le but de satisfaire aux impératifs du service M.

Toute utilisation de locomotive planton ou de réserve et toute modification au roulement doivent leur être signalées, si possible d'avance.

2.3. PILOTAGE.

- 10 Le service de traction qui fournit d'office un pilote a pour obligation d'en aviser le C.R.G. intéressé.
- 11 Quand un service de traction fait remorquer un train par une locomotive dont le conducteur ne connaît pas la ligne sur la totalité ou sur une partie du parcours à assurer, il fournit d'office un pilote ou demande, par l'intermédiaire du C.R.G., un pilote au service de traction le mieux situé pour intervenir.
- 12 Lorsque, par suite de circonstances imprévues, le conducteur d'un train de voyageurs demande un pilote en cours de route, la gare où la demande est formulée en avise le C.R.G. intéressé qui réquisitionne le pilote au service de traction le mieux situé pour intervenir.

Exceptionnellement, un agent du service E. peut intervenir pour accompagner un train dans les conditions prévues au Titre III du R.G.E. 122.11.

- 13 Lorsque la locomotive remorquant un train extraordinaire de voyageurs doit circuler au-delà du point terminus prévu, le C.R.G. s'assure que le conducteur connaît la ligne à parcourir. Les prescriptions des titres V du R.G.E. 123.10 et du R.G.E. 123.20 doivent être appliquées en ce qui concerne les ACA, ART, AD et ACPA en vigueur sur l'itinéraire.

Si le conducteur ne connaît pas la ligne, les prescriptions de l'article 12 ci-dessus sont d'application.

3. CONDITIONS DE REMORQUE.

3.1. SIMPLE TRACTION.

3.1.1. Principe.

- 14 Les trains de voyageurs doivent être remorqués par une seule locomotive placée en tête.

3.1.2. Orientation de la locomotive.

- 15 Les locomotives étant pourvues de deux cabines de conduite, leur utilisation ne pose aucun problème d'orientation, mais la desserte doit, en service normal, se faire de la cabine de conduite située à l'avant du train.

3.2. DOUBLE TRACTION.

3.2.1. Principes.

- 16 La double traction est autorisée aux trains de voyageurs dans les cas suivants :
- a) double traction prévue au roulement des locomotives;

- b) envoi ou renvoi de locomotives à vide, à condition que la vitesse maximale autorisée pour ces locomotives permette de respecter l'horaire du train. Il est interdit ajouter aux trains de voyageurs une locomotive neuve ou une locomotive sortant d'un atelier central pour être dirigée vers son point d'attache;
 - c) utilisation d'une locomotive d'une série de puissance inférieure à celle qui est normalement désignée pour la remorque du train.
 - d) impuissance de la locomotive de remorque;
 - e) remorque d'un train international, remis par un réseau étranger avec une charge supérieure à la charge autorisée pour la locomotive normalement affectée à la remorque du train;
 - f) impossibilité de fournir une locomotive suffisamment puissante pour la remorque d'un train extraordinaire dont la charge est prévue par un bulletin ou par un télégramme de la Direction E. ou d'un groupe;
 - g) nécessité, par suite de l'impossibilité de mettre en marche un train nouveau ou un train de dédoublement, de renforcer un train du service régulier par suite d'affluence permanente ou exceptionnelle. Dans ce cas, l'emploi de la double traction est subordonné à l'autorisation préalable de la Direction M. 22-11;
 - h) double traction explicitement prévue par la Direction M. dans des circonstances particulières.
- 17 L'utilisation de locomotives d'allège entre Liège-Guillemins et Ans fait l'objet du R.G.E. 123.25.

3.2.2. Classement des locomotives.

- 18 Les deux locomotives sont toujours placées en tête du train. Il est indifférent de placer en tête l'une ou l'autre des deux locomotives.

En cas de double traction mixte c'est-à-dire électrique + diesel, la locomotive électrique ou diesel peut être placée en tête du train suivant les convenances d'exploitation; au point de vue de la circulation, le train est considéré comme électrique (numéro précédé de la lettre E.).

3.2.3. Réduction de vitesse.

- 19 Les deux locomotives doivent être d'une série permettant de respecter l'horaire assigné. Si, exceptionnellement, la remorque en double traction comporte une locomotive dont la vitesse maximale autorisée est inférieure à celle qui est autorisée pour l'autre locomotive, la vitesse du train ne peut dépasser la vitesse admise pour la locomotive la moins rapide.

3.2.4. Avarie d'une des deux locomotives.

- 20 En cas d'avarie d'une des deux locomotives dans une gare où le remplacement n'est pas possible, la locomotive avariée est différée et le train peut continuer sa marche en simple traction avec surcharge, sous réserve de l'accord du conducteur et à condition que le retard infligé de cette façon soit moindre que le retard subi si on attendait une locomotive de remplacement. Le répartiteur M. doit être informé dans le plus bref délai s'il s'agit d'une locomotive électrique.

4. MODIFICATION AU MODE DE TRACTION.

- 21 En cas de modification au mode de traction prévu aux documents-horaires, bulletins et télégrammes de mise en marche, la gare où s'effectue cette modification doit en informer le C.R.G. intéressé ainsi que toutes les gares du parcours par un télégramme-circulaire.

CHAPITRE II — TRAINS ASSURES PAR AUTORAILS.

1. SERIES D'AUTORAILS.

22 Les séries des autorails avec leurs caractéristiques qui intéressent le service de l'Exploitation sont reprises au Tome III du LST :

- liste 40 bis A pour les autorails SNCB;
- liste 46 C pour les autorails étrangers.

2. DISPOSITIONS GENERALES.

23 D'une manière générale, les principes du Chapitre I Trains remorqués, relatifs à la fourniture des locomotives et au pilotage sont applicables aux trains assurés par autorails.

3. DISPOSITIONS SPECIALES.

24 Les autorails de la série 43 sont accouplables entre eux. Il en est de même pour les autorails des séries 44 et 45 (même s'ils appartiennent à deux séries différentes).

Dans les combinaisons autorisées par le R.G.E. 122.21, les deux autorails doivent appartenir soit à la série 43 soit aux séries 44 et 45.

CHAPITRE III — TRAINS ASSURES PAR AUTOMOTRICES.

1. SERIES D'AUTOMOTRICES.

- 25 Les séries des automotrices avec leurs caractéristiques qui intéressent le service de l'Exploitation sont reprises au Tome III du LST :
- liste 40bis B pour les automotrices SNCB;
 - liste 46 C pour les automotrices étrangères.

2. DISPOSITIONS GENERALES.

- 26 D'une manière générale, les principes du Chapitre I Trains remorqués, relatifs à la fourniture des locomotives et au pilotage sont applicables aux trains assurés par automotrice(s).

3. DISPOSITIONS SPECIALES.

3.1. ROULEMENT.

- 27 Le roulement des automotrices fait l'objet d'un graphique spécial dressé par la Direction M. 22-11 et distribué aux répartiteurs M. ainsi qu'aux services et gares intéressés.

3.2. SUBORDINATION.

- 28 Toutes les automotrices, compte tenu des restrictions prévues à la liste 40bis B du Tome III du LST, sont soumises au régime de la banalisation par ligne ou par groupe de lignes.

Toutes les questions relatives à la gestion et au roulement des automotrices, y compris la désignation du matériel pour le renforcement et le dédoublement des trains, sont du ressort :

- de la Direction M. 22-11 (au niveau des Directions);
- des répartiteurs M. (au niveau des gares).

Toute modification au roulement doit être signalée à ces derniers si possible d'avance.

Le répartiteur M. doit être informé dans le plus bref délai de toute avarie à une automotrice.

3.3. RESTRICTIONS.

3.3.1. Accouplement.

29 Voir liste 40bis B du Tome III du LST.

3.3.2. Intercirculation.

30 Les automotrices des séries 03 (Break), 08 (quadruples) et 09 (Benelux) sont dépourvues de passerelles et de portes d'intercirculation aux abouts.

De même, l'intercirculation n'est pas réalisable en cas d'accouplement d'une automotrice n° 010 à 049 avec une automotrice numérotée à partir de 051 (passerelles de modèles différents).

3.3.3. Circulation.

31 Voir listes 40bis B et 46 B du Tome III du LST.

Exceptionnellement (accident, obstruction), les automotrices Benelux peuvent être utilisées sur d'autres lignes que celles reprises à la liste 40bis B du Tome III du LST (lignes 12, 25 et 27). Dans ce cas, la Direction E. 12-1 en est informée par D 43.

En tout cas, les automotrices Benelux ainsi que les automotrices 010 à 049 ne peuvent desservir que les gares équipées de quais hauts. Ces gares sont reprises à la liste 41 du Tome III du LST.

CHAPITRE IV — TRAINS ASSURES PAR RAMES REVERSIBLES.

1. DISPOSITIONS GENERALES.

- 32 D'une manière générale, les principes du chapitre I Trains remorqués, relatifs aux séries de locomotives, à l'organisation de la remorque et à la modification au mode de traction sont applicables aux trains assurés par rames réversibles.

2. CONDITIONS DE REMORQUE.

2.1. RAMES REVERSIBLES DIESEL.

- 33 Les trains assurés par de telles rames ne peuvent être desservis que par une locomotive des séries 51, 55, 60, 61 ou 62.

La double traction est autorisée à condition que les deux locomotives soient accouplées en "unités multiples".

Toutefois, les rames réversibles diesel constituées d'une voiture-pilote M1 et de voitures intermédiaires M2 doivent toujours être tractionnées par une locomotive d'une des séries 55 ou 62 (voir R.G.E. 122.21, Chapitre II).

2.2. RAMES REVERSIBLES ELECTRIQUES.

- 34 Les rames réversibles électriques constituées de matériel électrique M2 doivent toujours être remorquées par une locomotive de la série 25. Le R.G.E. 122.21, Chapitre II, mentionne les conditions de circulation auxquelles doivent répondre ces rames.

Les rames réversibles électriques Bénélux ne peuvent être desservies que par une seule locomotive bi-courant de la série 25.5

En cas d'acheminement d'une 2^e locomotive bi-courant de la série 25.5 par un train assuré par rame réversible électrique, voir le R.G.E. 122.21, Chapitre II.

2.3. CIRCULATION SOUS LE REGIME AUTRE QUE LE
REGIME "RAME REVERSIBLE".

- 35 Les trains assurés par rames réversibles peuvent, lorsqu'ils ne circulent pas sous le régime "rame réversible", être remorqués (locomotivé comprise ou non) par une locomotive de n'importe quelle série (diesel ou électrique).

3. CLASSEMENT ET ORIENTATION DE LA LOCOMOTIVE.

- 36 Le R.G.E. 122.21, Chapitre II, mentionne le classement de la locomotive.

Le classement de la locomotive en tête ou en queue de la rame par rapport au mouvement n'a pas d'influence sur la vitesse autorisée à condition que le train soit conduit de la cabine de conduite située à l'avant (locomotive ou voiture-pilote).

SOCIETE NATIONALE DES
CHEMINS DE FER BELGES

Bruxelles, le 29 juillet 1983.

Direction de l'Exploitation

Division 12-1

Section 6

Tél. : 3512

AVIS N° 19 E

169^e supplément au R.G.E. Livre 122 — Fascicule 122.24

Distribution :

0	: 22
000	: 20
1	: 30 (10)
120	: 2, 20, 31, 32, 42, 43, 55
101 à 106	: 41, 42, 68, 70
21-01, 23-01, 24-01	: 1 ex.
22-01	: 12 ex.
220	: 1 ex.
203, 204, 205, 213, 214, 215	: 20, 43 (1 ex.)
31	: 20 (1 ex.)
52-11	: 20 (1 ex.)
63-14, 63-21	: 20
91-12	: 1
91-21, 91-22	: 20
92-3	: 7, 20, 31, 42
Réserve	: 15 %.

Fascicule 122.24 — Matériel à voyageurs.

Le présent avis constitue le 169^e supplément au livre 122.

Sa publication est motivée par la mise à jour des dispositions repérées en marge de gauche par un bâtonnet vertical en gras (chiffres 3.2.1. et 3.3.7. de l'avis 2 DG/2E du 10.07.1976).

Sont supprimées les insertions :

- n° 233 à la circulaire hebdomadaire E n° 50 du 12.12.1979;
- n° 44 à la circulaire hebdomadaire E n° 8 du 25.02.1981;
- n° 86 à la circulaire hebdomadaire E n° 18 du 06.05.1981;
- n° 107 à la circulaire mensuelle E n° 6 du 05.06.1983.

La distribution de l'avis sera annotée à la fiche D 24 des agents intéressés.

Nature des modifications :

- compléter en conséquence les colonnes 3 et 4 du plan méthodique, joint à l'avis 1 E du 04.01.1983, en regard du texte se rapportant au R.G.E. 122.24;
- tableau des suppléments au livre 122 à remplacer;
- pages 7 à 10, 25 à 28 et annexe à remplacer;
- annexe II à supprimer.

Date de mise en vigueur : immédiate.

Le Directeur,

ir. M. DE WULF.

**TABLEAU DES SUPPLEMENTS EN VIGUEUR AU R.G.E. —
LIVRE 122.**

N.B. : Ce tableau remplace tout tableau antérieur. Un tiré à part en est distribué sous le code 01.

N° du supplément	N° et année de l'Avis	Fascicule modifié	Objet du supplément	Visa
91	18 E/1973	122.13	Fascicule renouvelé.	
100	2 E/1975	122.23	Fascicule renouvelé.	
102	6 E/1975	122.26	Fascicule renouvelé.	
104	12 E/1975	122.25	Fascicule renouvelé.	
105	13 E/1975	122.21	Fascicule renouvelé.	
107	15 E/1975	122.24	Fascicule renouvelé.	
113	6 E/1976	122.27	Nouveau fascicule.	
114	7 E/1976	122.28	Nouveau fascicule.	
117	10 E/1976	122.44	Fascicule renouvelé.	
133	13 E/1977	122.38	Fascicule renouvelé.	
137	5 E/1978	122.43	Fascicule renouvelé.	
138	8 E/1978	122.20	Fascicule renouvelé.	
143	17 E/1978	122.35	Fascicule renouvelé.	
144	23 E/1978	122.26	Modifications.	
145	24 E/1978	122.23	Modifications.	
146	1 E/1979	122.20	Modifications.	
149	5 E/1979	122.36	Fascicule renouvelé.	
150	6 E/1979	122.24	Modifications.	
152	13 E/1979	122.11	Fascicule renouvelé.	

630147

**TABLEAU DES SUPPLEMENTS EN VIGUEUR AU R.G.E. —
LIVRE 122 (suite).**

N.B. : Ce tableau remplace tout tableau antérieur. Un tiré à part en est distribué sous le code 01.

N° du supplément	N° et année de l'Avis	Fascicule modifié	Objet du supplément	Visa
155	1 E/1980	122.32	Fascicule renouvelé.	
156	2 E/1980	122.33	Fascicule renouvelé.	
157	6 E/1980	122.31	Fascicule renouvelé.	
158	7 E/1980	122.41	Fascicule renouvelé.	
159	8 E/1980	122.10	Fascicule renouvelé.	
161	14 E/1980	122.22	Fascicule renouvelé.	
162	15 E/1981	122.32	Annexe I renouvelée.	
163	3 E/1982	122.15	Fascicule renouvelé.	
164	6 E/1982	122.30	Fascicule renouvelé.	
165	4 E/1983	122.18	Nouveau fascicule.	
166	16 E/1983	122.10	Pages 1/2, 13 à 16, 19 à 22, 29/30 et 3 à 10 de l'annexe 2 à remplacer.	
167	17 E/1983	122.16	Fascicule renouvelé.	
168	18 E/1983	122.14	Fascicule renouvelé.	
169	19 E/1983	122.24	Pages 7 à 10, 25 à 28 et annexe à remplacer. Annexe II supprimée.	



Direction Exploitation
Division 12-1
Section 93
Tf. 22812

Bruxelles, le 9 mars 1984.

A V I S N° 13 E.

188e supplément au R.G.E. livre 122 - fascicule 122.24.

Distribution.

04-2	: 2
04-21	: 20
000	: 20
1	: 30 (10)
120	: 2, 20, 31, 32, 42, 43, 55
101 à 106	: 41, 42, 68, 70
21-01, 23-01, 24-01	: 1 ex.
22-01	: 12 ex.
220	: 1 ex.
203, 204, 205, 213, 214, 215	: 20, 43 (1 ex.)
31	: 20 (1 ex.)
52-11	: 20 (1 ex.)
63-14, 63-21	: 20
91-12	: 1
91-21, 91-22	: 20
92-3	: 7, 20, 31, 42
Réserve	: 15 %

Fascicule 122.24 - Matériel à voyageurs.

Affectation et roulement - Gestion -
Contrôle de l'utilisation de l'occupation -
Entretien - Mesures de protection - Rebuts.

Le présent avis constitue le 188e supplément au livre 122.

Sa distribution sera annotée à la fiche D24 des agents intéressés.

Sa publication est motivée par les changements dans l'effectif du matériel à voyageurs remorqué.

Nature des modifications :

- Le plan méthodique du R.G.E., joint à l'avis 1E/1984 est à modifier en conséquence en regard du fascicule 122.24.
- Les avis 15E/1975, 6E/1979 et 19E/1983 sont supprimés.
- Le tableau des suppléments au livre 122 est à remplacer.
- Le fascicule 122.24 est à remplacer par le fascicule ci-joint.

Date d'application : immédiate.

Le Directeur,



Ir. M. DE WULF.

**TABLEAU DES SUPPLEMENTS EN VIGUEUR AU R.G.E. —
LIVRE 122.**

N.B. Ce tableau remplace tout tableau antérieur. Un tiré à part en est distribué sous le code 01.

N° du supplément	N° et année de l'avis	Fascicule modifié	Objet du supplément	Visa
117	10 E/1976	122.44	Fascicule renouvelé	
137	5 E/1978	122.43	Fascicule renouvelé	
143	17 E/1978	122.35	Fascicule renouvelé	
149	5 E/1979	122.36	Fascicule renouvelé	
152	13 E/1979	122.11	Fascicule renouvelé	
155	1 E/1980	122.32	Fascicule renouvelé	
156	2 E/1980	122.33	Fascicule renouvelé	
157	6 E/1980	122.31	Fascicule renouvelé	
158	7 E/1980	122.41	Fascicule renouvelé	
159	8 E/1980	122.10	Fascicule renouvelé	
162	15 E/1981	122.32	Annexe I renouvelée	
163	3 E/1982	122.15	Fascicule renouvelé	
164	6 E/1982	122.30	Fascicule renouvelé	
165	4 E/1983	122.18	Nouveau fascicule	
166	16 E/1983	122.10	Page 1/2, 13 à 16, 19 à 22, 29/30 et 3 à 10 de l'annexe 2 remplacées	
167	17 E/1983	122.16	Fascicule renouvelé	
168	18 E/1983	122.14	Fascicule renouvelé	
170	20 E/1983	122.21	Fascicule renouvelé	
171	21 E/1983	122.38	Fascicule renouvelé	

640073

**TABLEAU DES SUPPLEMENTS EN VIGUEUR AU R.G.E. —
LIVRE 122 (suite).**

N.B. Ce tableau remplace tout tableau antérieur. Un tiré à part en est distribué sous le code 01.

N° du supplément	N° et année de l'avis	Fascicule modifié	Objet du supplément	Visa
173	28 E/1983	122.17	Nouveau fascicule	
174	29 E/1983	122.27	Fascicule renouvelé	
175	33 E/1983	122.13	Fascicule renouvelé	
176	34 E/1983	122.10	Sommaire, pages 9 à 35 et annexes 1 et 5 remplacés. Annexe 6 ajoutée.	
177	35 E/1983	122.15	Annexe 1 remplacée	
178	39 E/1983	122.31	Modifications	
179	40 E/1983	122.36	Modifications	
180	41 E/1983	122.22	Fascicule renouvelé	
181	4 E/1984	122.25	Fascicule renouvelé	
182	5 E/1984	122.20	Fascicule renouvelé	
183	6 E/1984	122.23	Fascicule renouvelé	
184	7 E/1984	122.29	Nouveau fascicule	
185	8 E/1984	122.14	Pages 7 et 8 remplacées	
186	10 E/1984	122.26	Fascicule renouvelé	
187	11 E/1984	122.28	Fascicule renouvelé.	
188	13 E/1984	122.24	Fascicule renouvelé	

MATERIEL A VOYAGEURS.

SOMMAIRE.

CHAPITRE I — AFFECTATION ET ROULEMENT.

1. MATERIEL A VOYAGEURS REMORQUE.

1.1. TERMINOLOGIE.

1.1.1. Gare-dépôt.

1.1.2. Rame de voitures.

1.1.3. Navette de voitures.

1.1.4. Réserve active.

1.1.5. Réserve ordinaire.

1.1.6. Réserve réseau.

1.1.7. Roulement des rames de voitures.

1.2. TYPES DE VEHICULES.

1.3. CATEGORIES DE VEHICULES.

1.3.1. Matériel à voyageurs.

1.3.2. Wagons porte-autos.

1.4. AFFECTATION ET ROULEMENT DES VOITURES ET FOURGONS.

1.4.1. Affectation.

1.4.2. Numérotation des services.

1.4.3. Livret du Roulement des Rames de Voitures.

1.4.4. Modifications au roulement.

2. AUTORAILS ET AUTOMOTRICES.

122.24

SOMMAIRE

Page 2.

CHAPITRE II — GESTION.

1. MATERIEL A VOYAGEURS REMORQUE.

1.1. INVENTAIRE DES VOITURES ET FOURGONS
D'UNE GARE-DEPOT.

1.2. RECENSEMENT JOURNALIER DU MATERIEL
EN GARAGE.

1.3. ENVOI DES VEHICULES AUX ATELIERS ET
RENOI AUX GARES-DEPOTS.

2. AUTORAILS ET AUTOMOTRICES.

CHAPITRE III — CONTROLE DE L'UTILISATION ET DE L'OCCUPATION.

1. MATERIEL A VOYAGEURS REMORQUE.

1.1. CONTROLE DE L'UTILISATION.

1.1.1. Généralités et principes.

1.1.2. Exécution.

1.2. CONTROLE DE L'OCCUPATION.

2. AUTORAILS ET AUTOMOTRICES.

2.1. CONTROLE DE L'UTILISATION.

2.2. CONTROLE DE L'OCCUPATION.

CHAPITRE IV — ENTRETIEN.

1. NETTOYAGE.

2. INTERVENTION DU PERSONNEL DES GARES.

3. INTERVENTION DU PERSONNEL DES TRAINS.

3.1. GENERALITES.

3.2. CONSTATATION DES DEFECTUOSITES.

3.2.1. Principes.

3.2.2. Emplacement de la fiche M 430 - Modèle X et du tableau de codification.

3.2.3. Annotations à consigner à la fiche M 430 - Modèle X.

3.2.4. Particularités propres aux automotrices.

CHAPITRE V — MESURES DE PROTECTION.

1. MESURES GENERALES.

2. ACTES DE MALVEILLANCE.

3. PREVENTION DES INCENDIES.

4. MESURES A PRENDRE EN CAS D'INCENDIE.

4.1. GENERALITES.

4.2. MATERIEL A VOYAGEURS REMORQUE.

4.3. AUTORAILS.

4.4. AUTOMOTRICES.

122.24

SOMMAIRE.

Page 4.

5. MESURES DE PROTECTION CONTRE LE GEL.

5.1. MATERIEL A VOYAGEURS EN SERVICE INTERIEUR.

5.2. VOITURES RIC.

5.3. EXECUTION.

5.4. INFORMATION DES VOYAGEURS.

5.5. MESURES COMPLEMENTAIRES.

CHAPITRE VI — REBUTS.

1. REBUT D'UN VEHICULE.

2. REBUT D'UNE RAME DE VOITURES COMPLETE.

3. REBUT D'UN AUTORAIL OU D'UNE REMORQUE.

4. REBUT D'UNE AUTOMOTRICE.

5. PRESCRIPTIONS COMMUNES A TOUS LES CAS DE REBUT.

ANNEXE — CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DU
MATERIEL A VOYAGEURS REMORQUE
DE LA S.N.C.B.

FASCICULE 122.24.

MATERIEL A VOYAGEURS.

AFFECTATION ET ROULEMENT — GESTION — CONTROLÉ DE L'UTILISATION ET DE L'OCCUPATION — ENTRETIEN — MESURES CONSERVATOIRES — REBUTS.

CHAPITRE I — AFFECTATION ET ROULEMENT.

1. MATERIEL A VOYAGEURS REMORQUE.

1.1. TERMINOLOGIE.

1.1.1. Gare-dépôt.

- 1 La gare-dépôt est le point d'attache des véhicules à voyageurs; c'est normalement la gare où se font les opérations d'entretien.

1.1.2. Rame de voitures.

- 2 Une rame de voitures est constituée d'un ou plusieurs véhicules à voyageurs qui assurent au cours d'une journée un ou plusieurs trains de voyageurs.

1.1.3. Navette de voitures.

- 3 Une navette de voitures est constituée d'un ou plusieurs véhicules à voyageurs; elle sert au renfort, tous les jours ou certains jours de la semaine, sur la totalité ou une partie de leur parcours, de certains trains assurés par une rame de voitures.

1.1.4. Réserve active.

- 4** Une réserve active est une rame constituant le dédoublement d'une rame de voitures du service régulier et alternant avec elle pour en permettre l'entretien.

Ce dédoublement ne peut être envisagé que dans le cas exceptionnel où le roulement ne comporte pas un intervalle suffisant, et où il n'existe aucune autre rame de voitures pouvant alterner pour permettre l'entretien normal.

1.1.5. Réserve ordinaire.

- 5** La réserve ordinaire d'une gare-dépôt est l'ensemble des véhicules dont elle dispose pour remplacer dans les rames et navettes les véhicules absents ou en réparation, et pour assurer les renforts des trains.

1.1.6. Réserve réseau.

- 6** La réserve réseau est constituée de matériel de tous types sans affectation. Ce matériel est destiné à faire face aux besoins spéciaux. Il est à la disposition exclusive de la Direction E. 12-13 (matériel du service intérieur) ou 12-31 (matériel RIC).

1.1.7. Roulement des rames de voitures.

- 7** L'ensemble des services à assurer par les gares-dépôts au moyen de rames et de navettes de voitures constitue le Livret du Roulement des Rames de Voitures.

La Direction E., bureaux 12-13 et 12-31, établit et publie ce livret, qui est renouvelé en même temps que le Livret du Service des Trains.

1.2. TYPES DE VEHICULES.

- 8** Les véhicules qui apparaissent dans la composition des trains de véhicules et leurs conditions d'admission sont repris au RGE fascicule 122.21.

- 9** Le matériel à voyageurs est uniquement constitué de véhicules métalliques.

- 10 Pour l'indication de certains types de matériel à voyageurs, les majuscules suivantes sont utilisées :

I	Voitures RIC avec portières d'about, plates-formes aux extrémités, couloir latéral et intercommunication (1).
K	Voitures avec portières d'about, plates-formes aux extrémités, couloir central et intercommunication (1).
M	Voitures avec portières à commande électropneumatique, plates-formes centrales, couloir central et intercommunication (1).

- 11 Un chiffre caractéristique peut compléter la lettre de série du matériel I, K et M.

Voir annexe.

1.3. CATEGORIES DE VEHICULES.

1.3.1. Matériel à voyageurs.

- 12 Pour l'indication des différentes catégories de matériel à voyageurs, les lettres de série suivantes sont employées :

A	Voiture à places assises de 1 ^e classe.
B	Voiture à places assises de 2 ^e classe.
D	Fourgon à bagages.
AB	Voiture à places assises de 1 ^e et 2 ^e classes.
AD	Voiture à place assises de 1 ^e classe avec compartiment à bagages.
BD	Voiture à places assises de 2 ^e classe avec compartiment à bagages.
ABD	Voiture à places assises de 1 ^e et 2 ^e classes avec compartiment à bagages.
AR	Voiture à places assises de 1 ^e classe avec compartiment buffet ou bar.
ADR	Voiture à places assises de 1 ^e classe avec compartiment à bagages et compartiment buffet ou bar.
BDR	Voiture à places assises de 2 ^e classe avec compartiment à bagages et compartiment buffet ou bar.
ADS	Voiture à places assises de 1 ^e classe avec compartiment à bagages et cabine de conduite.

(1) Voiture à intercommunication : voiture munie à chaque extrémité d'une passerelle et de soufflets ou de raccords à bourrelets.

BDS	Voiture à places assises de 2 ^e classe avec compartiment à bagages et cabine de conduite.
BDK	Voiture à places assises de 2 ^e classe avec compartiment à bagages et compartiment cuisine.
SR	Voiture-dancing avec bar.
WR	Voiture-restaurant.
WL	Voitures-lits:
	T2 : avec par compartiment inférieur un lit (Sp = special) ou deux lits superposés (T2 = tourist 2) et par compartiment supérieur deux lits placés au niveau supérieur (T2 = tourist 2).
	MU + UH (universeel) : avec par compartiment un lit (S = single) ou deux lits superposés (D = double) ou trois lits superposés (T3 = tourist).
POST	Voiture-poste.

- 13 Les lettres-indices suivantes placées derrière la lettre de série, signifient :

c	Voiture-couchettes.
l	Voiture sonorisée.
m	Véhicule de plus de 24 m de long.
s	Fourgon à bagages ou voiture avec compartiment à bagages, avec couloir latéral.
t	Voiture à place assises à couloir central.

Le nombre des compartiments avec places assises ou avec couchettes est indiqué autant que possible par un chiffre-indice.

Exemples :

A3B5 : voiture à places assises avec 3 compartiments de 1^e et 5 compartiments de 2^e classe.

Bc9 : voiture-couchettes avec 9 compartiments-couchettes de 2^e classe.

- 14 L'annexe reprend les numéros et les caractéristiques principales du matériel à voyageurs remorqué.

1.3.2. Wagons porte-autos.

- 15 Pour les wagons porte-autos, les abréviations suivantes sont employées :

Le	Wagon ouvert à 2 essieux et à 2 étages.
Leq	Wagon ouvert à 2 essieux et à 2 étages, muni de la canalisation du chauffage électrique.
Laeq	Wagon ouvert à 3 essieux et à 2 étages, muni de la canalisation du chauffage électrique.
DD	Wagon ouvert à 4 essieux, à 2 étages avec plate-forme fixe, muni de la canalisation du chauffage électrique.

1.4. AFFECTATION ET ROULEMENT DES VOITURES ET FOURGONS.

1.4.1. Affectation.

- 16 Chaque véhicule est affecté à une rame (ou navette) et à un roulement bien déterminés.

Cette affectation est indiquée par les éléments ci-après, peints sur des plaques fixées sous les parois longitudinales de la caisse de chaque voiture :

- l'abréviation télégraphique de la gare-dépôt;
- la lettre de série du type de matériel;
- le numéro du service à effectuer tel qu'il est précisé au Livret du Roulement des Rames de Voitures.

Exemples : FBMZ - K 130
FSR - M 108

- 17 Seule la Direction E., bureaux 12-13 et 12-31, est qualifiée pour établir ou modifier l'affectation des voitures et fourgons. Elle procède par bulletins de mutation transmis aux gares intéressées.

Il est interdit de modifier le marquage relatif à l'affectation d'un véhicule sans autorisation de l'un des bureaux précités.

1.4.2. Numérotation des services.

- 18 Suivant l'affectation du matériel, les services sont numérotés comme suit:

100 à 129	Rames composées de voitures adaptées pour le chauffage à la vapeur.
130 à 179	Rames composées de voitures adaptées pour le chauffage à la vapeur et chauffage électrique.
180 à 199	Rames composées de voitures adaptées pour le chauffage électrique.
500 à 529	Navettes composées de voitures adaptées pour le chauffage à la vapeur.
530 à 579	Navettes composées de voitures adaptées pour le chauffage à la vapeur et le chauffage électrique.
580 à 599	Navettes composées de voitures adaptées pour le chauffage électrique.
900	Réserve ordinaire adaptée pour le chauffage à la vapeur.
930	Réserve ordinaire adaptée pour le chauffage à la vapeur et le chauffage électrique.
980	Réserve ordinaire adaptée pour le chauffage électrique.
995	Réserve réseau en bon état.
996	Réserve réseau hors service à long terme.

Seul, le matériel des services 100 à 599 et éventuellement 900 à 980 a une utilisation régulière et prévue et est repris au Livret du Roulement des Rames de Voitures.

1.4.3. Livret du Roulement des Rames de Voitures.

- 19 Le Livret comprend, pour chaque gare-dépôt, la totalité des services à effectuer et les effectifs des véhicules, réserves comprises, classés dans l'ordre suivant:

- rames et navettes de voitures du service international (matériel I);
- rames et navettes de voitures du service intérieur (matériel K et M);
- réserves.

1.4.4. Modifications au roulement.

- 20** La Direction E., bureaux 12-13 (trafic intérieur) et 12-31 (trafic international), informe des modifications de roulement les services intéressés par la voie de suppléments au Livret du Roulement des Rames de Voitures.

2. AUTORAILS ET AUTOMOTRICES.

- 21** Les autorails et les automotrices sont de la seule compétence de la Direction M. 22-11, qui règle leur affectation et leur roulement (voir RGE 122.23).

CHAPITRE II — GESTION.

1. MATERIEL A VOYAGEURS REMORQUE.

1.1. INVENTAIRE DES VOITURES ET FOURGONS D'UNE GARE-DEPOT.

- 22 Chaque gare-dépôt tient annotation de son effectif dans un registre E 971.
- 23 Toute modification aux effectifs fait l'objet d'un bulletin de mutation (Sp. 1213 X 6) dont le numéro et la date sont inscrits, pour justification, en regard du numéro des véhicules reçus ou cédés.

Les bulletins de mutation sont dressés en simple expédition par la Direction E. 12-13 ou 12-31, et envoyés successivement à la gare cédante et à la gare cessionnaire; ils ne sont pas transmis aux postes d'entretien, mais ces derniers sont mis au courant de toutes les modifications apportées aux effectifs au moyen d'un carnet spécial que les gares-dépôts tiennent à jour.

- 24 Les gares-dépôts ont pour obligation de faire diligence pour garder leurs effectifs complets.

Chaque fois qu'une rame de voitures ou qu'un véhicule est distrait de son service normal ou est immobilisé pour une cause quelconque, la gare-dépôt doit en être informée immédiatement de même que la Direction E. 12-13 ou 12-31 et la Direction M. 23-21.

1.2. RECENSEMENT JOURNALIER DU MATERIEL EN GARAGE.

- 25 Avant 9 h., à l'heure fixée par le chef de gare de la gare-dépôt, un agent spécialement désigné à cette fin procède journallement au recensement de tous les véhicules à voyageurs garés dans les installations de la gare. Ce recensement se fait sur feuille volante. Le poste d'entretien reçoit un exemplaire de la feuille de recensement.

Ne doivent pas être recensés les véhicules incorporés aux rames et navettes de voitures du service régulier en séjour normal à ce moment.

Lorsque du matériel arrivé après 9 h. doit être utilisé avant le recensement suivant, il y a lieu d'en informer le poste d'entretien.

1.3. ENVOI DES VEHICULES AUX ATELIERS ET RENVOI AUX GARES-DEPOTS.

26 Voir Extrait du RGM, titre VI, chapitre III.

2. AUTORAILS ET AUTOMOTRICES.

27 Les ateliers de traction et répartiteurs M gèrent les autorails et les automotrices.

CHAPITRE III — CONTROLE DE L'UTILISATION ET DE L'OCCUPATION.

1. MATERIEL A VOYAGEURS REMORQUE.

1.1. CONTROLE DE L'UTILISATION.

1.1.1. Généralités et principes.

- 28** Les voitures doivent être entretenues régulièrement et subir des visites techniques périodiques.

L'organisation du travail du service M est basé sur les données du Livret du Roulement des Rames de Voitures tant en service intérieur qu'en service international et du Livret du service international "Horaires — Voitures directes — Affectations".

Les dérogations au roulement peuvent donc compromettre la propreté et la sécurité de circulation des véhicules si ceux-ci échappent à l'une ou l'autre opération prévue dans leur roulement régulier.

- 29** L'utilisation des véhicules et la composition des rames et navettes sont contrôlées au moyen des rapports de train E 791 et du Relevé international de trains de voyageurs E 998 pour certains trains internationaux.

Le contrôle est fait par la gare-dépôt, sous la responsabilité du chef de gare, et par la Direction E. 12-13 et 12-31.

1.1.2. Exécution.

- 30** Le jour C, la gare-dépôt doit être en possession de tous les E 791 et E 998 dressés le jour A pour les trains composés de son matériel.

Elle vérifie ces documents au moyen du registre E 971, du Livret du Roulement des Rames de Voitures tant en service intérieur qu'en service international et du livret du service international "Horaires — Voitures directes — Affectations".

Toute dérogation est justifiée très succinctement au E 791 et au E 998 par la gare-dépôt.

Celle-ci signale les irrégularités constatées et les mesures prises pour y remédier, à la Direction E. 12-13 ou 12-31 par D 43.

Pour les trains dont le matériel appartient à plusieurs dépôts, la vérification du E 791 incombe au dépôt propriétaire du nombre de véhicules le plus élevé.

- 31** Le matériel garé est vérifié par le chef de gare au moyen de la feuille de recensement dont question au chapitre II. Le chef de gare ou l'agent de surveillance délégué vise la feuille de recensement.

1.2. CONTROLE DE L'OCCUPATION.

- 32** Les IPX des groupes et la Direction E. 12-1 contrôlent régulièrement l'occupation des places offertes.

Ce contrôle repose sur les renseignements fournis aux rapports de train E 791. Voir également à ce sujet le RGE 122.21, chapitre IV, 1. Généralités.

2. AUTORAILS ET AUTOMOTRICES.

2.1. CONTROLE DE L'UTILISATION.

- 33** Le contrôle de l'utilisation est assuré par les ateliers de traction et les répartiteurs M intéressés.

2.2. CONTROLE DE L'OCCUPATION.

- 34** Le contrôle de l'occupation des places offertes est fait de la façon prescrite pour le matériel à voyageurs remorqué.

CHAPITRE IV — ENTRETIEN.

1. NETTOYAGE.

- 35** Le matériel à voyageurs remorqué, les autorails et les automotrices sont nettoyés avant le premier départ de la journée.

En outre, ils subissent journellement un ou plusieurs petits nettoyages et un nettoyage courant (voir Extrait du RGM, titre VI, chapitre IV).

2. INTERVENTION DU PERSONNEL DES GARES.

- 36** Les portes et fenêtres des véhicules à voyageurs garés doivent être fermées.

Les portes doivent être fermées à clé lorsque les véhicules sont abandonnés sur des voies de garage situées en dehors des zones de surveillance permanente.

Les modalités d'exécution sont déterminées par le chef de gare et reprises à la consigne locale 10/1.

3. INTERVENTION DU PERSONNEL DES TRAINS.

3.1. GENERALITES.

- 37** Avant le départ de la gare d'origine, le chef-garde vérifie l'état de son train et prend connaissance de la fiche "M 430 - Modèle X" de chaque véhicule. Il porte une attention particulière à la propreté des installations sanitaires et à leur approvisionnement en papier, eau et savon; il veille à ce que les voyageurs soient informés d'une absence momentanée d'eau par l'apposition d'étiquettes autocollantes "Sans eau - Zonder water" ou de pictogrammes appropriés.

Il fait intervenir le personnel de la gare s'il constate une lacune sous ce rapport.

Il vérifie le bon fonctionnement des lampes pendant les heures d'éclairage; en période de chauffage, il s'assure que celui-ci est normal.

Au cours de ce contrôle et en cours, de route, il examine en outre :

- si aucun accessoire n'a été enlevé;
- si les portes intérieures et leur dispositif de fermeture fonctionnent impeccablement;
- si aucune glace n'est brisée;
- si aucun défaut d'étanchéité ne se manifeste dans la voiture;
- si aucune dégradation ou souillure n'a été commise par les voyageurs.

Le personnel des trains doit, s'il le peut, remédier à tout défaut de nature à incommoder les voyageurs.

- 38** En cas de bris de glace en cours de route, le chef de train doit enlever ou briser les morceaux restés en place ou suspendus.

Cette opération doit se faire à la première gare d'arrêt, après avoir pris, en accord avec le personnel de la gare, toutes les précautions nécessaires pour ne pas atteindre les voyageurs sur le quai.

3.2. CONSTATATION DES DEFECTUOSITES.

3.2.1. Principes.

- 39** Le personnel des trains doit inscrire les avaries et défauts :

- à la "Fiche de constatation d'avaries en cours de route M 430 - Modèle X" du véhicule remorqué au moyen d'un numéro donné par le "Tableau de codification des incidents et défauts";
- au livre de bord des véhicules moteurs, sur la page de gauche qui porte la mention "Chefs-gardes - Hoofdwachters".

- 40 Lorsque l'avarie requiert une réparation urgente, le chef de train alerte en outre le personnel de la gare de départ ou d'arrivée du train, selon que l'avarie est constatée avant le départ ou en cours de route, de manière à permettre l'intervention immédiate du poste d'entretien local.

S'il s'agit d'une automotrice, le conducteur demande l'intervention du dépanneur M.

- 41 Pour toute défektivité existant depuis 3 jours au moins, le chef de train doit rédiger un D 43 adressé à l'IPX du groupe dont il relève.

3.2.2. Emplacement de la fiche M 430 - Modèle X et du tableau de codification.

42

Voitures et fourgons	Emplacement
Voitures de tous types, y compris les voitures pourvues d'un compartiment fourgon.	Dans l'armoire d'éclairage ou à côté des appareils de commande de l'éclairage (certaines voitures M 2).
Fourgons.	Dans un casier placé sur une paroi à l'intérieur de la vigie.

Lorsque ces documents sont contenus dans une armoire, celle-ci doit être fermée à clef par le personnel.

Ces documents ne peuvent être portés à la connaissance des voyageurs.

3.2.3. Annotations à consigner à la fiche M 430 - Modèle X.

- 43 Les différents colonnes de la fiche M 430 - Modèle X reçoivent les mentions qui correspondent à leur titre.

Le chef de train inscrit dans la colonne appropriée, en regard du numéro de code, toute indication utile à la localisation précise de la défektivité constatée.

Si l'avarie s'est produite sur un réseau étranger, il mentionne ce fait à la fiche.

3.2.4. Particularités propres aux automotrices.

- 44** Le livre de bord, dans lequel le chef de train inscrit les défauts constatés, se trouve normalement dans la cabine de conduite n° 2; cette cabine est contiguë au compartiment à bagages (exceptionnellement le livre de bord peut se trouver dans l'autre cabine de conduite).

CHAPITRE V — MESURES DE PROTECTION.

1. MESURES GENERALES.

- 45 Le personnel des trains veille, au cours de ses passages dans le train, à ce que les châssis mobiles des compartiments inoccupés soient fermés.
- 46 A l'arrivée à la gare terminus, il ferme tous les châssis et s'assure de ce que tous les compartiments ont été évacués.
- 47 Le personnel de la gare de départ doit fermer à clé les portes du matériel à voyageurs qui doit être acheminé par train de marchandises.

2. ACTES DE MALVEILLANCE.

- 48 Le personnel des trains doit exercer une surveillance active sur le comportement des voyageurs.
- 49 Tout voyageur coupable d'un acte de malveillance (vol d'un accessoire, détérioration ou destruction de matériel) doit être remis par le chef de train au personnel de la gare où il quitte le train.
- 50 Le voyageur est tenu de payer sur-le-champ à la caisse de cette gare la valeur de l'objet enlevé, avarié ou détruit, ou éventuellement les frais de réparation de cet objet, d'après le "Tarif des prix à percevoir pour le remplacement ou la réparation de l'aménagement intérieur des voitures à voyageurs" figurant à la circulaire 1210/122.24 du 17.8.1983.
- Le prix doit être perçu même s'il s'agit d'une avarie accidentelle ou involontaire.
- La somme payée est versée au "Produits Extraordinaires"; quittance est remise au voyageur.

- 51 Pour les avaries importantes, il est dressé P.V. d'avarie M 388. En attendant l'établissement de la facture, le chef de gare perçoit une provision à titre d'acompte et la verse aux "Fonds pour ordre".
- Dans ce cas, le prix à facturer est établi d'après les données de la comptabilité du service réparateur et comprend tous les frais de remise en ordre de la voiture dans son état antérieur.
- Le recouvrement se fait par mandat de recettes dressé par le service Comptabilité du groupe.
- 52 Si le voyageur quitte le train à un point d'arrêt non gardé ou à une gare où aucun chef de gare n'est présent, le chef de train prend note de l'identité du voyageur; il fournit tous renseignements utiles au chef de la première gare où un chef de gare est présent.
- 53 Procès-verbal judiciaire est dressé à charge de tout voyageur qui a dérobé ou tenté de dérober un accessoire d'une voiture ou qui a volontairement souillé, endommagé ou détruit les garnitures des voitures.

3. PREVENTION DES INCENDIES.

- 54 Afin d'éviter tout incendie pouvant résulter de l'entassement des sacs postaux et autres colis au contact des radiateurs électriques dans les compartiments à voyageurs, le chauffage des voitures dont certains compartiments sont utilisés au transport des sacs postaux et de colis, doit être coupé.
- Dans cet ordre d'idées, les mesures ci-après sont à prendre, par le personnel des trains, aux trains composés d'automotrices :
- automotrices n° 001 à 150: le chauffage doit être coupé par le conducteur à la demande du chef de train (l'interrupteur du chauffage se trouve dans la cabine de conduite et est seulement accessible au conducteur);
 - automotrices n° 151 et suivants: le chauffage doit être coupé par le chef de train, au moyen de l'interrupteur propre à chaque voiture (1) utilisée pour le transport.

(1) Dans les automotrices série 03, l'interrupteur est propre à chaque compartiment.

Remarque: Sur les automotrices n° 001 à 049 et Benelux, le chauffage de la cabine de conduite étant dépendant du chauffage de la voiture, la voiture de tête ne peut être utilisée pour le transport de sacs postaux et de colis. En cas de besoin, une seconde automotrice sera accouplée au train.

4. MESURES A PRENDRE EN CAS D'INCENDIE.

4.1. GENERALITES.

- 55 Le personnel qui constate l'incendie d'un véhicule doit combattre le feu avec tous les moyens dont il dispose.

Le personnel des trains doit connaître le maniement des extincteurs mis à sa disposition.

4.2. MATERIEL A VOYAGEURS REMORQUE.

- 56 Si le personnel du train estime insuffisants les moyens d'extinction dont il dispose, il fait évacuer les voyageurs et provoque l'arrêt du train, de préférence dans une gare. Le véhicule en feu est isolé le plus rapidement possible.

Le chef de train doit annoter toute utilisation d'un extincteur d'une voiture sur la fiche M 430 - Modèle X du véhicule.

4.3. AUTORAILS.

- 57 Les autorails sont pourvus d'extincteurs; le mode d'emploi est indiqué sur l'appareil même ou sur une fiche apposée à proximité.

Si le feu se déclare, le chef de train alerte immédiatement le conducteur; ensuite il fait éventuellement descendre les voyageurs.

Le conducteur est chargé de combattre l'incendie. Il peut si nécessaire faire appel à du secours extérieur.

Le chef de train l'assiste dans sa tâche.

Lorsqu'il a été fait usage d'extincteurs, la cabine de conduite, le compartiment à bagages et les compartiments à voyageurs doivent être aérés largement dès que le feu est éteint, pour éviter toute intoxication par les émanations des produits extincteurs.

4.4. AUTOMOTRICES.

58 Dans chaque automotrice se trouvent deux extincteurs: un dans le compartiment fourgon et un dans la cabine de conduite opposée. Le mode d'emploi figure sur les appareils ou dans leur voisinage immédiat.

Le personnel des trains est autorisé à utiliser ces extincteurs pour combattre un incendie à l'intérieur des véhicules, c'est-à-dire dans les compartiments à voyageurs, sur les plates-formes et dans les compartiments fourgons. Le courant de chauffage électrique doit être préalablement coupé. Le personnel du train informe le conducteur et fait évacuer les voyageurs s'il y a lieu.

Si le feu se déclare dans une cabine d'appareillage électrique, sur la toiture ou dans les coffrets d'appareillage sous châssis, le chef de train alerte le conducteur, seul habilité à combattre l'incendie.

Le chef de train doit informer le conducteur de toute utilisation d'un extincteur d'automotrice.

5. MESURES DE PROTECTION CONTRE LE GEL.

5.1. MATERIEL A VOYAGEURS EN SERVICE INTERIEUR.

59 Les réservoirs et les conduites d'eau doivent être vidangés lorsque le véhicule se trouve sans chauffage dans une région où la température extérieure est inférieure (ou est prévue inférieure) à 0° C; ils doivent également être vidangés lorsque le véhicule part vers une telle région que ce soit pour le garage ou pour la circulation dans cette région.

Les véhicules munis d'un disque jaune, à côté des raccords de remplissage, ne doivent pas être vidangés à moins qu'ils ne soient soumis, sans chauffage, pendant plus de 12 heures, à une température extérieure de -10° C.

5.2. VOITURES RIC.

- 60** Les règles diffèrent selon le type d'équipement des véhicules repéré à proximité des raccords de remplissage et des dispositifs de vidange par un anneau vert, un anneau jaune ou un disque jaune.

5.3. EXECUTION.

- 61** Les opérations de vidange incombent normalement au service M.

Dans les gares, sans poste d'entretien, où des voitures sont garées, le service E fait, le cas échéant, le nécessaire auprès du service M local ou voisin pour susciter la vidange des réservoirs d'eau en cas de gel inopiné. Le personnel des gares prête éventuellement assistance à l'exécution de ces opérations ou les exécute lui-même.

5.4. INFORMATION DES VOYAGEURS.

- 62** L'absence momentanée d'eau est signalée aux voyageurs, au moyen d'une étiquette autocollante "Sans eau - Zonder water" ou d'un pictogramme approprié, à apposer par le service M sur le miroir des compartiments de toilette et des WC.

5.5. MESURES COMPLEMENTAIRES.

- 63** Les récipients contenant du savon liquide ne sont pas vidés; les essuie-mains doivent toujours être présents.

Lorsque des voitures RIC sont mises en service, sans eau, des cruches d'eau doivent être placées dans les compartiments de toilette et dans les WC.

CHAPITRE VI — REBUTS.

1. REBUT D'UN VEHICULE.

- 64** En service intérieur, un véhicule rebuté doit être remplacé le plus tôt possible.

La gare qui retire ce véhicule informe par télégramme :

- la gare de dépôt du véhicule;
- la Direction E. 12-13;
- la gare terminus du train (ou du parcours du véhicule).

Il en est de même de la gare qui remplace le véhicule.

- 65** Quand, en service international, un véhicule ne peut circuler par suite d'avarie, de manque de correspondance, de refus d'acceptation, d'obstruction de ligne ou pour toute autre cause, la gare à partir de laquelle le véhicule fait défaut doit en aviser télégraphiquement :

- les gares d'origine et terminus du parcours;
- les gares d'échange de l'itinéraire;
- les services de l'administration propriétaire selon Annexe II au fascicule 122.21;
- s'il ne peut être fourni de véhicule de remplacement, la plus proche gare qui semble pouvoir effectuer le remplacement;
- la Direction E. 12-31;
- la Direction M. 23-21;

Lorsqu'il s'agit d'une voiture-couchettes, d'une voiture-lits, d'une voiture-restaurant ou d'une voiture avec compartiment buffet ou bar, l'information télégraphique doit également être envoyée à la section de Bruxelles de la CIWLT à Bruxelles-Midi.

Dans ce cas, les mesures nécessaires de prévention de vol dans la voiture doivent être prises par le personnel des gares, en attendant l'arrivée d'un responsable de la CIWLT.

Lorsqu'il s'agit d'une voiture-couchettes qui fait défaut ou qui est remplacée par une voiture-couchettes d'un autre réseau propriétaire ou par une voiture ordinaire, l'information télégraphique doit également être adressée à la Direction E. 12-33 et à la Direction F. 41-25 et mentionner le service qui assure l'accompagnement et fournit le linge. Cette obligation n'est pas applicable pour les voiture-couchettes qui roulent dans les trains des séries 13 000 et 16 000.

66 L'information télégraphique selon article 65 doit indiquer:

- la gare où le véhicule est différé;
- la date du retrait;
- le numéro du train;
- les gares extrêmes du parcours, ainsi que le numéro du service EWP quand il s'agit d'un service régulier;
- la marque de propriété, la catégorie et le numéro du véhicule;
- le motif du retrait ou la nature de l'avarie;
- si le véhicule différé est remplacé;
- lorsque le véhicule de remplacement ne peut être fourni pour tout le parcours, la gare d'échange à laquelle il doit être retiré;
- lorsque le véhicule est remplacé, la durée probable de l'immobilisation et si le véhicule sera ou non réintroduit dans son service;
- si le véhicule de remplacement, introduit dans un service régulier, doit être remplacé par l'administration chargée de la fourniture ou si, après sa course, le véhicule de remplacement sera échangé contre le véhicule différé du service régulier, qui aura été réparé entre-temps.

67 Lors de la remise en service, en trafic international, d'un véhicule différé ou de son retour, la gare qui le fait en avise télégraphiquement:

- les service de l'administration propriétaire selon Annexe II au fascicule 122.21;
- la gare d'origine du parcours;
- la Direction E. 12-21;
- la Direction M. 23-21.

- 68** L'information télégraphique selon article 67 doit indiquer :
- la gare qui remet le véhicule en service ou le renvoie vide;
 - le jour de la remise en service ou du renvoi;
 - le numéro du train;
 - la marque de propriété, la catégorie et le numéro du véhicule.

2. REBUT D'UNE RAME DE VOITURES COMPLETE.

- 69** Lorsqu'une rame de voitures complète est retirée de la circulation, le service doit être assuré par une autre rame. Eventuellement, le train est assuré par un ou des autorails ou automotrices.

Le chef de gare où le rebut s'est produit informe par télégramme :

- la gare-dépôt de la rame;
- la Direction E. 12-13 ou 12-31;
- la Direction M. 23-21;
- le C.R.G.

Il en est de même de la gare qui remplace la rame rebutée.

Si le rebut s'est produit en pleine voie, c'est le chef de la gare la plus proche qui est chargé de donner les informations.

3. REBUT D'UN AUTORAIL OU D'UNE REMORQUE.

- 70** Tout autorail rebuté et toute remorque rebutée doivent être remplacés le plus tôt possible dans le respect des prescriptions du RGE 122.21. Eventuellement, le train est assuré par une rame de voitures.

La gare qui retire un ou plusieurs véhicules rebutés d'un train assuré par autorail(s) et/ou remorque(s) informe par télégramme :

- l'atelier propriétaire du ou des véhicules;
- la gare terminus du train;
- le C.R.G.

Il en est de même de la gare qui remplace le ou les véhicules.

4. REBUT D'UNE AUTOMOTRICE.

- 71 Toute automotrice rebutée doit être remplacée le plus tôt possible. Eventuellement, le train est assuré par une rame de voitures.

La gare qui retire une ou plusieurs automotrices rebutées informe par télégramme :

- le répartiteur M.;
- le C.R.G.;
- la gare terminus (ou la première gare d'éclatement) du train.

Il en est de même de la gare qui remplace la ou les automotrices.

5. PRESCRIPTIONS COMMUNES A TOUS LES CAS DE REBUT.

- 72 La gare d'origine d'un train doit toujours s'efforcer de rétablir la composition prévue.

En cas d'impossibilité, elle doit lancer un télégramme comme prévu au RGE 123.30 (TCO ou DCL) pour permettre aux gares d'arrêt d'informer les voyageurs, avec copie :

- aux C.R.G même sur les lignes à simple voie;
- au G.G.T.V. lorsque le train concerne deux C.R.G.

CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DU MATERIEL A VOYAGEURS REMORQUE
DE LA S.N.C.B. (1)

Type	Caté- gorie	Numéros (2)	Nombre de places (3)		Tare	Ton- nage	Long- ueur hors tout	Vitesse max. auto- risée	Observations (4)
	AD	50 88 81 48 001-020	26/15	-	41,2	51	23,32	<p><i>VOIR (ST- TOUT II)</i></p> <p><i>Remplacé par circ. 627/95</i></p>	
	AD	50 88 81 66 001-008	52/15	-	41,5	51	23,32		
	AD	50 88 81 66 009-010	52/15	-	41,5	51	23,32		
	BD	50 88 82 48 001-014	-	69/15	41,4	50	23,32		
	BD	50 88 82 66 001-018	-	69/15	41,6	54	23,32		
	BD	50 88 82 66 019-031	-	69/15	41,6	54	23,32		
	AR	50 88 84 48 001-004	64/50	-	43,6	51	23,32		
	ADR	50 88 87 48 001-015	59/15	-	43	52	23,32		
K 2	B	50 88 21 48 151-276	-	108/30	32,8	43	23,22		
	BD	50 88 82 48 151-160	-	69/15	32,7	43	23,22		
K 3	B	50 88 21 48 300-399	-	108/30	35,7	47	23,22		

**CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DU MATERIEL A VOYAGEURS REMORQUE
DE LA S.N.C.B. (1)**

Type	Catégorie	Numéros (2)	Nombre de places (3)		Tare	Tonnage	Longueur hors tout	Vitesse max. autorisée	Observations (4)
			A	B					
TEE	A	61 88 18 89 980-990	46	-	47	52	25,50	160	
	A	61 88 18 89 991-996	46	-	44	49	25,50	160	
WL	T2	71 88 75 70 156-161	-	36	61	63	26,40	160	
I 1	B	51 88 28 40 101-170	-	64	47	52	22,30	140	
	AB	51 88 38 40 111-125	24	32	48	53	22,30	140	
I 2	B	51 88 21 80 201-212	-	88	33	38	23,30	150	Buffet Railtour
	B	51 88 28 80 201-226	-	64	32	37	21,30	150	
	AR	51 88 84 80 201-210	12	-	32	34	24,30	160	
	AR	51 88 84 80 211	-	-	34	36	23,30	160	
	AR	51 88 84 80 212	12	-	32	34	23,30	160	
I 3	Bc	51 88 59 80 301-340	-	54(5)	45	50	23,34	160	
I 4	A	51 88 19 70 402-409	54	-	44	49	25,38	160	Réversibles BENELUX
	A	51 88 19 80 410-421	54	-	44	49	25,38	160	
	B	51 88 29 70 401	-	54	47	52	25,49	160	
	B	51 88 29 70 402	-	54	46	51	24,08	160	
	AB	51 88 30 70 402-409	24	36	44	49	25,77	160	
	AB	51 88 30 70 410-421	24	36	44	49	25,77	160	
I 5	Bc	51 88 50 80 501-545	-	60(6)	47	52	26,40	160	
I 6	A	61 88 19 70 601-620	54	-	43	47,5	26,40	160	
	B	61 88 21 70 601-660	-	66	43	48,5	26,40	160	
PW RIC	Ds	51 88 95 40 914-921	-	-	37	42	16,16	140	
	Dms	51 88 95 70 901-934	-	-	39	54	26,40	160	
K 1	A	50 88 18 40 001-040	70/30	-	43,1	51	23,32	140	
	A	50 88 18 66 001-004	72/30	-	43,1	51	23,32	140	
	A	50 88 19 48 001-035	71/30	-	43,1	51	23,32	140	
	B	50 88 21 40 001-006	-	108/30	42,1	53	23,32	140	
	B	50 88 21 48 001-065	-	108/30	42,1	53	23,32	140	
	B	50 88 21 66 001-114	-	108/30	42,1	53	23,32	140	
	AB	50 88 39 48 001-004	31	39/30	41,5	49	23,32	140	
	AB	50 88 39 66 001-006	31	39/30	41,5	49	23,32	140	
	AD	50 88 81 48 001-025	50/15	-	41,5	51	23,32	140	
	AD	50 88 81 66 001-008	50/15	-	41,5	51	23,32	140	
	AD	50 88 81 66 009-010	50/15	-	41,5	51	23,32	140	
	BD	50 88 82 48 001-014	-	69/15	41,6	54	23,32	140	
	BD	50 88 82 66 001-018	-	69/15	41,6	54	23,32	140	
	BD	50 88 82 66 019-031	-	69/15	41,6	54	23,32	140	
	AR	50 88 84 48 001-004	64/30	-	42,6	51	23,32	140	
ADR	50 88 87 48 001-015	59/15	-	43	52	23,32	140		
K 2	B	50 88 21 48 151-276	-	108/30	32,8	43	23,22	140	
	BD	50 88 82 48 151-160	-	69/15	32,7	43	23,22	140	
K 3	B	50 88 21 48 300-399	-	108/30	35,1	47	23,22	140	

✓ Observations (4)

IR (LST - 70/10/111)
pour passer par circ. 647/95

Type	Catégorie	Numéros (2)	Nombre de places (3)		Tare	Tonnage	Longueur hors tout	Vitesse max. autorisée	Observations (4)
			A	B					
M 1	B	50 88 27 26 601	-	94/50	42,2	54	20,04	120	Réversible
	B	50 88 27 26 602	-	77/46	38,6	50	20,04	120	Réversible
	B	50 88 29 18 601-730	-	94/34	43,9	55	22,76	120	En partie réversibles
	B	50 88 29 26 601-683	-	94/34	43,9	55	22,76	120	En partie réversibles
	AB	50 88 38 18 601-666	38/25	36/25	44,7	55	22,76	120	En partie réversibles
	AB	50 88 38 26 602-651	38/25	36/25	42,2	52	22,76	120	En partie réversibles
	BD	50 88 82 18 601-659	-	77/40	41,9	56	22,76	120	En partie réversibles
	BD	50 88 82 26 600	-	50/25	41,9	56	19,50	120	Réversible
BD	50 88 82 26 601-658	-	77/40	41,9	56	22,76	120	En partie réversibles	
M 2	A	50 88 18 38 601-604	58/30	-	34,5	43	24	140	En partie réversibles
	A	50 88 18 48 602-635	58/30	-	34,5	43	24	140	
	B	50 88 20 38 620-950	-	106/30	33,6	45	24	140	
	B	50 88 20 48 601-949	-	106/30	33,6	45	24	140	
	AB	50 88 39 48 601-704	36/15	47/15	34,4	44	24	140	
	BD	50 88 82 38 622-660	-	75/15	32,4	44	24	140	
	BD	50 88 82 48 601-716	-	75/15	32,4	44	24	140	
	BDR	50 88 87 48 601-615	-	65/15	32,4	44	24	140	
M 3	ABD	50 88 81 26 951-960	44/15	29/15	30	42	24	120	
	B	50 88 21 26 951-986	-	114/30	30	42	24	120	
M 4	A	50 88 19 78 001-050	72/30	-	38	46	24,26	160	Réversibles
	B	50 88 20 78 001-430	-	112/40	39	50	24,26	160	
	AD	50 88 81 78 001-033	56/15	-	37,2	45,7	24,26	160	
	ADS	50 88 81 78 034-065	56/15	-	37,2	45,7	24,26	160	
	BD	50 88 87 78 001-035	-	69/20	39,5	49,5	24,26	160	
PW non RIC	D	50 88 92 26 001-010	-	-	30,6	41	15,60	120	
	D	50 88 92 26 011-018	-	-	30,6	41	15,60	120	
	D	50 88 92 66 901-905	-	-	33,6	44	15,60	140	
GEN		50 88 92 66 906-911	-	-	46	47	15,62	140	Générateur 3000 V
POST		50 88 00 26 055	-	-	42	52	23,32	140	
		50 88 00 40 954-974	-	-	41	49	22,32	120	
		51 88 00 40 959-978	-	-	41	49	22,32	140	
BAR DAN-CING	SR	51 88 89 80 001	-	-	45	50	22,30	160	
	SR	51 88 89 70 002	-	-	48	53	26,40	160	
CIWLT	WR	51 88 88 50 001-085	43	-	52,6	56,4	23,45	140	001 et 085 = self service
CIWLT	WL MU	71 88 72 80 615-619	(7)		52	55	26,40	160	
CINE	-	60 88 99 10 041	48	-	44	44	23	120	+ 10 places dans la salle des conférences/climatisée
EXPO		60 88 99 40 021-024	-	-	40	45	22,30	140	
PW		60 88 99 40 025	-	-	40	45	19,30	140	Force motrice - basse tension
MED		60 88 80 69 031	-	-	49	-	23,40	140	Climatisée
		60 88 80 69 032	-	-	44	-	22,80	140	Climatisée

Type	Catégorie	Numéros (2)	Nombre de places (3)		Tare	Tonnage	Longueur hors tout	Vitesse max. autorisée	Observations (4)
			A	B					
ECOLE		60 88 8069 101-105				52	22,32	140	Voitures du train-école E.S.
MESU		60 88 9989 002			44	52	22,32	140	Voiture de mesure E.S.
		60 88 9940 001			47	48	23,46	140	Voiture de mesure E.S.
		60 88 9970 011			48	49	23,46	160	Voiture de mesure M
		60 88 9970 013			54	54	26,40	160	Voiture de mesure M.
SEC		60 88 9969 051-055			43,5	57	22,31	120	Voitures de secours M

122.24

ANNEXE

Page 4.

- (1) Références: brochure "Caractéristiques du matériel à voyageurs remorqué" n° 232.01/2.1.5 du 1.7.83 et note n° 232.01/1.1. du 31.7.79 de la Direction M. 23-01.
- (2) Voir RGE 122.21, annexe I.
- (3) Dans les voitures offrant des places debout, les places offertes sont présentées sous forme de fraction: le numérateur indique les places assises, le dénominateur les places debout.
- (4) Voir RGE 122.21, articles 8 à 11.
- (5) 9 compartiments de 6 couchettes et 1 compartiment réservé au conducteur. En cas d'utilisation comme B: 72 places assises.
- (6) 10 compartiments de 6 couchettes et 1 compartiment réservé au conducteur. En cas d'utilisation comme B: 80 places assises.
- (7) 12 compartiments de 3 couchettes. Le nombre de places de 1^e ou de 2^e classe est déterminé par la nature de la location:
 - un titre de transport de 1^e classe est exigé si un compartiment complet est loué à 1 ou à 2 voyageurs;
 - un titre de transport de 2^e classe est exigé si un compartiment complet est loué à 3 voyageurs.

**TABLEAU DES SUPPLEMENTS EN VIGUEUR AU R.G.E. —
LIVRE 122.**

N.B. : Ce tableau remplace tout tableau antérieur. Un tiré à part en est distribué sous le code 01.

N° du supplément	N° et année de l'avis	Fascicule modifié	Objet du supplément	Visa
100	2 E/1975	122.23	Fascicule renouvelé.	
102	6 E/1975	122.26	Fascicule renouvelé.	
107	15 E/1975	122.24	Fascicule renouvelé.	
114	7 E/1976	122.28	Nouveau fascicule.	
117	10 E/1976	122.44	Fascicule renouvelé.	
137	5 E/1978	122.43	Fascicule renouvelé.	
143	17 E/1978	122.35	Fascicule renouvelé.	
144	23 E/1978	122.26	Modifications.	
145	24 E/1978	122.23	Modifications.	
149	5 E/1979	122.36	Fascicule renouvelé.	
150	6 E/1979	122.24	Modifications.	
152	13 E/1979	122.11	Fascicule renouvelé.	
155	1 E/1980	122.32	Fascicule renouvelé.	
156	2 E/1980	122.33	Fascicule renouvelé.	
157	6 E/1980	122.31	Fascicule renouvelé.	
158	7 E/1980	122.41	Fascicule renouvelé.	
159	8 E/1980	122.10	Fascicule renouvelé.	
162	15 E/1981	122.32	Annexe I renouvelée.	
163	3 E/1982	122.15	Fascicule renouvelé.	
164	6 E/1982	122.30	Fascicule renouvelé.	
165	4 E/1983	122.18	Nouveau fascicule.	

640033

**TABLEAU DES SUPPLÉMENTS EN VIGUEUR AU R.G.E. —
LIVRE 122 (suite).**

N.B. : Ce tableau remplace tout tableau antérieur. Un tiré à part en est distribué sous le code 01.

N° du supplément	N° et année de l'avis	Fascicule modifié	Objet du supplément	Visa
166	16 E/1983	122.10	Pages 1/2, 13 à 16, 19 à 22, 29/30 et 3 à 10 de l'annexe 2 remplacées.	
167	17 E/1983	122.16	Fascicule renouvelé.	
168	18 E/1983	122.14	Fascicule renouvelé.	
169	19 E/1983	122.24	Pages 7 à 10, 25 à 28 et annexe I remplacées Annexe II supprimée.	
170	20 E/1983	122.21	Fascicule renouvelé.	
171	21 E/1983	122.38	Fascicule renouvelé.	
172	22 E/1983	122.20	Fascicule renouvelé.	
173	28 E/1983	122.17	Nouveau fascicule.	
174	29 E/1983	122.27	Fascicule renouvelé.	
175	33 E/1983	122.13	Fascicule renouvelé.	
176	34 E/1983	122.10	Sommaire, pages 9 à 35 et annexes 1 et 5 remplacés. Annexe 6 ajoutée.	
177	35 E/1983	122.15	Annexe 1 remplacée.	
178	39 E/1983	122.31	Modifications.	
179	40 E/1983	122.36	Modifications.	
180	41 E/1983	122.22	Fascicule renouvelé.	
181	4 E/1984	122.25	Fascicule renouvelé.	

REPERAGE DES VEHICULES DANS LES TRAINS DE VOYAGEURS.

SOMMAIRE.

CHAPITRE I. -- PRINCIPES.

CHAPITRE II. -- PLAQUES D'ITINERAIRE.

1. But.
2. Voitures à munir de plaques d'itinéraire.
 - 2.1. Trains du service international.
 - 2.2. Trains du service intérieur.
3. Libellé.
 - 3.1. Immatriculation.
 - 3.2. Texte.
4. Fourniture.
5. Entretien.
6. Manipulation.
7. Fixation.
8. Roulement.
9. Obligations du chef de train.
10. Automotrices électriques.

CHAPITRE III. -- PLAQUES DE NUMEROTATION DES VOITURES DU SERVICE INTERNATIONAL.

1. But.
2. Voitures à munir de plaques de numérotation.
3. Libellé.
 - 3.1. Immatriculation.
 - 3.2. Texte.
4. Fourniture.
5. Entretien.
6. Manipulation.
7. Fixation.
8. Roulement.
9. Numérotation des voitures supplémentaires.

CHAPITRE IV. -- CONSIGNE.

FASCICULE 122.25.

REPERAGE DES VEHICULES DANS LES TRAINS
DE VOYAGEURS.

CHAPITRE I.

PRINCIPES.

- 1 Le repérage des véhicules dans les trains de voyageurs doit être conforme à la fiche 580 OR de l'U.I.C.
- 2 Le repérage s'effectue :
 - dans les trains du service international au moyen de plaques d'itinéraire et de plaques de numérotation (1);
 - dans les trains du service intérieur, au moyen de plaques d'itinéraire.
- 3 Les véhicules et compartiments de 1^{ère} classe portent une bande jaune de 0,10 m de largeur à la partie supérieure de la caisse (2).

(1) Aux trains TEE, des tambours à films ou des plaques spéciales remplacent les plaques d'itinéraire et les plaques de numérotation ordinaires.

(2) Il peut être renoncé à cette bande jaune si la teinte (par exemple rouge/beige des véhicules TEE) du matériel voyageurs ou si d'autres caractéristiques permettent de reconnaître, sans ambiguïté, qu'il s'agit d'un véhicule de 1^{ère} classe.

CHAPITRE II.

PLAQUES D'ITINERAIRE.

1. BUT.

- 4 La plaque d'itinéraire a pour but :
- d'indiquer au voyageur la gare de destination du véhicule;
 - de permettre au personnel des gares d'effectuer sans hésitation les opérations de classement et de découplément des véhicules.

2. VOITURES A MUNIR DE PLAQUES D'ITINERAIRE.

2.1. TRAINS DU SERVICE INTERNATIONAL.

- 5 Chaque voiture du service régulier, y compris les voitures-lits et les voitures-restaurants, à l'exception des fourgons à bagages, des voitures-poste et des véhicules porte-autos, doit être munie d'une plaque d'itinéraire à appliquer à l'extérieur sur chacune des parois latérales (deux plaques par véhicule) à proximité de chaque porte d'accès de droite.

Les voitures de renfort doivent aussi être munies de plaques d'itinéraire ou, exceptionnellement, d'affichettes reprenant en caractères d'imprimerie bien lisibles, les noms des gares d'origine et de destination.

- 6 Chaque voiture du service régulier, y compris les voitures-lits et les voitures-restaurants, à l'exception des fourgons à bagages, des voitures-poste et des véhicules porte-autos, doit être munie d'une plaque d'itinéraire à appliquer à l'intérieur sur chaque plate-forme, à proximité des portes d'entrée.

Les voitures de renfort doivent aussi être munies, autant que possible, de plaques d'itinéraire intérieures.

2.2. TRAINS DU SERVICE INTERIEUR.

- 7 Toutes les voitures qui ne font pas le parcours complet jusqu'à la gare de destination du train doivent, à la gare d'origine, être munies d'une plaque extérieure sur chaque paroi longitudinale.

3. LIBELLE.

3.1. IMMATRICULATION.

- 8 Les plaques d'itinéraire portent, en petites lettres, le sigle du réseau propriétaire et le nom de la gare d'attache. Pour les plaques SNCB, la gare d'attache est celle de la voiture sur laquelle elles doivent être placées.

Sur les plaques SNCB, ces mentions sont apposées sur le bord supérieur et les caractères sont inversés par rapport au texte.

3.2. TEXTE.

3.2.1. En service international.

- 9 Sont indiqués en lettres foncées sur fond blanc la gare de départ et la gare de destination ainsi que, si possible l'itinéraire prévu. Le nom du train est indiqué au-dessus de l'itinéraire.

Les inscriptions doivent, autant que possible, reproduire le texte de la colonne 1 du Livret du Roulement des rames du service international, publié par la Direction E. 12-31. Ce bureau communique à chaque renouvellement des documents-horaires aux services intéressés au moyen d'une note spéciale le texte qui doit figurer sur les plaques d'itinéraire SNCB.

Ces inscriptions sont identiques pour les plaques extérieures et pour les plaques intérieures.

Les deux faces des plaques sont utilisées, l'une pour le parcours aller, l'autre pour le retour.

3.2.2. En service intérieur.

- 10 Le nom de la gare de départ et celui de la gare de destination sont mentionnés en lettres noires sur fond blanc. Dans certaines relations, les plaques mentionnent aussi la catégorie du train dans lequel circulent les véhicules et éventuellement le trajet qui s'y rapporte.

En général une seule face est utilisée; l'autre est peinte en blanc. Les deux faces sont utilisées moyennant accord de la Direction E. 12-1 si les plaques sont réservées à des véhicules spécialisés d'une seule relation cadencée.

4. FOURNITURE.

- 11 La gare d'attache des voitures à munir de plaques d'itinéraire commande celles-ci en temps opportun au Centre d'entretien et de réparation de voitures désigné au tableau ci-dessous:

Gares du groupe de	Centre d'entretien et de réparation de voitures
Anvers	Schaerbeek
Bruxelles	Schaerbeek
Charleroi	Mons
Gand	Ostende
Hasselt	Schaerbeek
Liège	Mons
Mons	Mons
Namur	Mons

- 12 Si la gare à partir de laquelle une voiture doit porter des plaques d'itinéraire n'est pas la gare d'attache de la voiture, la première indique à la gare d'attache le libellé des plaques à commander.

5. ENTRETIEN.

- 13 Les plaques d'itinéraire doivent être parfaitement entretenues; celles qui sont défraîchies sont renvoyées à l'atelier fournisseur pour y être repeintes.

6. MANIPULATION.

- 14 La manipulation des plaques d'itinéraire incombe au personnel de la gare.
- 15 A la gare de destination, les plaques sont renvoyées ou renversées conformément à la consigne de gare 12/2 "Utilisation des plaques d'itinéraire".

7. FIXATION.

- 16 Les plaques d'itinéraire sont pendues aux crochets prévus à cette fin ou glissées dans des cadres appropriés; celles qui sont fixées aux parois extérieures des voitures sont bloquées au moyen des verrous de sûreté.
- 17 Les plaques d'itinéraire doivent être convenablement fixées avant la mise à quai des voitures. S'il est impossible de procéder de la sorte, les plaques sont placées immédiatement après arrivée à quai; dans ce cas, les voyageurs déjà embarqués doivent être prévenus de la destination des voitures.

8. ROULEMENT.

- 18 Les plaques d'itinéraire suivent le même roulement que la voiture sur laquelle elles sont apposées.
- Dans l'éventualité où un véhicule du service intérieur doit être muni de plaques d'itinéraire différentes au cours de son roulement, les consignes 12/2 des gares intéressées précisent les mesures à prendre pour maintenir la régularité du roulement des plaques.
- 19 Si un véhicule est retiré d'un train, les plaques d'itinéraire sont apposées sur le véhicule remplaçant le véhicule différé. S'il ne peut en être ainsi, des plaques provisoires ou des affichettes sont apposées sur le véhicule de remplacement.
- 20 Les plaques d'itinéraire non réutilisées d'une voiture étrangère différée sont déposées à l'intérieur de cette voiture pour être renvoyées au réseau propriétaire.
- 21 Une plaque trouvée ou égarée doit être renvoyée d'urgence par train de voyageurs à la gare d'attache dont le nom figure sur la plaque.
- 22 Le renvoi à un autre réseau d'une plaque retrouvée hors roulement doit se faire sous couvert d'un bulletin d'accompagnement E 894.

9. OBLIGATIONS DU CHEF DE TRAIN.

- 23 Le chef de train s'assure avant le départ de la présence des plaques d'itinéraire, de leur bonne orientation et surtout de leur fixation au moyen des verrous de sûreté; il remédie ou fait remédier sur-le-champ et avant le départ du train, à toute irrégularité au point de vue fixation.
- 24 Toute irrégularité doit être signalée à la gare de départ et éventuellement à la gare d'arrivée.
- Les situations anormales qui n'ont pu être régularisées avant le départ du train doivent faire l'objet d'un bulletin d'information D 43 adressé à l'IPX du groupe auquel appartient la gare présumée en défaut; une copie doit être envoyée à la Direction E. 12-1.
- 25 Le chef de train doit faire décharger les plaques trouvées en épave dans les fourgons, à la dernière gare belge du train.

10. AUTOMOTRICES ELECTRIQUES.

- 26 Pour les trains du service intérieur composés d'automotrices qui se scindent ou se fusionnent en cours de route, il est fait usage de plaques d'itinéraire identiques aux plaques utilisées pour les voitures en service intérieur.
- 27 Doivent être munies de plaques d'itinéraire extérieures (deux par voiture):
- les automotrices qui ne font pas le parcours complet jusqu'à la gare de destination du train;
 - toutes les automotrices d'un train cadencé qui est scindé en cours de route, lorsqu'elles empruntent des directions différentes au-delà de la gare d'éclatement;
 - toutes les automotrices de deux trains cadencés provenant de directions différentes, lorsqu'ils sont fusionnés dans une gare déterminée.
- 28 Les plaques sont immatriculées au nom de la gare de départ du train considéré (ou, lorsque les deux faces sont utilisées, au nom d'une des gares d'extrémité de la relation).

- 29 Les plaques d'itinéraire que portent les automotrices Benelux sont des plaques d'itinéraire spéciales à volet réversible.
- 30 Les automotrices break ne portent que deux plaques d'itinéraire par automotrice.

CHAPITRE III.

PLAQUES DE NUMEROTATION DES VOITURES DU SERVICE INTERNATIONAL.

1. BUT.

- 31 La plaque de numérotation a pour but de mettre le voyageur à même de trouver la voiture dans laquelle sa place est réservée.

2. VOITURES A MUNIR DE PLAQUES DE NUMEROTATION.

- 32 Chaque voiture circulant en service international, à l'exception des voitures-restaurants, doit porter à l'extérieur à proximité de chaque porte d'accès, une plaque de numérotation indiquant son numéro d'ordre.

A défaut de plaques de numérotation appropriées, il peut être fait usage sur les voitures de renfort d'affichettes portant le numéro d'ordre de la voiture en chiffres bien lisibles (voir art. 43).

- 33 Des plaques de numérotation sont aussi apposées à l'intérieur des voitures du services régulier, de préférence au-dessus des plaques d'itinéraire.

Les voitures de renfort doivent aussi être munies, autant que possible, de plaques de numérotation intérieures.

- 34 Les voitures circulant dans les trains Bruxelles-Midi — Amsterdam ou Bruxelles-Midi — Luxembourg ne doivent pas être munies de plaques de numérotation.

3. LIBELLE.

3.1. IMMATRICULATION.

- 35 Les plaques de numérotation portent le sigle du réseau propriétaire et le nom de la gare d'attache. Pour les plaques SNCB la gare d'attache est celle de la voiture sur laquelle elles doivent être placées.

3.2. TEXTE.

- 36 Les plaques de numérotation portent en chiffres rouges sur fond ivoire le numéro d'ordre tel qu'il figure dans la colonne 7 du Livret du Roulement des rames du service international, publié par la Direction E. 12-31. Ce bureau communique à chaque renouvellement des documents-horaires aux services intéressés au moyen d'une note spéciale les numéros qui doivent figurer sur les plaques de numérotation SNCB.

4. FOURNITURE.

- 37 Les dispositions de l'article 11 sont d'application.

5. ENTRETIEN.

- 38 Les dispositions de l'article 13 sont d'application.

6. MANIPULATION.

- 39 Les dispositions de l'article 14 sont d'application.

7. FIXATION.

- 40 Les plaques de numérotation sont pendues à des crochets prévus à cette fin ou glissées dans des cadres appropriés.

Les dispositions de l'article 18 sont d'application.

8. ROULEMENT.

- 41 Les plaques de numérotation suivant le même roulement que la voiture sur laquelle elles sont apposées.

Les dispositions des articles 19 à 22 sont d'application.

9. NUMEROTATION DES VOITURES SUPPLEMENTAIRES.

- 42 Le numéro des voitures supplémentaires est formé du numéro de la voiture régulière, auquel on ajoute 400 unités pour la première voiture supplémentaire, puis 100 unités en plus pour chaque voiture supplémentaire suivante.

Ces numéros sont déterminés par la Direction E. 12-31 et communiqués aux services concernés.

- 43** Ces numérotations sont réalisées au moyen d'étiquettes spéciales en papier. Celles-ci sont apposées sur les vitres extérieures extrêmes (compartiment + couloir) de chaque voiture à proximité de chaque porte d'accès de façon à pouvoir être lues facilement par les voyageurs se trouvant sur les quais.

CHAPITRE IV.

CONSIGNE.

- 44 La consigne 12/2 "Utilisation des plaques d'itinéraire" désigne, par prestation et le cas échéant par secteur, l'agent du mouvement chargé de surveiller l'exécution et responsable de la gestion des plaques d'itinéraire et des plaques de numérotation. Cet agent doit établir un rapport journalier confirmant l'exécution régulière (respect des roulements) et signalant éventuellement les irrégularités constatées et les mesures prises.

Elle doit être précise, tenue à jour et connue de tout le personnel intéressé.

Un exemplaire de cette consigne doit être envoyé à la Direction E. 12-1.

Les agents chargés de la manipulation doivent en outre être en possession d'un document synoptique définissant clairement leurs attributions et ne laissant place à aucune possibilité d'erreur.



SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

Direction Exploitation
Division 12-1
Section 93
Tél. 22812

Bruxelles, le 17 février 1984.

A V I S N ° 1 0 E.

186e supplément au R.G.E. livre 122 - fascicule 122,26.

Distribution :

04-2	: 2
01-21	: 20
000	: 20
1	: 30 (10)
120	: 2, 20, 31, 32, 42, 43, 55
101 à 106	: 41, 42, 68, 70
21-01	: 1 ex.
22-01	: 11 ex.
23-01	: 9 ex.
200	: 20
220	: 1 ex.
31	: 20 (1 ex.)
52-11	: 20 (1 ex.)
63-14, 63-21	: 20

Réserve : 15 %

Fascicule 122.26 - Transports spéciaux par trains de voyageurs.

Le présent avis constitue le 186e supplément au livre 122.

Sa distribution sera annotée à la fiche D 24 des agents intéressés.

Sa publication est motivée par la nécessité de renouveler le fascicule 122.26 du 3.3.1975.

Nature des modifications :

- Le plan méthodique du R.G.E. joint à l'avis 1 E de 1984 est à modifier en conséquence en regard du fascicule 122.26.
- Le tableau des suppléments au livre 122 est à remplacer.
- Le fascicule 122.26 est à remplacer par le fascicule ci-joint.

Date d'application : immédiate.

Le Directeur,



Mr. M. DE WULF.

**TABLEAU DES SUPPLEMENTS EN VIGUEUR AU R.G.E. -
LIVRE 122.**

N.B. Ce tableau remplace tout tableau antérieur. Un tiré à part en est distribué sous le code 01.

N° du supplément	N° et année de l'avis	Fascicule modifié	Objet du supplément	Visa
107	15 E/1975	122.24	Fascicule renouvelé	
114	7 E/1976	122.28	Nouveau fascicule	
117	10 E/1976	122.44	Fascicule renouvelé	
137	5 E/1978	122.43	Fascicule renouvelé	
143	17 E/1978	122.35	Fascicule renouvelé	
149	5 E/1979	122.36	Fascicule renouvelé	
150	6 E/1979	122.24	Modifications	
152	13 E/1979	122.11	Fascicule renouvelé	
155	1 E/1980	122.32	Fascicule renouvelé	
156	2 E/1980	122.33	Fascicule renouvelé	
157	6 E/1980	122.31	Fascicule renouvelé	
158	7 E/1980	122.41	Fascicule renouvelé	
159	8 E/1980	122.10	Fascicule renouvelé	
162	15 E/1981	122.32	Annexe I renouvelée	
163	3 E/1982	122.15	Fascicule renouvelé	
164	6 E/1982	122.30	Fascicule renouvelé	
165	4 E/1983	122.18	Nouveau fascicule	
166	16 E/1983	122.10	Pages 1/2, 13 à 16, 19 à 22, 29/30 et 3 à 10 de l'annexe 2 remplacées	
167	17 E/1983	122.16	Fascicule renouvelé	

640081

**TABLEAU DES SUPPLEMENTS EN VIGUEUR AU R.G.E. —
LIVRE 122 (suite).**

N.B. Ce tableau remplace tout tableau antérieur. Un tiré à part en est distribué sous le code 01.

N° du supplément	N° et année de l'avis	Fascicule modifié	Objet du supplément	Visa
168	18 E/1983	122.14	Fascicule renouvelé	
169	19 E/1983	122.24	Pages 7 à 10, 25 à 28 et annexe I remplacées Annexe II supprimée.	
170	20 E/1983	122.21	Fascicule renouvelé	
171	21 E/1983	122.38	Fascicule renouvelé	
173	28 E/1983	122.17	Nouveau fascicule	
174	29 E/1983	122.27	Fascicule renouvelé	
175	33 E/1983	122.13	Fascicule renouvelé	
176	34 E/1983	122.10	Sommaire, pages 9 à 35 et annexes 1 et 5 remplacés. Annexe 6 ajoutée.	
177	35 E/1983	122.15	Annexe 1 remplacée	
178	39 E/1983	122.31	Modifications	
179	40 E/1983	122.36	Modifications	
180	41 E/1983	122.22	Fascicule renouvelé	
181	4 E/1984	122.25	Fascicule renouvelé	
182	5 E/1984	122.20	Fascicule renouvelé	
183	6 E/1984	122.23	Fascicule renouvelé	
184	7 E/1984	122.29	Nouveau fascicule	
185	8 E/1984	122.14	Pages 7 et 8 remplacées	
186	10 E/1984	122.26	Fascicule renouvelé	

**TRANSPORTS SPECIAUX PAR TRAINS
DE VOYAGEURS.**

Sommaire.

CHAPITRE I -- VOITURES-POSTE.

1. ROULEMENT.
2. DEROGATION AU ROULEMENT PREVU.

CHAPITRE II -- VEHICULES PORTE-AUTOS.

1. CATEGORIES DE VEHICULES.
2. ADMISSION.
3. CLASSEMENT.
 - 3.1. Trains en général.
 - 3.2. Trains d'autos accompagnées.
4. VEHICULES DIFFERES.

CHAPITRE III -- DEPOUILLES MORTELLES.

1. MATERIEL ET TRAINS A UTILISER.
2. INFORMATIONS ET ACHEMINEMENT.
3. SURVEILLANCE DE L'ACHEMINEMENT.
4. OPERATIONS DIVERS.
 - 4.1. Envoi du fourgon pour prendre charge.
 - 4.2. Adjonction du fourgon.

122.26

SOMMAIRE

Page 2.

4.3. Garniture du fourgon.

4.4. Chargement et déchargement de la dépouille mortelle et des fleurs et couronnes.

4.5. Retrait du fourgon.

4.6. Renvoi à vide du fourgon.

5. PRESCRIPTIONS PARTICULIERES AUX TRANSPORTS ORIGINAIRES DE L'ETRANGER.

TRANSPORTS SPECIAUX PAR TRAINS DE VOYAGEURS

CHAPITRE I — VOITURES-POSTE.

1. ROULEMENT.

- 1 Le roulement des voitures-poste est établi par la Direction E. 15-2 en accord avec la Régie des Postes et repris à la liste 61 G du L.S.T.

En outre, le roulement des voitures-poste en service intérieur figure au Livret du Roulement des Rames de Voitures publié par la Direction E. 12-13 et celui des voitures-poste en service international au Livret du Roulement des Rames du Service International.

2. DEROGATION AU ROULEMENT PREVU.

- 2 Lorsque, pour une cause quelconque, une voiture-poste n'a pas été expédiée par le train désigné ou a été différée en cours de route, la gare intéressée doit en aviser par télégramme :
- le DISREG intéressé;
 - les gares intermédiaires où des opérations postales sont prévues;
 - les gares d'escale éventuelles;
 - la gare de destination;
 - la Direction des Postes de Bruxelles X, gare Bruxelles-Midi;
 - la Direction E. 15-22.

Lorsqu'il s'agit d'une voiture-poste en service international, il y a lieu d'appliquer également les dispositions du fascicule 122.24, chapitre VI.

- 3 La Direction E. 15-22 règle l'acheminement des voitures-poste attardées. Pendant les heures de fermeture des bureaux, le DISREG se substitue à la Direction E. 15-22.

La désignation éventuelle des voitures-poste de remplacement est effectuée par la Direction des Postes de Bruxelles X, qui en avise la gare de Bruxelles-Petite-Ile et la Direction E. 15-22.

CHAPITRE II — VEHICULES PORTE-AUTOS.

1. CATEGORIES DE VEHICULES.

- 4 Seuls, les véhicules ouverts à deux étages immatriculés comme matériel à voyageurs sont affectés au transport d'automobiles par trains de voyageurs.

2. ADMISSION.

- 5 Les véhicules porte-autos sont admis dans les trains de voyageurs de toutes catégories, TEE exclus.

Ils doivent être aptes à circuler à la vitesse autorisée du train dans lequel ils seront incorporés.

- 6 L'adjonction de véhicules porte-autos à des trains autres que les trains d'autos accompagnées est subordonnée à l'autorisation de la Direction E. 12-1 (trains du service intérieur) ou 12-3 (trains internationaux).

3. CLASSEMENT.

3.1. TRAINS EN GENERAL.

- 7 Les véhicules porte-autos peuvent être classés en tête ou en queue, suivant les convenances du service. Ils ne peuvent toutefois empêcher le chauffage, lorsque celui-ci peut être nécessaire, ni la commande des servitudes.

3.2. TRAINS D'AUTOS ACCOMPAGNEES.

- 8 Les véhicules porte-autos doivent être classés conformément au Livret du Roulement des Rames du Service International.

4. VEHICULES DIFFERES.

- 9 Lorsque, pour une cause quelconque, un véhicule porte-autos est différé en cours de route, la gare intéressée doit en aviser le DISREG et faire réparer immédiatement ou transborder le véhicule avarié. A cet effet, la gare de Schaerbeek dispose de véhicules de réserve.

Le DISREG organise et surveille l'acheminement du véhicule et son remplacement; il désigne la gare qui se prête le mieux au retrait du wagon et au transbordement des autos; il règle la réexpédition du transport attardé (1).

Seules, les gares de Schaerbeek, de Bressoux et d'Ostende disposent des rampes mobiles nécessaires au chargement et au déchargement des autos.

(1) Le DISREG tient compte de l'état du véhicule différé.

CHAPITRE III — DEPOUILLES MORTELLES.

1. MATERIEL ET TRAINS A UTILISER.

- 10 Une dépouille mortelle doit être transportée dans un fourgon (1) exclusivement réservé à cet effet, que l'expéditeur a la faculté de garnir à ses frais.

Ce véhicule est choisi dans la réserve ordinaire des gares-dépôts.

Le fourgon est considéré comme circulant à vide; les personnes accompagnant la dépouille mortelle ne peuvent prendre place dans le fourgon.

- 11 Le fourgon est acheminé par les trains de voyageurs du service intérieur.

L'acheminement par des trains de voyageurs internationaux est soumis à l'autorisation préalable à la Direction E. 12-3.

2. INFORMATIONS ET ACHEMINEMENT.

- 12 La gare qui reçoit une demande de transport d'une dépouille mortelle en fait part immédiatement à l'IPX du groupe dont elle relève.

- 13 Celui-ci, d'accord avec les IPX des autres groupes intéressés et la Direction E. 12-1 ou 12-3 détermine l'itinéraire à suivre, les trains à utiliser, les gares d'escale, les gares chargées de la fourniture, de l'adjonction et du retrait du fourgon, ainsi que les gares où la garniture devra être placée et retirée. Il fait les annonces nécessaires à toutes les gares intéressées.

La gare de départ communique aussitôt tous les renseignements utiles à l'expéditeur.

- 14 Pendant les heures de fermeture des bureaux, le DISREG se substitue à l'IPX du groupe, et le DSC à la Direction E. 12-1 ou 12-3.

(1) Dans le texte du présent règlement, le terme "fourgon" désigne aussi bien le compartiment à bagages d'une voiture-fourgon qu'un fourgon à bagages proprement dit.

3. SURVEILLANCE DE L'ACHEMINEMENT.

- 15 Les DISREG surveillent l'acheminement des transports funèbres sur les lignes qu'ils contrôlent.

En cas de retard important aux trains d'acheminement, ils prescrivent les mesures nécessaires pour assurer l'arrivée du transport dans le plus bref délai possible; la gare de destination fait part au destinataire des modifications intervenues.

4. OPERATIONS DIVERSES.

4.1. ENVOI DU FOURGON POUR PRENDRE CHARGE.

- 16 La gare désignée pour envoyer le fourgon à vide à la gare d'adjonction porte la mention suivante en rouge sur la feuille de route d'accompagnement: "fourgon à ajouter au train n° du (date) pour le transport d'une dépouille mortelle de à".

Le fourgon doit être dans un parfait état de propreté.

4.2. ADJONCTION DU FOURGON.

- 17 Si la gare de chargement ne dispose pas du temps et/ou des moyens nécessaires pour l'adjonction au train prévu, l'IPX du groupe désigne la gare d'origine du train ou une gare du parcours à même de le faire.

4.3. GARNITURE DU FOURGON.

- 18** Le placement et l'enlèvement de la garniture ne peuvent occasionner du retard au train; ces opérations doivent être effectuées à l'une ou l'autre gare qui dispose du temps nécessaire.

La S.N.C.B. n'assume aucune responsabilité au sujet de l'emploi de la garniture; toute déprédation occasionnée au fourgon par le placement ou l'enlèvement doit être mise à charge de l'expéditeur.

Les frais d'envoi et de renvoi de la garniture sont à charge de l'expéditeur.

Les fleurs et couronnes sont transportées gratuitement dans le fourgon.

4.4. CHARGEMENT ET DECHARGEMENT DE LA DEPOUILLE MORTELLE ET DES FLEURS ET COURONNES.

- 19** Ces opérations incombent à l'expéditeur; toutefois, le personnel doit prêter toute l'assistance possible pour éviter des attentes pénibles à la famille et pour donner aux différentes opérations un caractère de dignité respectueuse.

Après le chargement de la dépouille mortelle, la gare de départ ferme et plombe les portières du fourgon.

4.5. RETRAIT DU FOURGON.

- 20** Si la gare de destination du transport ne dispose pas du temps ou/et des moyens nécessaires pour le retrait du fourgon, l'IPX du groupe désigne la gare de destination du train ou une gare du parcours à même de le faire.

4.6. RENVOI A VIDE DU FOURGON.

- 21 La gare qui retire le fourgon après déchargement l'aère pendant une heure au moins, et le renvoie à vide à la gare désignée par le groupe d'origine du transport.

5. PRESCRIPTIONS PARTICULIERES AUX TRANSPORTS ORIGINAIRES DE L'ETRANGER.

- 22 Les véhicules à voyageurs ou à marchandises contenant des dépouilles mortelles, remis par les réseaux étrangers, peuvent continuer sur nos lignes par trains de voyageurs sous réserve de répondre aux conditions du fascicule 122.21.

Ils sont considérés comme véhicules constituant un renforcement exceptionnel; leur circulation donne lieu aux informations prévues au fascicule 122.21.

MATERIEL A VOYAGEURS REMORQUE, CIRCULANT A VIDE.

SOMMAIRE.

- 1. MODES D'ACHEMINEMENT.**
- 2. ACHEMINEMENT COMME RAME DE VOITURES.**
 - 2.1. NUMEROTATION.
 - 2.2. CIRCULATION.
 - 2.2.1. Organisation et mise en marche.
 - 2.2.2. Matériel admis.
 - 2.2.3. Charge et longueur maximales.
 - 2.2.4. Vitesse maximale autorisée.
 - 2.2.5. Freinage.
 - 2.2.6. Remorque.
 - 2.2.7. Escorte.
 - 2.2.8. Notification de la composition et de la vitesse maximale autorisée au conducteur.
 - 2.2.9. Fermeture des portes.
 - 2.2.10. Information: «Opérations terminées».
 - 2.2.11. Modification au mode de traction.
- 3. ACHEMINEMENT COMME TRAIN DE SERVICE DU TYPE VOYAGEURS.**
- 4. INCORPORATION DANS UN TRAIN DE VOYAGEURS, UN TRAIN POSTAL, UN TRAIN DE MARCHANDISES OU UN TRAIN DE SERVICE DU TYPE MARCHANDISES.**
 - 4.1. INCORPORATION DANS UN TRAIN DE VOYAGEURS.
 - 4.1.1. Généralités.
 - 4.1.2. Particularités.
 - 4.1.2.1. Adjonction de voitures type R.
 - 4.1.2.2. Fermeture des portes.
 - 4.2. INCORPORATION DANS UN TRAIN POSTAL.
 - 4.3. INCORPORATION DANS UN TRAIN DE MARCHANDISES.
 - 4.4. INCORPORATION DANS UN TRAIN DE SERVICE DU TYPE MARCHANDISES.

MATERIEL A VOYAGEURS REMORQUE, CIRCULANT A VIDE.

1. MODES D'ACHEMINEMENT.

- 1 Le matériel à voyageurs remorqué, circulant à vide peut :
- être acheminé comme rame de voitures pour un train à desservir ou d'un train desservi;
 - être acheminé comme train de service du type voyageurs;
 - être incorporé dans :
 - un train de voyageurs;
 - un train postal;
 - un train de marchandises;
 - un train de service du type marchandises.

2. ACHEMINEMENT COMME RAME DE VOITURES.

2.1. NUMEROTATION.

- 2 Les rames de voitures sont identifiées par le numéro du train à desservir ou du train desservi précédé d'un des indices ci-après :
- RE: rame de voitures pour train ..., remorquée par locomotive électrique;
 - ER: rame de voitures du train ..., remorquée par locomotive électrique;
 - RZ: rame de voitures pour train ..., remorquée par locomotive diesel;
 - ZR: rame de voitures du train ..., remorquée par locomotive diesel.

Remarque :

Lorsque, pour un parcours, le choix existe entre la notion : «... pour ...» ou «... du ...», la préférence est donnée à la notion «pour».

122.27

Page 2.

2.2. CIRCULATION.

2.2.1. Organisation et mise en marche.

- 3** Les règles en vigueur pour l'organisation et la mise en marche des trains de voyageurs ordinaires (réguliers et facultatifs) et extraordinaires sont d'application (RGE **122.10**, **123.10** et **123.20**).

2.2.2. Matériel admis.

- 4** Les règles en vigueur pour les trains de voyageurs sont d'application (RGE **122.21**, chapitre I).

2.2.3. Charge et longueur maximales.

- 5** Les règles en vigueur pour les trains de marchandises sont d'application (RGE **122.31**).

2.2.4. Vitesse maximale autorisée.

- 6** Les rames de voitures peuvent circuler à la vitesse maximale autorisée pour les trains de voyageurs (RGE **122.22**), si leur composition n'excède pas 23 véhicules (32 véhicules, 92 essieux pour rames de matériel vide des trains d'autos accompagnées).

Si cette composition est dépassée, la vitesse maximale autorisée est limitée à 100 km/h.

Remarque :

La vitesse maximale autorisée des rames de voitures qui circulent entre une gare et ses faisceaux de garage (ou vice-versa) est limitée à ~~190~~ km/h.

2.2.5. Freinage.

- 7** Les règles en vigueur pour les trains de voyageurs sont d'application (RGM **2.3.4.2.**).

2.2.6. Remorque.

- 8** Les règles en vigueur pour les trains de voyageurs sont d'application (RGE **122.23**).

2.2.7. Escorte.

- 9 Ces parcours ne sont pas escortés.

2.2.8. Notification de la composition et de la vitesse maximale autorisée au conducteur.

- 10 Le chef de gare notifie la composition et la vitesse maximale autorisée au conducteur à la gare de départ ou à chaque gare où la composition est modifiée.

Cette notification consiste dans l'inscription au rapport du conducteur :

- de la charge autorisée et réelle;
- du nombre de véhicules;
- de la vitesse maximale autorisée compte tenu du type de matériel remorqué (RGE 122.22) et, éventuellement, du nombre de véhicules (art. 6).

*voir nouveau texte
de la circ. heb. E. n° 27
du 27/5/80.*

Remarque :

Cette notification n'est pas nécessaire dans le cas où une rame de voitures circule entre une gare et les faisceaux de garage relevant de l'exploitation de la gare ou vice versa.

2.2.9. Fermeture des portes.

- 11 La responsabilité de la fermeture des portes incombe au chef de gare.

Les portes ne doivent pas être verrouillées.

2.2.10. Information : « Opérations terminées ».

- 12 Les prescriptions du RGE 123.31, titre III sont d'application.

2.2.11. Modification au mode de traction.

- 13 En cas de modification au mode de traction prévu aux documents-horaires, circulaires, bulletins et télégrammes de mise en marche, la gare où s'effectue cette modification doit en informer le dispatching intéressé, ainsi que toutes les gares du parcours, par un télégramme-circulaire.

122.27

Page 4.

3. ACHEMINEMENT COMME TRAIN DE SERVICE DU TYPE VOYAGEURS.

14 Les dispositions du RGE 122.41, titre III, chapitre I sont d'application.

4. INCORPORATION DANS UN TRAIN DE VOYA- GEURS, UN TRAIN POSTAL, UN TRAIN DE MARCHANDISES OU UN TRAIN DE SERVICE DU TYPE MARCHANDISES.

4.1. INCORPORATION DANS UN TRAIN DE VOYA- GEURS.

4.1.1. Généralités.

15 L'incorporation de matériel à voyageurs remorqué circulant à vide, dans un train de voyageurs est autorisée pour autant que les prescriptions du RGE 122.21 soient appliquées.

Cependant, s'il s'agit d'un train de voyageurs du service international, cette adjonction est subordonnée à l'autorisation de la Direction E, Bureau 12-31.

4.1.2. Particularités.

4.1.2.1. ADJONCTION DE VOITURES TYPE R.

16 L'adjonction de voitures type R à un train de voyageurs composé de voitures d'un autre type est soumise aux conditions suivantes :

- la vitesse maximale autorisée ne peut dépasser 90 km/h;
- deux voitures type R au maximum peuvent être ajoutées. Elles doivent être classées en queue.

4.1.2.2. FERMETURE DES PORTES.

17 Les portes des voitures non accessibles aux voyageurs doivent être verrouillées.

* Avis N° 6 E – Mai 1976.

4.2. INCORPORATION DANS UN TRAIN POSTAL.

- 18** L'incorporation de matériel à voyageurs remorqué circulant à vide, dans un train postal est autorisée pour autant que les dispositions du RGE **122.28** soient appliquées.

Les portes doivent être verrouillées.

Il ne peut en résulter ni un retard pour le train, ni une perturbation pour le travail des agents de la Régie des Postes.

4.3. INCORPORATION DANS UN TRAIN DE MARCHANDISES.

- 19** L'incorporation de matériel à voyageurs remorqué circulant à vide, dans un train de marchandises est autorisée pour autant que les prescriptions du RGE **122.31** et du RGM **2.3.4.2** soient appliquées.

Les portes doivent être verrouillées.

4.4. INCORPORATION DANS UN TRAIN DE SERVICE DU TYPE MARCHANDISES.

- 20** L'incorporation de matériel à voyageurs remorqué circulant à vide, dans un train de service du type marchandises est autorisée pour autant que les prescriptions du RGE **122.41**, titre III, chapitre II soient respectées.

Les portes doivent être verrouillées.

L'accord de l'Autorité ayant demandé l'organisation du train de service est exigé.

**TABLEAU DES SUPPLEMENTS EN VIGUEUR AU R.G.E. —
LIVRE 122.**

N.B. Ce tableau remplace tout tableau antérieur. Un tiré à part en est distribué sous le code 01.

N° du supplément	N° et année de l'avis	Fascicule modifié	Objet du supplément	Visa
91	18 E/1973	122.13	Fascicule renouvelé	
100	2 E/1975	122.23	Fascicule renouvelé	
102	6 E/1975	122.26	Fascicule renouvelé	
104	12 E/1975	122.25	Fascicule renouvelé	
107	15 E/1975	122.24	Fascicule renouvelé	
114	7 E/1976	122.28	Nouveau fascicule	
117	10 E/1976	122.44	Fascicule renouvelé	
137	5 E/1978	122.43	Fascicule renouvelé	
143	17 E/1978	122.35	Fascicule renouvelé	
144	23 E/1978	122.26	Modifications	
145	24 E/1978	122.23	Modifications	
149	5 E/1979	122.36	Fascicule renouvelé	
150	6 E/1979	122.24	Modifications	
152	13 E/1979	122.11	Fascicule renouvelé	
155	1 E/1980	122.32	Fascicule renouvelé	
156	2 E/1980	122.33	Fascicule renouvelé	
157	6 E/1980	122.31	Fascicule renouvelé	
158	7 E/1980	122.41	Fascicule renouvelé	
159	8 E/1980	122.10	Fascicule renouvelé	

630216

**TABLEAU DES SUPPLEMENTS EN VIGUEUR AU R.G.E. —
LIVRE 122.**

N.B. Ce tableau remplace tout tableau antérieur. Un tiré à part en est distribué sous le code 01.

N° du supplément	N° et année de l'avis	Fascicule modifié	Objet du supplément	Visa
161	14 E/1980	122.22	Fascicule renouvelé	
162	15 E/1981	122.32	Annexe I renouvelée	
163	3 E/1982	122.15	Fascicule renouvelé	
164	6 E/1982	122.30	Fascicule renouvelé	
165	4 E/1983	122.18	Nouveau fascicule	
166	16 E/1983	122.10	Pages 1/2, 13 à 16, 19 à 22, 29/30 et 3 à 10 de l'annexe 2 remplacées	
167	17 E/1983	122.16	Fascicule renouvelé	
168	18 E/1983	122.14	Fascicule renouvelé	
169	19 E/1983	122.24	Pages 7 à 10, 25 à 28 et annexe I remplacées. Annexe II supprimée	
170	20 E/1983	122.21	Fascicule renouvelé	
171	21 E/1983	122.38	Fascicule renouvelé	
172	22 E/1983	122.20	Fascicule renouvelé	
173	28 E/1983	122.17	Nouveau fascicule	
174	29 E/1983	122.27	Fascicule renouvelé	



SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

Direction Exploitation
Division 12-1
Section 9
Tél. 3121
/YH

Bruxelles, le 22 octobre 1983.

AVIS N° 29 E.

Distribution :

0	: 22
000	: 20
1	: 30 (10)
120	: 2, 20, 31, 32, 42, 43, 55
101 à 106	: 41, 42, 68, 70
21-01, 23-01	: 1 ex.
22-01	: 12 ex.
220	: 1 ex.
203, 204, 205, 213, 214, 215	: 20, 43 (1 ex.)
31	: 20 (1 ex.)
52-11	: 20 (1 ex.)
71-12	: 45
71-21, 71-22	: 20
72-5	: 2
72-51	: 3, 6, 7, 45
72-52	: 20
700	: 20, 31, 45
770	: 20, 45
91-12	: 1
91-21	: 20
92-3	: 7, 20, 31, 42
Réserve	: 330 ex.

174e SUPPLEMENT AU R.G.E. - LIVRE 122 - FASCICULE 122.27 - MATERIEL A VOYAGEURS RE.MORQUE, CIRCULANT A VIDE.

Le fascicule 122.27 annexé remplace celui publié par l'avis 6 E du 3 mai 1976.

Les insertions ci-après sont supprimées :

- 329/77 au bulletin de la Direction E. n° 50 du 14.12.77;
- 117/80 à la circulaire hebdomadaire E. n° 21 du 21.05.80;
- 13/83 à la circulaire mensuelle E. n° 1 du 5.01.83;
- 106/83 à la circulaire mensuelle E. n° 6 du 5.06.83.

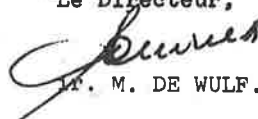
Le plan méthodique joint à l'avis 1 E du 4.01.83 est à annoter en conséquence en regard du texte se rapportant au R.G.E. 122.27.

Tableau des suppléments au livre 122 à remplacer.

La distribution de l'avis sera annotée à la fiche D 24 des agents intéressés.

Date de mise en vigueur : immédiate.

Le Directeur,


M. M. DE WULF.

**MATERIEL A VOYAGEURS REMORQUE, CIRCULANT
A VIDE**

SOMMAIRE.

- 1. MODES D'ACHEMINEMENT.**
- 2. ACHEMINEMENT COMME RAME DE VOITURES.**
 - 2.1. NUMEROTATION.**
 - 2.2. CIRCULATION.**
 - 2.2.1. Organisation et mise en marche.**
 - 2.2.2. Matériel admis.**
 - 2.2.3. Composition et charge.**
 - 2.2.3.1. Compositions minimale et maximale.**
 - 2.2.3.2. Charge maximale.**
 - 2.2.3.3. Charge réelle.**
 - 2.2.4. Vitesse maximale autorisée.**
 - 2.2.5. Freinage.**
 - 2.2.6. Remorque.**
 - 2.2.7. Escorte.**
 - 2.2.8. Notification de la composition et de la vitesse maximale autorisée au conducteur.**
 - 2.2.9. Fermeture des portes.**
 - 2.2.10. Information "Opérations terminées".**
 - 2.2.11. Modification au mode de traction.**
- 3. ACHEMINEMENT COMME TRAIN DE SERVICE DU TYPE VOYAGEURS.**
- 4. INCORPORATION DANS UN TRAIN DE VOYAGEURS, UN TRAIN POSTAL, UN TRAIN DE MARCHANDISES OU UN TRAIN DE SERVICE DU TYPE MARCHANDISES.**
 - 4.1. INCORPORATION DANS UN TRAIN DE VOYAGEURS.**
 - 4.2. INCORPORATION DANS UN TRAIN POSTAL.**
 - 4.3. INCORPORATION DANS UN TRAIN DE MARCHANDISES.**
 - 4.4. INCORPORATION DANS UN TRAIN DE SERVICE DU TYPE MARCHANDISES.**

MATERIEL A VOYAGEURS REMORQUE, CIRCULANT A VIDE

1. MODES D'ACHEMINEMENT.

- 1 Le matériel à voyageurs remorqué, circulant à vide peut :
- a) être acheminé comme rame de voitures pour un train à desservir ou d'un train desservi ;
 - b) être acheminé comme train de service du type voyageurs ;
 - c) être incorporé dans :
 - un train de voyageurs ;
 - un train postal ;
 - un train de marchandises ;
 - un train de service du type marchandises.

2. ACHEMINEMENT COMME RAME DE VOITURES.

2.1. NUMEROTATION.

- 2 Les rames de voitures sont identifiées par le numéro du train à desservir ou du train desservi précédé d'un des indices ci-après :
- RE : rame de voitures pour train . . . , remorquée par locomotive électrique ;
 - ER : rame de voitures du train . . . , remorquée par locomotive électrique ;
 - RZ : rame de voitures pour train . . . , remorquée par locomotive diesel ;
 - ZR : rame de voitures du train . . . , remorquée par locomotive diesel.

Remarque :

Lorsque, pour un parcours, le choix existe entre la notion : ". . . pour . . ." ou ". . . du . . ." , la préférence est donnée à la notion ". . . pour . . ." .

2.2. CIRCULATION.

2.2.1. Organisation et mise en marche.

- 3 Les règles en vigueur pour l'organisation et la mise en marche des trains de voyageurs ordinaires (réguliers et facultatifs) et extraordinaires sont d'application (RGE 122.10).

2.2.2. Matériel admis.

- 4 Les règles en vigueur pour les trains de voyageurs sont d'application (RGE 122.21, Chapitre I).

2.2.3. Composition et charge.

2.2.3.1. COMPOSITIONS MINIMALE ET MAXIMALE.

- 5 Les règles en vigueur pour la composition minimale des trains de voyageurs sont d'application (RGE 122.21, Chapitre III). La composition maximale est de 23 véhicules (32 véhicules, 92 essieux, s'il s'agit de rames de matériel vide de ou pour trains d'autos accompagnées).

2.2.3.2. CHARGE MAXIMALE.

- 6 La charge maximale est limitée à 1000 tonnes (1200 tonnes s'il s'agit de rames de matériel vide de ou pour trains d'autos accompagnées).

Les règles en vigueur pour la charge maximale des trains de voyageurs sont d'application (RGE 122.21, Chapitre III).

2.2.3.3. CHARGE REELLE.

- 7 Les règles en vigueur pour la charge réelle des trains de voyageurs sont d'application (RGE 122.21, Chapitre III).

- 2.2.4. Vitesse maximale autorisée.**
- 8 Les règles en vigueur pour la vitesse des trains de voyageurs sont d'application (RGE 122.22).
La vitesse maximale est toutefois limitée :
— à 120 km/h si les rames de voitures circulent entre une gare et les faisceaux de garage relevant de l'exploitation de cette gare ou vice versa ;
— à 100 km/h si la composition maximale est exceptionnellement dépassée (le dépassement de la composition maximale ne peut se faire qu'avec l'accord de toutes les gares intéressées et du régulateur de ligne).
- 2.2.5. Freinage.**
- 9 Les règles en vigueur pour les trains de voyageurs sont d'application (RGM 2.3.4.2).
- 2.2.6. Remorque.**
- 10 Les règles en vigueur pour les trains de voyageurs sont d'application (RGE 122.23).
- 2.2.7. Escorte.**
- 11 Ces parcours ne sont pas escortés.
- 2.2.8. Notification de la composition et de la vitesse maximale autorisée au conducteur.**
- 12 Les informations concernant la composition et la vitesse maximale du train doivent être communiquées par le chef de gare au conducteur au moyen d'un E 286 (fiche de liaison service E/conducteur), complété conformément aux prescriptions du RGE 122.10, Annexe 2.
A l'exception des trains dont la composition minimale n'est pas atteinte (RGE 122.21, Chapitre III) ou dont la composition maximale est exceptionnellement dépassée, cette notification n'est pas nécessaire dans les cas où une rame de voitures circule entre une gare et les faisceaux de garage relevant de l'exploitation de cette gare ou vice versa.

- 2.2.9. **Fermeture des portes.**
13 La responsabilité de la fermeture des portes incombe au chef de gare.
Les portes ne doivent pas être verrouillées.
- 2.2.10. **Information : "Opérations terminées".**
14 Les prescriptions du RGE 123.31, Titre III sont d'application.
- 2.2.11. **Modification au mode de traction.**
15 En cas de modification au mode de traction (1) prévu aux documents-horaires, bulletins ou télégrammes de mise en marche, la gare où s'effectue cette modification doit en informer le C.R.G. intéressé ainsi que toutes les gares du parcours, par un télégramme-circulaire.

3. ACHEMINEMENT COMME TRAIN DE SERVICE DU TYPE VOYAGEURS.

- 16 Les dispositions du RGE 122.41, Titre III, Chapitre I sont d'application.

4. INCORPORATION DANS UN TRAIN DE VOYAGEURS, UN TRAIN POSTAL, UN TRAIN DE MARCHANDISES OU UN TRAIN DE SERVICE DU TYPE MARCHANDISES.

- 4.1. **INCORPORATION DANS UN TRAIN DE VOYAGEURS.**
17 L'incorporation de matériel à voyageurs remorqué circulant à vide, dans un train de voyageurs est autorisée pour autant que les prescriptions du RGE 122.21 soient appliquées.
Cependant, s'il s'agit d'un train de voyageurs du service international, cette adjonction est subordonnée à l'autorisation de la Direction E., Bureau 12-31.
Les portes des voitures non accessibles aux voyageurs doivent être verrouillées.

(1) Electrique ou Diesel.

4.2. INCORPORATION DANS UN TRAIN POSTAL.

- 18** L'incorporation de matériel à voyageurs remorqué circulant à vide, dans un train postal est autorisée pour autant que les dispositions du RGE 122.28 soient appliquées.

Les portes doivent être verrouillées.

Il ne peut en résulter ni un retard pour le train, ni une perturbation pour le travail des agents de la Régie des Postes.

4.3. INCORPORATION DANS UN TRAIN DE MARCHANDISES.

- 19** L'incorporation de matériel à voyageurs remorqué circulant à vide, dans un train de marchandises est autorisée pour autant que les prescriptions du RGE 122.31 et du RGM 2.3.4.2 soient appliquées.

Les portes doivent être verrouillées.

4.4. INCORPORATION DANS UN TRAIN DE SERVICE DU TYPE MARCHANDISES.

- 20** L'incorporation de matériel à voyageurs remorqué circulant à vide, dans un train de service du type marchandises est autorisée pour autant que les prescriptions du RGE 122.41, Titre III, Chapitre II soient respectées.

Les portes doivent être verrouillées.

L'accord de l'Autorité ayant demandé l'organisation du train de service est exigé.

TRAINS POSTAUX.

Sommaire.

Voilà
avis 29T/93
Forward A4

1. TERMINOLOGIE.

- 1.1. TRAIN POSTAL.
- 1.2. TRAIN POSTAL AUTONOME.

2. PRESCRIPTIONS COMMUNES A TOUS LES TRAINS POSTAUX.

- 2.1. NUMEROTATION.
- 2.2. CIRCULATION.
 - 2.2.1. Organisation et mise en marche.
 - 2.2.2. Matériel admis.
 - 2.2.3. Classement.
 - 2.2.4. Composition et charge.
 - 2.2.5. Vitesse maximale autorisée.
 - 2.2.6. Freinage.
 - 2.2.7. Remorque.
 - 2.2.8. Escorte.
 - 2.2.9. Notification de la composition et de la vitesse maximale autorisée au conducteur.
 - 2.2.9.1. MATERIEL A VOYAGEURS REMORQUE.
 - 2.2.9.2. AUTORAILS ET AUTOMOTRICES.
 - 2.2.10. Fermeture des portes.
 - 2.2.11. Information "Opérations terminées".
 - 2.2.12. Modification au mode de traction.
 - 2.2.13. Retard.
 - 2.2.14. Suppression totale ou partielle.

122.28

SOMMAIRE.

Page 2.

3. PRESCRIPTIONS PARTICULIERES AUX AUTOMOTRICES POSTALES.

3.1. CONDUITE.

3.2. RESTRICTIONS D'ACCOUPLLEMENT ET DE CIRCULATION.

3.3. STATIONNEMENT.

3.4. COMMANDE DU PANTOGRAPHE.

3.5. CHAUFFAGE, VENTILATION, ECLAIRAGE.

3.6. COMMANDE DES PORTES.

3.7. AVARIES, INCIDENTS.

3.7.1. Coupure de la haute tension.

3.7.2. Chauffage, ventilation, éclairage, portes.

4. PROTOCOLE.

TRAINS POSTAUX.

1. TERMINOLOGIE.

1.1. TRAIN POSTAL.

- 1 Le train postal est un train organisé au bénéfice de la Régie des Postes par la Direction E. 15-2.

1.2. TRAIN POSTAL AUTONOME.

- 2 Le train postal autonome est un train postal composé exclusivement d'une ou de plusieurs automotrices appartenant à la Régie des Postes.

Une convention spéciale S.N.C.B. — Régie des Postes règle les conditions de circulation des trains postaux autonomes.

2. PRESCRIPTIONS COMMUNES A TOUS LES TRAINS POSTAUX.

2.1. NUMEROTATION.

- 3 Les trains postaux portent un numéro de la série 15.000 à 15.999.

Les troisième et quatrième (1) chiffres indiquent respectivement les groupes d'origine et de destination.

Au numéro doit être associé le complément d'identification prescrit par le RGS, fascicule II, titre I.

2.2. CIRCULATION.

2.2.1. Organisation et mise en marche.

- 4 Les prescriptions du RGE 122.10, chapitre II sont d'application.

(1) Le chiffre 5 peut être utilisé comme quatrième chiffre, lorsque le train postal ne quitte pas son groupe d'origine.

2.2.2. Matériel admis.

- 5 Les trains postaux sont constitués :
- s'il s'agit d'un train postal autonome, exclusivement d'automotrices postales (liste 40bis du Tome III du LST);
 - s'il s'agit d'un autre train postal, du matériel admis dans les trains de voyageurs (RGE 122.21, chapitre I).

2.2.3. Classement.

- 6 Le classement est établi en fonction des desiderata exprimés par la Régie des Postes.

Les règles en vigueur pour les trains de voyageurs sont d'application (RGE 122.21, chapitre II) sauf celles qui sont imposées exclusivement par des nécessités d'ordre commercial.

2.2.4. Composition et charge.

- 7 Les règles en vigueur pour les trains de voyageurs sont d'application (RGE 122.21, chapitre III).

2.2.5. Vitesse maximale autorisée.

- 8 Les règles en vigueur pour les trains de voyageurs sont d'application (RGE 122.22).

2.2.6. Freinage.

- 9 Les règles en vigueur pour les trains de voyageurs sont d'application (RGM 2.3.4.2.).

2.2.7. Remorque.

- 10 Les règles en vigueur pour les trains de voyageurs sont d'application (RGE 122.23).

2.2.8. Escorte.

- 11 Les trains postaux ne sont pas escortés.

2.2.9. Notification de la composition et de la vitesse maximale autorisée au conducteur.

2.2.9.1. MATERIEL A VOYAGEURS REMORQUE.

- 12 Les informations concernant la composition et la vitesse maximale du train doivent être communiquées par le chef de gare au conducteur au moyen d'un E 286 (fiche de liaison service E. / conducteur) complété conformément aux prescriptions du RGE 122.10, annexe 2.

A l'exception des trains dont la composition minimale n'est pas atteinte (RGE 122.21, chapitre III) ou dont la composition maximale est exceptionnellement dépassée, cette notification n'est pas nécessaire dans les cas où une rame de voitures circule entre une gare et les faisceaux de garage relevant de l'exploitation de cette gare ou vice versa.

2.2.9.2. AUTORAILS ET AUTOMOTRICES.

- 13 La composition et la vitesse maximale autorisée ne sont pas notifiées au conducteur par le chef de gare.

2.2.10. Fermeture des portes.

- 14 La responsabilité de la fermeture des portes incombe :
- au personnel de la Régie des Postes, s'il s'agit d'un train postal autonome avec le personnel de la Poste à bord;
 - au chef de gare, dans les autres cas.
- 15 Les portes du matériel à voyageurs remorqué, non occupé par le personnel de la Régie des Postes, doivent être verrouillées.

2.2.11. Information "Opérations terminées".

- 16 Les prescriptions du RGE 123.31, titre III sont d'application.

2.2.12. Modification au mode de traction.

- 17 En cas de modification au mode de traction prévu aux documents-horaires, bulletins et télégrammes de mise en marche, la gare où s'effectue cette modification doit en informer le C.R.G. intéressé ainsi que toutes les gares du parcours, par un télégramme-circulaire.

2.2.13. Retard.

- 18** Les règles en vigueur pour les trains de voyageurs sont d'application (RGE 123.10 ou 123.20, titre II).

Les gares où doivent être effectuées des opérations postales retransmettent les annonces de retard aux autorités postales intéressées.

2.2.14. Suppression totale ou partielle.

- 19** Les règles en vigueur pour les trains de voyageurs sont d'application (RGE 123.20, titre VI).

Les gares où doivent être effectuées des opérations postales retransmettent l'annonce de suppression aux autorités postales intéressées.

De plus, la gare informée en premier lieu de la suppression doit aviser par télégramme les services suivants :

- la Direction des Postes de Bruxelles X, via la gare de Bruxelles-Midi;
- la Direction E. 15-22.

3. PRESCRIPTIONS PARTICULIERES AUX AUTOMOTRICES POSTALES.

3.1. CONDUITE.

- 20** Seul un conducteur S.N.C.B. peut assurer la conduite des automotrices postales (train ou manœuvre).

3.2. RESTRICTIONS D'ACCOUPLMENT ET DE CIRCULATION.

- 21** Les prescriptions du RGE 123.23, chapitre III sont d'application.

3.3. STATIONNEMENT.

- 22** Les automotrices postales occupées par le personnel de la Régie des Postes ne peuvent stationner qu'aux endroits où la caténaire est équipée d'un double fil de contact et où aucune coupure de courant de traction n'est prévue.

3.4. COMMANDE DU PANTOGRAPHE.

- 23** La commande du pantographe d'une automotrice postale peut être effectuée :
- soit par le conducteur, depuis la cabine de conduite;
 - soit par le responsable de la Régie des Postes, depuis le tableau de commande situé dans une des deux voitures.

3.5. CHAUFFAGE, VENTILATION, ECLAIRAGE.

- 24** Le chauffage, la ventilation et l'éclairage complet ne fonctionnent que si le pantographe est levé. La commande est réalisée par le responsable de la Régie des Postes.

Le personnel de la Régie des Postes doit signaler sa présence par l'allumage de l'éclairage de l'automotrice.

3.6. COMMANDE DES PORTES.

- 25** La commande des portes est réalisée par le personnel de la Régie des Postes.

Les portes doivent être fermées :

- avant chaque départ du train;
- avant chaque déplacement de l'automotrice postale;
- chaque fois que le personnel de la Régie des Postes abandonne l'automotrice postale.

3.7. AVARIES, INCIDENTS.

3.7.1. Coupure de la haute tension.

- 26** Toute coupure de la haute tension se traduit par le déclenchement d'une sonnerie d'alarme dans l'automotrice postale dont le pantographe est levé.

- 27** En l'absence du conducteur, le responsable de la Régie des Postes doit :
- provoquer l'abaissement du pantographe;
 - informer le chef de gare.

Ce dernier alerte le service intéressé de la S.N.C.B.

- 28 Le responsable de la Régie des Postes ne peut lever le pantographe qu'après y avoir été autorisé par un dépanneur, un conducteur ou le chef de gare.
- 29 Le responsable de la Régie des Postes doit obtempérer à toute demande du chef de gare, l'invitant à lever ou à abaisser le pantographe.

3.7.2. Chauffage, ventilation, éclairage, portes.

- 30 Toute avarie ou anomalie se produisant dans le fonctionnement du chauffage, de la ventilation, de l'éclairage ou des portes est signalée par le responsable de la Régie des Postes :
- au conducteur, s'il est présent;
 - au chef de gare, dans le cas contraire.

Ce dernier alerte le service intéressé de la S.N.C.B.

4. PROTOCOLE.

- 31 Dans chaque gare où doit opérer un train postal, le chef de gare établit avec l'autorité locale responsable de la Régie des Postes, un protocole d'accord précisant les points suivants :
- les heures de mise à quai, de garage et de mise à disposition de la Régie des Postes du matériel roulant (Direction M. 22-11 à informer);
 - la voie de réception, de départ ou de garage;
 - les modalités éventuelles relatives à l'accès du train postal par le personnel de la Régie des Postes et aux opérations de manutention;
 - les règles et procédures réglant les rapports entre les agents des deux Administrations;
 - les autres particularités locales.

Direction Exploitation

Division 12-1

Section 93

Tél. 22812

AVIS N° 7 E.

184° supplément au R.G.E. livre 122 - fascicule 122.29.

Distribution :

01-2	: 2
01-21	: 20
000	: 20
1	: 30 (10)
120	: 2, 20, 31, 32 42, 43, 55
101 à 106	: 41, 42, 68, 71, 74, 79
21-01, 23-01, 24-01	: 1 ex.
22-01	: 12 ex.
220	: 1 ex.
203, 204, 205, 213, 214, 215	: 20, 43 (1 ex.)
31	: 20 (1 ex.)
41-2	: 20 (1 ex.)
42-11	: 22 (1 ex.)
52-11	: 20 (1 ex.)
61-11	: 20
63-11, 63-12, 63-14, 63-21, 63-23	: 20
600	: 39, 40
Réserve	: 330

Fascicule 122.29 - Réserve de places pour les voyageurs en groupes.

La nouvelle offre de transport de la S.N.C.B. qui entrera en vigueur le 3.6.1984 justifie la publication d'un nouveau fascicule 122.29.

Il explicite le rôle de la Direction de l'Exploitation en ce qui concerne la réservation des places pour les voyageurs en groupes, en remplacement des dispositions en la matière de l'avis 16 C/13 E/7 F du 1.7.1964.

Il annule la circulaire 1210/6904 du 29.10.1982 et ses suppléments. Cette circulaire ne sera plus publiée.

La distribution sera annotée à la fiche D 24 des agents intéressés.

Nature des modifications :

- Fascicule 122.29 ci-joint à intercaler dans le livre 122.
- Tableau des suppléments en vigueur au livre 122, à remplacer par le tableau ci-joint.
- Plan méthodique publié par l'avis 1 E de 1984, à compléter par :
122.29 Réserve de places pour 7E/1984 184
 les voyageurs en groupes.

Date de mise en vigueur : 3.6.1984.

Le Directeur E.,

ir. M. DE WULF.

**TABLEAU DES SUPPLEMENTS EN VIGUEUR AU R.G.E. —
LIVRE 122.**

N.B.: Ce tableau remplace tout tableau antérieur. Un tiré à part en est distribué sous le code 01.

N° du supplément	N° et année de l'avis	Fascicule modifié	Objet du supplément	Visa
102	6 E/1975	122.26	Fascicule renouvelé.	
107	15 E/1975	122.24	Fascicule renouvelé.	
114	7 E/1976	122.28	Nouveau fascicule.	
117	10 E/1976	122.44	Fascicule renouvelé.	
137	5 E/1978	122.43	Fascicule renouvelé.	
143	17 E/1978	122.35	Fascicule renouvelé.	
144	23 E/1978	122.26	Modifications.	
149	5 E/1979	122.36	Fascicule renouvelé.	
150	6 E/1979	122.24	Modifications.	
152	13 E/1979	122.11	Fascicule renouvelé.	
155	1 E/1980	122.32	Fascicule renouvelé.	
156	2 E/1980	122.33	Fascicule renouvelé.	
157	6 E/1980	122.31	Fascicule renouvelé.	
158	7 E/1980	122.41	Fascicule renouvelé.	
159	8 E/1980	122.10	Fascicule renouvelé.	
162	15 E/1981	122.32	Annexe I renouvelée.	
163	3 E/1982	122.15	Fascicule renouvelé.	
164	6 E/1982	122.30	Fascicule renouvelé.	
165	4 E/1983	122.18	Nouveau fascicule.	
166	16 E/1983	122.10	Pages 1/2, 13 à 16, 19 à 22, 29/30 et 3 à 10 de l'annexe 2 remplacées.	

640103

**TABLEAU DES SUPPLEMENTS EN VIGUEUR AU R.G.E. —
LIVRE 122 (suite).**

N.B.: Ce tableau remplace tout tableau antérieur. Un tiré à part en est distribué sous le code 01.

N° du supplément	N° et année de l'avis	Fascicule modifié	Objet du supplément	Visa
167	17 E/1983	122.16	Fascicule renouvelé.	
168	18 E/1983	122.14	Fascicule renouvelé.	
169	19 E/1983	122.24	Pages 7 à 10, 25 à 28 et annexe I remplacées. Annexe II supprimée.	
170	20 E/1983	122.21	Fascicule renouvelé.	
171	21 E/1983	122.38	Fascicule renouvelé.	
173	28 E/1983	122.17	Nouveau fascicule.	
174	29 E/1983	122.27	Fascicule renouvelé.	
175	33 E/1983	122.13	Fascicule renouvelé.	
176	34 E/1983	122.10	Sommaire, pages 9 à 35 et annexes 1 et 5 remplacés. Annexe 6 ajoutée.	
177	35 E/1983	122.15	Annexe 1 remplacée.	
178	39 E/1983	122.31	Modifications.	
179	40 E/1983	122.36	Modifications.	
180	41 E/1983	122.22	Fascicule renouvelé.	
181	4 E/1984	122.25	Fascicule renouvelé.	
182	5 E/1984	122.20	Fascicule renouvelé.	
183	6 E/1984	122.23	Fascicule renouvelé.	
184	7 E/1984	122.29	Nouveau fascicule	



SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

Direction Exploitation
Division 12-1
Section 93
Tel. 3112

Bruxelles, le *22 mars 1985*

AVIS N° 5 E.

194^e supplément au R.G.E. livre 122.

Distribution :

01-2	: 2.
01-21	: 20.
000	: 20.
1	: 30 (10).
120	: 2, 20, 31, 32, 42, 43, 55.
101 à 106	: 41, 42, 68, 71, 74, 79.
21-01, 23-01, 24-01	: 1 ex.
22-01	: 12 ex.
220	: 1 ex.
203, 204, 205, 213, 214, 215	: 20, 43 (1 ex).
31	: 20 (1 ex).
41-2	: 20 (1 ex).
42-11	: 22 (1 ex).
52-11	: 20 (1 ex).
61-11	: 20.
63-11, 63-12, 63-14, 63-21, 63-23	: 20.
600	: 39, 40.
Réserve	: 330.

Fascicule 122.29 - Réserve de places pour les voyageurs en groupes.

Le présent avis constitue le 194^e supplément au livre 122.

Sa distribution sera annotée à la fiche D 24 des agents intéressés.

Sa publication est motivée par la nécessité de mettre à jour le fascicule 122.29 du 22 mars 1984.

Nature des modifications.

- Le plan méthodique du R.G.E. joint à l'avis 1 E de 1984 est à modifier en conséquence en regard du fascicule 122.29.
- Le tableau des suppléments au livre 122 est à remplacer.
- Le sommaire et les pages 1, 2, 3 et 4 sont à remplacer.

Date d'application : immédiate.

Le Directeur,



Ir. M. DE WULF.

**TABLEAU DES SUPPLEMENTS EN VIGUEUR AU R.G.E. —
LIVRE 122.**

N.B. : Ce tableau remplace tout tableau antérieur. Un tiré à part en est distribué sous le code 01.

N° du supplément	N° et année de l'avis	Fascicule modifié	Objet du supplément	Visa
117	10 E/1976	122.44	Fascicule renouvelé.	
137	5 E/1978	122.43	Fascicule renouvelé.	
143	17 E/1978	122.35	Fascicule renouvelé.	
149	5 E/1979	122.36	Fascicule renouvelé.	
155	1 E/1980	122.32	Fascicule renouvelé.	
156	2 E/1980	122.33	Fascicule renouvelé.	
157	6 E/1980	122.31	Fascicule renouvelé.	
158	7 E/1980	122.41	Fascicule renouvelé.	
162	15 E/1981	122.32	Annexe I renouvelée.	
163	3 E/1982	122.15	Fascicule renouvelé.	
164	6 E/1982	122.30	Fascicule renouvelé.	
165	4 E/1983	122.18	Nouveau fascicule.	
166	16 E/1983	122.10	Pages 1/2, 13 à 16, 19 à 22, 29/30 et 3 à 10 de l'annexe 2 remplacées.	
167	17 E/1983	122.16	Fascicule renouvelé.	
168	18 E/1983	122.14	Fascicule renouvelé.	
170	20 E/1983	122.21	Fascicule renouvelé.	
171	21 E/1983	122.38	Fascicule renouvelé.	
173	28 E/1983	122.17	Nouveau fascicule.	
174	29 E/1983	122.27	Fascicule renouvelé.	
175	33 E/1983	122.13	Fascicule renouvelé.	

650049

**TABLEAU DES SUPPLEMENTS EN VIGUEUR AU R.G.E. —
LIVRE 122 (suite).**

N.B. : Ce tableau remplace tout tableau antérieur. Un tiré à part en est distribué sous le code 01.

N° du supplément	N° et année de l'avis	Fascicule modifié	Objet du supplément	Visa
176	34 E/1983	122.10	Sommaire, pages 9 à 35 et annexes 1 et 5 remplacés. Annexe 6 ajoutée.	
177	35 E/1983	122.15	Annexe 1 remplacée.	
178	39 E/1983	122.31	Modifications.	
179	40 E/1983	122.36	Modifications.	
180	41 E/1983	122.22	Fascicule renouvelé.	
181	4 E/1984	122.25	Fascicule renouvelé.	
182	5 E/1984	122.20	Fascicule renouvelé.	
183	6 E/1984	122.23	Fascicule renouvelé.	
184	7 E/1984	122.29	Nouveau fascicule.	
185	8 E/1984	122.14	Pages 7 et 8 remplacées.	
186	10 E/1984	122.26	Fascicule renouvelé.	
187	11 E/1984	122.28	Fascicule renouvelé.	
188	13 E/1984	122.24	Fascicule renouvelé.	
189	14 E/1984	122.10	Pages 1/2 du sommaire, pages 1 à 16 et 29 à 36, pages 1/2 de l'annexe 2 et annexes 3, 4 et 5 remplacées.	
190	20 E/1984	122.41	Page 1/2 du sommaire et pages 23 à 27 remplacées.	
192	4 E/1985	122.31	Sommaire et pages 1 à 4 remplacées.	
193	6 E/1985	122.11	Fascicule renouvelé.	
194	5 E/1985	122.29	Pages 1, 2, 3 et 4 remplacées.	

**RESERVATION DE PLACES
POUR LES VOYAGEURS EN GROUPES.**

SOMMAIRE.

1. GENERALITES.

1.1. But.

1.2. Réalisation.

**2. GROUPES VOYAGEANT SOUS LE COUVERT D'UN
BILLET COLLECTIF "INTERNATIONAL".**

**3. GROUPES VOYAGEANT SOUS LE COUVERT D'UN
BILLET COLLECTIF "INTERIEUR".**

3.1. Trains du service international (R.G.E. 122.20).

3.1.1. Principe.

3.1.2. Exception.

3.1.3. Information de la gare d'embarquement.

3.2. Trains du service intérieur et assimilés (R.G.E. 122.20).

3.2.1. Principe.

3.2.2. Restrictions.

3.2.3. Modalités d'application.

4. GROUPES DE VOYAGEURS AVEC VELOS.

4.1. Principe.

4.2. Restrictions.

ANNEXE 1 : Périphéries bruxelloises.

**ANNEXE 2 : Equipement du matériel pour le transport
de vélos.**

FASCICULE 122.29.

**RESERVATION DE PLACES
POUR LES VOYAGEURS EN GROUPES.****1. GENERALITES.****1.1. BUT.**

- 1 La réservation de places assises pour les voyageurs en groupe vise à promouvoir le trafic par rail.

1.2. REALISATION.

- 2 Le présent règlement détermine les principes généraux qui régissent la réservation pour groupes en fonction des possibilités ou des restrictions découlant de raisons propres à l'exploitation.

**2. GROUPES VOYAGEANT SOUS LE COUVERT D'UN
BILLET COLLECTIF "INTERNATIONAL".**

- 3 La réservation de places à l'intention de groupes voyageant sous le couvert d'un billet collectif "international" est réglementée par le fascicule "Réservation internationale des places".
- 4 Dans le cas où le voyage d'un groupe, voyageant sous le couvert d'un billet collectif international, commence (et) (ou) se termine par un voyage en service intérieur, les instructions du Bureau Central de Réservation (Direction E. 12-33) doivent être observées, même si elles sont en contradiction avec les prescriptions de la rubrique 3.2. ci-après.

**3. GROUPES VOYAGEANT SOUS LE COUVERT D'UN
BILLET COLLECTIF "INTERIEUR".****3.1. TRAINS INTERNATIONAUX (R.G.E. 122.20).****3.1.1. Principe.**

- 5 La réservation de places pour les groupes de voyageurs en service intérieur est interdite dans les trains internationaux (1).

(1) Toutefois, les trains internationaux Bruxelles-M. — Amsterdam (série 150-199) et Liège-G. — Luxembourg (série 110-129) sont considérés comme trains du service intérieur (voir 3.2.).

3.1.2. Exceptions.

- 6 Aux trains 315, 319, 321, 327 N7 (Oostende — Köln) et 312, 314, 318, 324, 326 (Köln — Oostende) la réservation est autorisée sous les conditions suivantes :
- le groupe doit effectuer au moins le trajet Gent-St-Pieters — Verviers C. ou vice versa ;
 - la demande doit être introduite comme prévu pour le service international par lettre télégramme verte pour la direction vers Köln, et jaune pour la direction vers Oostende.
 - seul le Bureau Central de Réservations (la Direction E. 12-33) est autorisé à réserver ces places ;
 - la réservation de places pour les voyageurs en groupe ne peut donner lieu au renforcement des trains intéressés.

3.1.3. L'information de la gare d'embarquement.

- 7 Afin de permettre à la gare d'embarquement de prendre les mesures qui s'imposent, le Bureau Central de Réservations transmettra à cette gare une copie de la lettre télégramme avec l'information des places à réserver.

3.2. TRAINS DU SERVICE INTERIEUR ET ASSIMILES (R.G.E. 122.20).

3.2.1. Principe.

- 8 Un groupe comprenant au moins 10 personnes peut bénéficier de la réservation de places.

3.2.2. Restrictions.

- 9 La réservation de places n'est pas autorisée du 1^{er} septembre au 30 juin :
- pour les trajets effectués totalement à l'intérieur de la petite périphérie bruxelloise (1) ;
 - pour les trajets effectués totalement ou partiellement à l'intérieur de la grande périphérie bruxelloise (1) en N67 entre 7 h 00 et 8 h 30 en direction de Bruxelles ou entre 16 h 00 et 17 h 30 en sens inverse ;
 - aux trains de navetteurs pour les trajets effectués entre 7 h 00 et 8 h 30 ou entre 16 h 00 et 17 h 30.

(1) Les limites de la petite et de la grande périphérie sont déterminées en annexe 1.

- 10 A la demande de la Direction C. ou des chefs des représentations commerciales régionales des dérogations à ces prescriptions peuvent être accordées exceptionnellement par les IPX intéressés.
- 11 La réservation est autorisée sur les lignes où ne circulent que des trains de navetteurs.
- 12 Les groupes ont accès aux trains soumis à restriction pour autant qu'ils renoncent à la réservation.

3.2.3. Modalités d'application.

- 13 En principe, les places pour groupes doivent être réservées dans la partie de tête du train.
- 14 La gare d'origine du train y compris la gare repérée par le signe ■ est responsable du placement des étiquettes de réservation. Cette gare peut éventuellement faire intervenir la gare d'origine de la rame à vide si elle ne dispose pas du temps suffisant pour effectuer elle-même la réservation.
- 15 Pour les trains au départ d'Amsterdam, de Luxembourg ou de Lille, l'information est envoyée par la gare centralisatrice suivant le cas, à la gare d'Anvers-Central, de Gouvy, d'Arlon, de Tournai ou de Mouscron, où les dispositions sont prises pour l'apposition des étiquettes.
- 16 La direction C. 63-2 publie les modalités d'application de la réservation des places pour les voyageurs en groupes.

4. GROUPES DE VOYAGEURS AVEC VELOS.

4.1. PRINCIPE.

- 17 Les vélos sont transportés dans les fourgons et compartiments fourgons.

Les voyageurs aident au chargement, au déchargement et au transbordement des vélos.

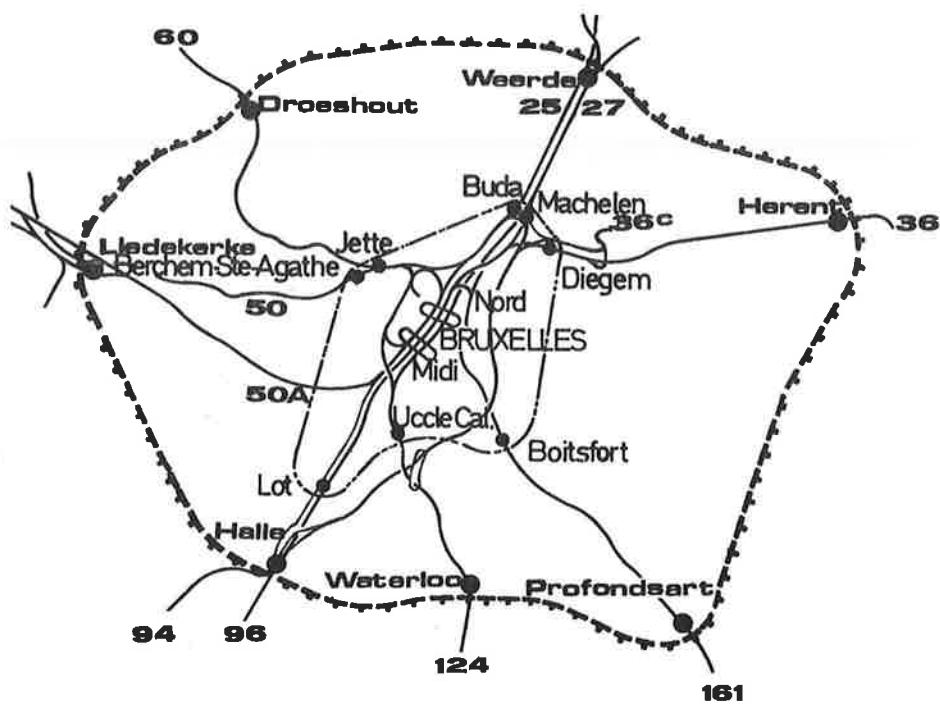
4.2. RESTRICTIONS.

- 18 La place disponible pour le transport des vélos est limitée.
- L'acheminement d'un groupe de voyageurs est réglé par les prescriptions suivantes valables également pour le transport individuel de vélos :
- le nombre de crochets et de sangles dans les fourgons et compartiments fourgons ne limite pas le nombre de vélos pouvant être transportés ;
 - l'accès à la cabine de conduite, aux portes d'accès, à l'extincteur, à l'attelage de secours, au coffre à outillage, à l'installation de sonorisation doit rester libre de toute entrave ;
 - le chargement de vélos sur les plates-formes et dans les couloirs n'est pas autorisé si cela entrave le libre passage des voyageurs ;
 - le personnel des trains et des gares doit faire preuve d'initiative et de souplesse en fonction des situations qui se présentent ;
 - les opérations ne peuvent provoquer de retard.
- 19 Les vélos peuvent être acheminés par des trains différents de ceux empruntés par les voyageurs à condition que les gares de destination soient desservies et prévenues des arrivées des vélos et des voyageurs.
- 20 La désignation des trains pour le transport des vélos doit être conforme aux possibilités réelles.
- 21 L'annexe 2 reprend l'équipement du matériel pour le transport de vélos.

PERIPHERIES BRUXELLOISES

Légende:

- Limites de la grande périphérie bruxelloise
- Limites de la petite périphérie bruxelloise



EQUIPEMENT DU MATERIEL POUR LE TRANSPORT DE VELOS

A. MATERIEL A VOYAGEURS REMORQUE.

Série	Type	Numéros	Crochets	Sangles	Maximum libre
PW RIC	Dms	51 8895 70901-934	4	2	20
	Ds	40902-921	0	0	8
PW INT	D	50 8892 26001-018 66901-905	0	0	13
K 1	AD	50 8881 48001-025 66001-010	0	0	4
	BD	50 8882 48001-014 66001-031			
	ADR	50 8887 48001-015			
K 2	BD	50 8882 48151-160	4	1	4
M 1	BD	50 8882 18601-659 26600-658	0	0	4
M 2	BD	50 8882 38622-660 48601-716	6	0	0
	BDR	50 8887 48601-615			
M 3	ABD	50 8881 26951-960	3	0	3
M 4	AD	50 8881 78001-042	4	0	0
NS	DRs	61 8487 38101-108	0	0	15

B. AUTORAILS ET AUTOMOTRICES.

Série	Numéros	Crochets	Sangles	Maximum libre
43-44-45	—	0	0	1 + 3
46	—	0	0	0
00	010 — 049	0	0	0
	051 — 128	0	1	0
	129 — 150	0	0	0
	151 — 270	1	0	2
	502 — 539	2	0	2
03 break	301 — 370	1	0	0
05	595 — 664	1	0	2
06	665 — 782	1	0	2
08 quadruple	801 — 844	1	1	1
09 Bénélux	901 — 904	0	0	0
NS	1201 — 1208	0	0	0

Voilà avis 137A
Formet Ag.

122.31

Sommaire.

COMPOSITION DES TRAINS DE MARCHANDISES.

Sommaire.

CHAPITRE I — CONDITIONS D'ACCES IMPOSEES AUX VEHICULES ET AUX CHARGE- MENTS.

1. Règle générale.
2. Restrictions.
 - 2.1. Applicables à tous les trains de marchandises.
 - 2.2. Applicables aux seuls trains à marche rapide (HKM-P).

CHAPITRE II — PRESCRIPTIONS DE CLASSEMENT.

1. Généralités.
2. Classements obligatoires.
 - 2.1. Règles de freinage.
 - 2.2. Impératifs d'ordre technique.
 - 2.3. Nécessités de l'exploitation.

CHAPITRE III — LONGUEUR DES TRAINS DE MAR- CHANDISES.

1. Calcul.
2. Longueur maximale admise.
 - 2.1. Trains des catégories 3 à 5.
 - 2.2. Trains des catégories 6 et 7.
 - 2.3. Trains extraordinaires (catégories 2 et 8).

CHAPITRE IV — CHARGE DES TRAINS DE MARCHAN- DISES.

1. Calcul.
2. Charge maximale admise.

COMPOSITION DES TRAINS DE MARCHANDISES.**CHAPITRE I.****CONDITIONS D'ACCES IMPOSEES AUX VEHICULES
ET AUX CHARGEMENTS.****1. REGLE GENERALE.**

- 1 Sont admis dans la composition d'un train de marchandises pour autant qu'ils puissent atteindre la vitesse maximale théorique de ce train (1) :
- les véhicules à marchandises, immatriculés à 12 chiffres selon le code UIC (2), vides ou chargés dont le chargement satisfait aux "Prescriptions de chargement" (Extrait du R.G.M., titres XI et XII);
 - les véhicules à voyageurs, immatriculés à 12 chiffres selon le code UIC (2) et circulant à vide (3);
 - les locomotives remorquées qui font l'objet d'un ordre d'acheminement du service M.

En service international, les véhicules doivent être porteurs, en outre, soit du signe RIV (matériel à marchandises), soit du signe RIC (matériel à voyageurs) ou, à défaut, d'un cartouche dans lequel figure le signe du ou des réseau(x) concerné(s) par l'itinéraire à suivre (Extrait du R.G.M., titre VII).

-
- (1) Le R.G.E. 122.32 autorise certains assouplissements à cette règle pour certains HKM-G.
(2) Le service M. peut autoriser des dérogations.
(3) Font exception, les voitures transportant une escorte militaire (R.G.E. 122.38) et les voitures postales.

122.31

Page 2.

2. RESTRICTIONS.

2.1. APPLICABLES A TOUS LES TRAINS DE MARCHANDISES.

2 L'admission dans un train de marchandises :

a) des transports exceptionnels (Extrait du R.G.M., titre XII)
est soumise à l'application du R.G.E. 123.33;

b) des véhicules :

— marqués X (Extrait du R.G.M., titre VII);

— marqués "A Utilisation Locale";

— réformés ou retirés du service, suite décision du service M.
(avarie, entretien ...);

est soumise à l'autorisation du service M.

2.2. APPLICABLES AUX SEULS TRAINS A MARCHÉ RAPIDE (HKM-P).

3 Ne peuvent être admis dans les trains à marche rapide :

— les chargements de pièces longues reposant sur deux ou plusieurs wagons;

— les chargements de chars;

— les chargements de camions (et véhicules assimilés) d'une masse unitaire supérieure à 10 tonnes, sauf s'il s'agit de transports bénéficiant des dispositions des listes 47B et 47C du tome III du L.S.T.

CHAPITRE II.

PRESCRIPTIONS DE CLASSEMENT.

1. GENERALITES.

4 Le classement d'un train de marchandises doit être réalisé de manière à réduire les coûts des opérations de formation du train ou de la desserte des installations.

5 Cependant, il doit satisfaire, dans l'ordre indiqué, aux prescriptions imposées (1) :

- d'abord par les règles de freinage;
- ensuite, par les impératifs d'ordre technique;
- enfin, par les nécessités de l'exploitation.

2. CLASSEMENTS OBLIGATOIRES (1).

2.1. REGLES DE FREINAGE.

6 Les règles de freinage sont définies au R.G.M. 2.3.4.2.

2.2. IMPERATIFS D'ORDRE TECHNIQUE.

2.2.1. Locomotives remorquées (maximum 2 par train).

7 Classement comme premier ou premier et deuxième véhicule(s).

2.2.2. Véhicule avarié dont l'avarie impose la mise en queue (maximum 1 par train).

8 Classement comme dernier véhicule avec application des dispositions de l'Extrait du R.G.M., titre VII, Chapitre IV.

(1) Ces prescriptions s'appliquent tant aux trains tractés qu'aux trains uniquement poussés. Dans les deux cas, il s'indique de considérer comme :

- premier véhicule : le véhicule le plus rapproché de la locomotive;
- dernier véhicule : le véhicule le plus éloigné de la locomotive.

2.3. NECESSITES DE L'EXPLOITATION.

9 Des prescriptions de classement sont imposées :

a) à certains véhicules ou groupes de véhicules désignés aux listes 61, 62, 63 et 64 du Tome IV du L.S.T.;

b) dans les cas prévus au R.G.E. 122.38,

- à certains wagons transportant des explosifs et
- aux véhicules destinés au transport de l'escorte de wagons d'explosifs ou de matières radioactives;

c) aux véhicules et chargements

- dont le passage sur une bosse de triage est interdit (R.G.E. 121.1);
- soumis aux mesures absolues de protection (niveau 3) contre le risque de chocs (R.G.E. 121.1).

Ces véhicules et chargements doivent parvenir en tête du train dans les gares où un triage par la gravité est prévu.

Les chefs de gare peuvent cependant, par accord bilatéral, prévoir un autre classement;

d) aux trains de marchandises uniquement poussés :

Le dernier véhicule doit être un fourgon équipé, si possible, de fenêtres dans les parois d'about (R.G.E. 124.14), sauf :

- dérogation accordée par IPX;
- si un véhicule avarié impose la mise en queue (art. 8).

CHAPITRE III.

LONGUEUR DES TRAINS DE MARCHANDISES.

1. CALCUL.

- 10 La longueur d'un train de marchandises s'obtient en additionnant la longueur "tampons compris" arrondie au décimètre supérieur de chacun des véhicules composant sa rame remorquée, le total étant arrondi au mètre supérieur.
- 11 La longueur "tampons compris" d'un véhicule à voyageurs ou à marchandises est indiquée par un signe standardisé (— 00.00 m —) peint sur le véhicule.
- 12 Pour une locomotive remorquée, cette longueur est mentionnée à la liste 40 ou 46 C du Tome III du L.S.T.

2. LONGUEUR MAXIMALE ADMISE.

- | 2.1. TRAINS DES CATEGORIES 3 A 5 (R.G.E. 122.30).
- 13 La longueur maximale est déterminée par la fiche-train.
- 14 Cette longueur maximale peut être dépassée si l'ensemble des gares intéressées marquent leur accord (sur les lignes régulées par l'intermédiaire du régulateur de ligne).
- 2.2. TRAINS DES CATEGORIES 6 ET 7 (R.G.E. 122.30).
- 15 Les gares qui forment un train des catégories 6 et 7 ou qui en modifient la composition doivent déterminer la longueur maximale que celui-ci peut atteindre pour le parcours qu'il doit encore accomplir. Elles consultent, à cet effet, la ou les gares concernées.

La fiche-train porte dans ces cas l'indication "L.....".

122.31

Page 6.

2.3. TRAINS EXTRAORDINAIRES (CATEGORIES 2 ET 8) (R.G.E. 122.30).

16 La longueur maximale des trains extraordinaires :

- organisés par la Direction E. ou par un IPX est déterminée par le document d'organisation;
- organisés par une gare est déterminée par concertation entre cette gare et l'autorité chargée d'établir l'horaire du train.

CHAPITRE IV.

CHARGE DES TRAINS DE MARCHANDISES.

1. CALCUL.

- 17 La charge d'un train de marchandises s'obtient en additionnant la masse arrondie de chacun des véhicules composant sa rame remorquée.
- 18 La masse arrondie d'un véhicule est sa masse réelle, arrondie à la tonne supérieure ou inférieure, selon que la fraction de tonne atteint ou est inférieure à 500 kg.
- 19 La masse réelle :
- d'un véhicule à marchandises vide est sa tare exprimée en tonnes et dixièmes de tonne (la fraction de masse inférieure à 100 kg est négligée);
 - d'un véhicule à marchandises chargé est la somme de sa tare et de la masse du chargement exprimées toutes deux en tonnes et dixièmes de tonne (la fraction de masse inférieure à 100 kg est négligée);
 - d'un véhicule à voyageurs est déterminée comme prévu aux articles 51 à 54 du R.G.E. 122.21;
 - d'une locomotive remorquée est indiquée en tonnes à la liste 40 ou 46 C du Tome III du L.S.T.

2. CHARGE MAXIMALE ADMISE.

- 20 La charge maximale d'un train de marchandises est déterminée en fonction de l'itinéraire qu'il doit parcourir, sur base des "Tableaux des charges maxima et temps de parcours pour trains de marchandises" publiés par la Direction M. et fournissant, par tronçon de ligne, la charge maximale admise par série de locomotive et pour certains niveaux de vitesse (1) (2).

- (1) La charge maximale est, dans certains cas (le plus souvent pour des impératifs commerciaux), publiée par la fiche-train afin de mettre l'accent sur l'obligation, pour le service M, de garantir formellement la fourniture des moyens de traction aptes à remorquer cette charge.
- (2) Les tableaux M. autorisent parfois, sur certains tronçons, une augmentation de la charge maximale. Ils fixent dans chaque cas les conditions qui doivent être remplies pour en bénéficier (exemples: ouverture signaux successifs, nature homogène du chargement, etc.).

- 21 | Si l'effort moteur du train est développé par plus d'une locomotive, la charge maximale s'obtient en additionnant la charge maximale admise par chacune des locomotives (1).
- 22 Une réduction de la charge maximale (articles 20 et 21) doit intervenir lorsqu'elle est imposée par :
- le document d'organisation du train (fiche-train, bulletin, télégramme);
 - l'autorité qui établit ou qui modifie l'horaire de ce train;
 - le conducteur, pour des raisons techniques. Dans ce dernier cas, le chef de gare annote le rapport du conducteur et en informe le régulateur de ligne.

(1) Pour certaines locomotives, les "Dispositions Générales" des tableaux M peuvent prescrire des dérogations.

VITESSE DES TRAINS DE MARCHANDISES.

SOMMAIRE.

1. VITESSE MAXIMALE THEORIQUE DE LA RAME REMORQUEE.
 - 1.1. DETERMINATION.
 - 1.2. FORME DE PUBLICATION.

2. VITESSE MAXIMALE POSSIBLE DE LA RAME REMORQUEE.
 - 2.1. DETERMINATION.
 - 2.2. FORME DE PUBLICATION.

3. VITESSE MAXIMALE DU TRAIN.
 - 3.1. DETERMINATION.
 - 3.2. INFORMATIONS QUE DOIT FOURNIR LE SERVICE EXPLOITATION AUX CONDUCTEURS.

Annexe I. — Vitesse maximale du matériel à marchandises.

Voix
Avis 147/88
Format A4

VITESSE DES TRAINS DE MARCHANDISES.

1. VITESSE MAXIMALE THEORIQUE DE LA RAME REMORQUEE.

1.1. DETERMINATION.

- 1 Une vitesse maximale théorique de la rame remorquée est déterminée pour chaque train de marchandises par l'autorité E. qui attribue son numéro.
- 2 Elle est fixée à:
 - 100 km/h lorsque le régime de freinage P est prescrit;
 - 80 km/h lorsque le régime de freinage G est prescrit.
- 3 Une vitesse maximale théorique inférieure à 80 km/h est cependant imposée aux trains du régime G dont la rame remorquée est prévue être inapte à atteindre cette vitesse.
- 4 Une réduction occasionnelle de la vitesse maximale théorique d'un HKM-G peut être prescrite par un IPX qui organise l'acheminement d'un transport exceptionnel.

Cette vitesse réduite doit figurer, avec le nouvel horaire qui y correspond, sur le bulletin ou le télégramme publié (R.G.E. 123.33).

1.2. FORME DE PUBLICATION.

- 5 La vitesse maximale théorique et le régime de freinage sont publiés par le document d'organisation du train.

2. VITESSE MAXIMALE POSSIBLE DE LA RAME REMORQUEE.

2.1. DETERMINATION.

- 6 La vitesse maximale possible de la rame remorquée est déterminée :
- par la gare origine du train;
 - par chaque gare où une modification est apportée à la composition de la rame remorquée (R.G.E. 122.35).
- 7 Elle est la vitesse la plus faible relevée dans l'analyse de cette composition sur les plans :
- a) vitesse maximale de chaque véhicule remorqué :
 - matériel à marchandises : Annexe I;
 - matériel à voyageurs : R.G.E. 122.22;
 - locomotives remorquées : déterminée par l'agent M. qui en prescrit l'acheminement;
 - b) vitesse maximale imposée à certains chargements;
 - c) vitesse maximale imposée par le freinage (R.G.M. 2.3.4.2.).
- 8 Cette vitesse maximale possible ne peut, en principe, être inférieure à la vitesse maximale théorique lorsque le train doit circuler sur une ligne principale (liste 30 du tome III du L.S.T.).
- 9 Aucune dérogation ne peut être admise :
- pour les HKM-P;
 - pour les HKM-G ayant un point-frontière comme code de destination.
- 10 Pour les autres HKM-G, le régulateur de ligne (1) peut accorder une dérogation pour autant que le régularité du service n'en soit pas affectée (inscription du train en ligne, roulement du conducteur, ...).

(1) Sur les lignes non régulées, les obligations du régulateur de ligne sont assumées par les chefs de gare.

Un nouvel horaire doit être communiqué au(x) conducteur(s) au moyen d'un E 286 et annoncé à toutes les gares du parcours, aux signaleurs et aux gardes-barrières intéressés (R.G.E. 123.30).

Si la dérogation ne peut être accordée, la rame doit être remaniée.

2.2. FORME DE PUBLICATION.

- 11 La vitesse maximale possible est publiée par le bordereau de train.

3. VITESSE MAXIMALE DU TRAIN.

3.1. DETERMINATION.

- 12 La vitesse maximale d'un train de marchandises est déterminée par le conducteur qui dessert le frein automatique.
- 13 Ce conducteur :
- a) choisit la plus faible des indications de vitesse ci-après (1) :
 - vitesse maximale possible de la rame remorquée;
 - vitesse maximale de la (ou des) locomotive(s) développant l'effort moteur;
 - b) se soumet aux indications de la signalisation, respecte les vitesses imposées par sa réglementation et obéit aux injonctions de vitesse qui lui sont communiquées par les agents habilités, sous les formes prescrites par les règlements.

(1) Si le train est uniquement poussé, le conducteur ne peut dépasser 20 km/h.

122.32

Page 4.

3.2. INFORMATIONS QUE DOIT FOURNIR LE SERVICE
EXPLOITATION AUX CONDUCTEURS.

14 Chaque gare :

- point d'origine d'un train,
- où une modification est apportée à la composition de la rame remorquée,
- où il est procédé à l'échange de la locomotive de tête,

doit remettre un bordereau de train :

- au conducteur qui dessert le frein automatique (1),
- au conducteur de l'éventuelle allège en queue, accouplée au train (1).



15 De plus, lorsqu'un train est allégé en queue, la gare à partir de laquelle cette allège est réalisée, doit remettre :

- au conducteur qui dessert le frein automatique (1),
- au conducteur de l'allège en queue, accouplée au train (1),

un E 286, donnant le numéro de série de chaque locomotive développant l'effort moteur du train.

(1) Ce conducteur est chargé d'informer le conducteur de la locomotive qui est éventuellement accouplée à la sienne.

VITESSE MAXIMALE DU MATERIEL A MARCHANDISES.

Vitesse maximale	Matériel
120 km/h.	Wagons marqués SS dont le poids du chargement ne dépasse pas celui autorisé en régime SS.
100 km/h.	Wagons marqués SS ou S dont le poids du chargement ne dépasse pas celui autorisé en régime S.
80 km/h.	a) Wagons marqués RIV. b) Wagons étrangers non-RIV, porteurs d'un cartouche avec la lettre B. c) Wagons et fourgons belges non-RIV porteurs de la marque  (boîtes à rouleaux).
60 km/h.	Wagons belges non-RIV porteurs de la marque  .
40 km/h.	Tous les autres véhicules immatriculés comme matériel à marchandises selon le code UIC.
<p>Remarques :</p> <p>1. Le Service M. peut imposer des dérogations aux dispositions ci-dessus, soit sous forme permanente (liste 47 A du Tome III du L.S.T.), soit sous forme particulière pour chaque véhicule concerné (ordre écrit tel que étiquette de réforme ou bulletin de constat).</p> <p>2. La vitesse maximale des véhicules non immatriculés (ou des véhicules qui, en raison des caractéristiques de leur construction sont des transports exceptionnels) est déterminée par le Service M. et précisée dans le document qui autorise leur acheminement.</p> <p>Pour les véhicules non immatriculés ci-après (grues de particuliers), la vitesse maximale est fixée en permanence comme suit :</p> <p>— 60 km/h. : grues LES ^{ABAY} nos 6 et 10, Engema nos 7 et 11, CEI nos 8 et 9;</p> <p>— 50 km/h. : grues CEI ^{CEI} no 2 et Engema no 5.</p> <p><i>(Handwritten signature and initials are present over the text)</i></p>	

Direction Exploitation
Division 13-3
Section 81
Tel. 2124
/YH

Bruxelles, le 25 septembre 1985.

AVIS N° 18 E

196e supplément au R.G.E. - Livre 122.

Distribution :

01-2	: 2
01-21	: 20
000 °	: 20
1	: 30(10)
120	: 2, 20, 31, 32, 42, 43, 55
101 à 106	: 41, 42, 68, 70
21-01	: 1 ex.
22-01	: 1 ex.
220	: 1 ex.
203, 204, 213, 214	: 20
31	: 20 (1 ex.)
42-42	: 1 ex.
52-11	: 20 (1 ex.)
61-12, 61-23	: 20
92-3	: 2
Réserve :	: 400

R.G.E. - livre 122 - fascicule 122.35 : Bulletin de freinage, liste des wagons et annonce de la composition.

Le fascicule 122.35 ci-joint remplace le fascicule 122.35 publié par l'avis 17E du 05.10.1978 ainsi que tous les suppléments et insertions qui s'y rapportent.

Le plan méthodique du R.G.E. publié par l'avis 1E du 02.01.1985 est à modifier en conséquence.

Le "Tableau des suppléments en vigueur au R.G.E. - Livre 122" est à remplacer par le tableau annexé.

La distribution du présent avis sera annotée à la fiche D 24 des agents intéressés.

Date d'application : immédiate.

* * *

Lors de la rédaction de ce nouveau fascicule, il a été tenu compte de la mise en service du système GEM 130 (système informatique de gestion du trafic marchandises) et des possibilités qui en résultent.

Voici, succinctement exposées, les principales modifications apportées :

1. Le "bordereau de train de marchandises" est supprimé et remplacé par deux nouveaux documents ayant chacun une fonction spécifique :
 - le "bulletin de freinage" (chap. I);
 - la "liste des wagons" (chap. II).

Les deux documents sont édités sous forme mécanisée par l'ordinateur.

Lorsque la version mécanisée n'est pas disponible (p. ex. installation ne disposant pas d'un terminal relié au système GEM), il est fait usage de formulaires établis à la main, sur lesquels les mêmes informations sont reprises que sur les versions mécanisées :

- l'E 287 (bulletin de freinage);
- le W 188 (liste des wagons).

Les imprimés W 188 ("bordereau de train de marchandises") seront provisoirement utilisés comme "liste des wagons" jusqu'à épuisement du stock existant.

2. Le chapitre "Contrôle de la composition des trains de marchandises" et les documents de contrôle manuscrits E 908 et E 909 sont supprimés.

Dorénavant, ce contrôle de la composition sera effectué au moyen des statistiques mécanisées fournies par le système GEM selon les principes détaillés au R.G.E. 122.36, chap. II, rubrique 3 "Surveillance et contrôles".

3. La présence de wagons de chlore dans la composition d'un train, devra être spécialement annoncée au DISREG (chap. III).

Le Directeur E.,



ir. M. DE WULF.

Voir surmer A4

ACHEMINEMENT DES WAGONS.

SOMMAIRE.

	Page
CHAPITRE I. — Organisation de l'acheminement.	
1. Choix du type d'acheminement.	
1.1. Transports commerciaux	1
1.2. Transports en service	1
2. Directives d'acheminement.	
2.1. Principe	2
2.2. Acheminement par train complet	2
2.3. Acheminement „grande vitesse”	2
2.4. Acheminement „petite vitesse”	3
3. Contrôle des directives d'acheminement.	
3.1. Principe	4
3.2. Acheminement par train complet	4
3.3. Acheminement „grande vitesse”	5
3.4. Acheminement „petite vitesse”	6
CHAPITRE II. — Le plan général de transport.	
1. Généralités.	
1.1. Structure	7
1.2. Notions de base	7
2. Organisation.	
2.1. Documents	9
2.2. Le livre du lotissement	9
2.3. Les directives de concentration	11
2.4. Le protocole d'acheminement	12
2.5. Le tableau des correspondances	12
3. Surveillance et contrôles.	
3.1. Surveillance et contrôles exercés par la Direction E.	14
3.2. Surveillance et contrôles exercés par le chef de gare	15

	Page
CHAPITRE III. — Priorités d'acheminement	19
CHAPITRE IV. -- Indications d'acheminement à porter sur les wagons.	
1. Moyens utilisés	21
2. Etablissement des étiquettes d'acheminement	21
3. Règles d'étiquetage.	
3.1. Wagons chargés	22
3.2. Wagons vides	24
4. Enlèvement des étiquettes	25
CHAPITRE V. — Indications d'acheminement à porter sur les documents de transport	27
CHAPITRE VI. — Indications d'acheminement à mémoriser en ordinateur	29
CHAPITRE VII. -- Accompagnement des wagons par leurs documents de transport.	
1. Principes	31
2. Documents de transport	31
3. Acheminement des documents de transport .	
3.1. Situation normale	32
3.2. Situations anormales	32
ANNEXES.	
I: Lotissement trafic intérieur -- Structure de la codification.	
II: Le protocole d'acheminement (modèle).	
III: Le tableau des correspondances (modèle).	

ACHEMINEMENT DES WAGONS.

CHAPITRE I.

ORGANISATION DE L'ACHEMINEMENT.

1. CHOIX DU TYPE D'ACHEMINEMENT.

1.1. Transports commerciaux.

- 1 Le tarif (1) que revendique un expéditeur pour le transport de marchandises par wagon complet ou d'un wagon de particulier vide, détermine le choix d'un des types d'acheminement ci-après:
 - train complet;
 - grande vitesse;
 - petite vitesse.
- 2 Pour des raisons commerciales, la Direction C. peut cependant décider d'accorder le bénéfice de l'acheminement „grande vitesse” à certains transports taxés „petite vitesse” (Exemples: Grands conteneurs, transports rail-route).
- 3 L'acheminement „grande vitesse” est, d'autre part, appliqué à tous les wagons affectés au transport des marchandises de détail.

1.2. Transports en service.

- 4 Les transports en service et les wagons vides autres que de particuliers sont acheminés en petite vitesse à moins que le caractère d'urgence du transport et/ou sa masse ne justifient un autre type d'acheminement (grande vitesse ou train complet).

(1) Recueil Officiel des Tarifs pour le transport des marchandises.

2. DIRECTIVES D'ACHEMINEMENT.

2.1. Principe.

- 5 Les directives d'acheminement sont établies en tenant compte :
- des délais de livraison imposés par le régime de vitesse choisi ou, éventuellement, par le tarif spécial demandé;
 - de certains impératifs commerciaux;
 - du compromis qui doit résulter de la recherche d'une qualité de service suffisante pour satisfaire les besoins de la clientèle et celle d'une exploitation aussi économique que possible.

2.2. Acheminement par train complet.

- 6 Les directives d'acheminement par train complet doivent être conçues en fonction d'un acheminement rapide, économique et régulier.
- 7 Elles sont matérialisées par l'attribution d'un numéro caractéristique de train et par l'élaboration d'un horaire approprié par les services habilités de la Direction E. ou des Groupes.

2.3. Acheminement „grande vitesse”.

- 8 Les directives d'acheminement „grande vitesse” sont constituées par des plans d'acheminement „grande vitesse”:

a) établis d'office par:

- la Direction E. 15-21 (S.N.C.B.-Colis) pour le trafic régulier de wagons de messageries ou de groupage (liste 61 du Tome IV du L.S.T.);
- la Direction E. 13-4~~5~~ pour le trafic régulier de wagons complets (listes 62 et 63 du Tome IV du L.S.T. respectivement pour le trafic international et intérieur);

b) demandés par la gare expéditrice ou la gare-frontière belge d'entrée à :

— la Direction E. 15-21 (S.N.C.B.-Colis) s'il s'agit d'un transport occasionnel par wagon de messageries ou de groupage pouvant être annoncé pendant les heures d'ouverture de ce bureau ;

— la Direction E. 15-12 (I.T.W.), dans tous les autres cas.

Le plan demandé est numéroté par le bureau qui l'établit et est communiqué, par télégramme, aux services intéressés.

2.4. Acheminement „petite vitesse”.

2.4.1. PRINCIPE.

9 Les directives d'acheminement „petite vitesse” sont exprimées par le „Plan général de transport” (voir chapitre II).

2.4.2. DEROGATIONS.

10 Des dérogations à ce principe peuvent être décidées :

a) par la Direction E. 13-4

qui organise, lorsque des impératifs commerciaux le justifient, des plans d'acheminement spéciaux pour certains wagons „petite vitesse”.

Ces plans sont publiés aux listes 62 et 63 du Tome IV du L.S.T.;

b) par la Direction E. 15-12 (I.T.W.)

qui établit des plans d'acheminement exceptionnels pour des wagons „petite vitesse” à caractère particulièrement urgent (par exemple, wagon attendu, en retard d'acheminement).

Ces plans sont communiqués, par télégramme, aux services intéressés ;

c) par les IPX (Bureau des trains)

qui imposent des acheminements particuliers pour certains transports exceptionnels.

Ces acheminements sont publiés par bulletin ou télégramme (RGE 123.33);

d) par les organes de répartition (RGE 124.10)

qui prescrivent certains acheminements urgents de wagons vides.

Ces directives sont communiquées aux organes de gestion par message spécial;

e) par les organes de gestion (RGE 122.15)

qui décident, dans les limites de leur compétence, des modifications temporaires au „Plan général de transport” en cas de situation perturbée sur le plan trafic marchandises.

3. CONTROLE DES DIRECTIVES D'ACHEMINEMENT.

3.1. Principe.

11 Un contrôle des directives d'acheminement doit permettre de vérifier régulièrement :

- leur exécution correcte ;
- leur adaptation à l'évolution du trafic.

3.2. Acheminement par train complet.

12 L'acheminement par train complet est surveillé par les organes de gestion du trafic marchandises (RGE 122.15) et par les gares concernées, qui signalent à la Direction E. 13-4 avec copie à leur IPX :

- les difficultés rencontrées pour assurer la régularité des acheminements ;
- les problèmes qui surgissent à l'occasion d'une fluctuation imprévue (et qui s'annonce durable) du trafic.

- 13** L'évolution permanente du trafic est suivie par la Direction E. 13-4, sur base des relevés - statistiques mécanisés du trafic marchandises. Celle-ci procède d'office aux retouches nécessaires à son organisation.

3.3. Acheminement „grande vitesse”.

3.3.1. WAGONS DE MESSAGERIES ET DE GROUPAGE.

- 14** L'exécution des plans d'acheminement prescrits par la liste 61 du Tome IV du L.S.T. est contrôlée par la Direction E. 15-21 (S.N.C.B.-Colis) qui procède d'office aux adaptations nécessaires.

3.3.2. WAGONS COMPLETS.

- 15** L'exécution des plans d'acheminement prescrits par les listes 62 et 63 du Tome IV du L.S.T. est contrôlée par :
- la Direction E. 15-12 (I.T.W.), selon un programme cyclique permettant d'exercer une surveillance de chacun des plans de ces listes, pendant une période d'un mois, au moins une fois tous les deux ans ;
 - chaque gare concernée par l'exécution de ces plans.
- 16** L'I.T.W. et les gares concernées signalent à la Direction E. 13-4 :
- les difficultés qui sont enregistrées dans l'exécution des plans ;
 - l'inutilisation d'un plan pendant une période considérée comme significative.
- 17** Sur base de ces informations, la Direction E. 13-4 décide des adaptations nécessaires ou supprime les plans qui ne sont plus (ou que trop rarement) utilisés.

3.4. Acheminement „petite vitesse”.

3.4.1. WAGONS ACHEMINES SELON LES DIRECTIVES DU „PLAN GENERAL DE TRANSPORT”.

18 La procédure de contrôle est définie au chapitre II.

3.4.2. WAGONS BENEFICIANT D'UN PLAN SPECIAL D'ACHEMINEMENT PRESCRIT PAR LES LISTES 62 OU 63 DU TOME IV DU L.S.T.

19 La procédure décrite aux articles 15, 16 et 17 est d'application.

CHAPITRE II.

LE PLAN GENERAL DE TRANSPORT.

1. GENERALITES.

1.1. Structure.

20 Le plan général de transport — désigné également sous le vocable „Lotissement” — comprend toutes les directives nécessaires pour acheminer rationnellement les wagons „petite vitesse” lorsqu'ils ne font pas l'objet d'une des dérogations prévues à l'article 10.

21 Il comporte trois phases :

- la concentration des wagons expédiés par une zone déterminée, dans une gare désignée;
- leur acheminement vers les gares appelées à les distribuer;
- leur distribution vers leurs destinations respectives ou, éventuellement, vers un point-frontière d'un réseau limitrophe.

22 Cette structure est évidemment simplifiée :

- lorsque la destination du wagon se situe sur l'itinéraire qu'il doit parcourir pour atteindre la gare de concentration, pour autant toutefois qu'il soit prévu que le train qui l'achemine y effectue des opérations de dépôt de wagons;
- lorsque la gare de concentration est en même temps gare de distribution.

1.2. Notions de base.

23 La structure du plan général de transport s'appuie sur quatre notions de base :

a) Point desservi.

La notion „point desservi” désigne une installation qu'il est nécessaire de codifier pour satisfaire aux besoins de l'Exploitation en matière de localisation ou de desserte (cour aux marchandises, raccordement, emplacement ou quai de port, entrepôt, etc.).

Lorsque ces besoins n'imposent pas de distinguer isolément ces installations, la notion „point desservi” peut désigner un groupe d'entre elles, voire toutes les installations d'une même gare.

Cette notion peut également être utilisée pour désigner certains points fictifs du réseau (Exemples: „Wagons vides disponibles”, „wagons vides sous ordre formel”).

b) Nœud de lotissement.

Le réseau a été divisé en zones; chacune d'elles regroupe le plus grand nombre possible de points desservis dont le trafic arrivée (du lotissement) peut rationnellement être acheminé via une gare déterminée, appelée „Nœud de lotissement”.

Les gares „nœuds de lotissement” les plus importantes sont également appelées „gares de formation”.

Certaines de ces gares de formation peuvent être assistées dans leur mission de distribution par des gares appelées „auxiliaires de distribution”.

c) Point-frontière.

Point d'échange avec un réseau limitrophe.

Un point-frontière est assimilé soit:

- à un point desservi, si son trafic vers l'étranger transite exclusivement via le nœud de lotissement de la zone où il est situé;
- à un nœud de lotissement, dans les autres cas.

d) Courant d'acheminement.

Les acheminements des wagons du lotissement entre nœuds de lotissement sont appelés „courants d'acheminement”.

2. ORGANISATION.

2.1. Documents.

- 24** L'organisation du plan général de transport s'appuie sur :
- le livre du lotissement ;
 - les directives de concentration ;
 - le protocole d'acheminement ;
 - le tableau des correspondances.

2.2. Le livre du lotissement.

2.2.1. ROLE.

- 25** Le livre du lotissement est le document de base du lotissement fournissant les différents éléments de la codification, tant en trafic intérieur qu'en trafic international.

2.2.2. STRUCTURE DE LA CODIFICATION.

a) Trafic intérieur.

- 26** Il est fait usage d'un code à cinq chiffres dont la structure est exposée à l'annexe I.

b) Trafic international.

- 27** Chacun des réseaux européens qui applique le lotissement international, utilise une codification qui lui est propre.

2.2.3. PRESENTATION ET CONTENU.

- 28** Le livre du lotissement est composé de deux fascicules de format A4 :
- fascicule 1 : lotissement du trafic intérieur ;
 - fascicule 2 : lotissement du trafic international.

2.2.3.1. FASCICULE 1.

29 Ce fascicule se compose :

- a) d'un tableau des suppléments ;
- b) d'une carte du réseau mentionnant :
 - les lignes ouvertes au trafic marchandises ;
 - les gares „nœuds de lotissement” (un signe distinctif particulier repère les gares de formation) ;
 - les gares „auxiliaires de distribution” ;
 - les points-frontières assimilés à un nœud de lotissement ;
 - les points-frontières assimilés à un point desservi ;
- c) d'une liste des gares „nœuds de lotissement”, classées dans un ordre numérique croissant ;
- d) d'une liste établissant les critères d'attribution d'un numéro de code aux points desservis ;
- e) d'une liste alphabétique des gares avec, pour chacune d'elles, leurs points desservis avec le code qui leur est attribué ;
- f) d'une liste numérique des points desservis.

2.2.3.2. FASCICULE 2.

30 Ce fascicule se compose :

- a) d'un tableau des suppléments ;
- b) d'une liste des Administrations de Chemins de Fer classées, d'après leur numéro de code UIC, dans un ordre numérique croissant ;
- c) d'une liste des points-frontières des réseaux participant au lotissement international, classés par réseau et indiquant par un code de 4 chiffres les points-frontières de sortie vers leurs réseaux limitrophes ;
- d) d'un recueil des itinéraires internationaux au départ du réseau belge ;
- e) par réseau participant au lotissement international d'une liste des gares de ce réseau auxquelles un code-lotissement international a été attribué.

2.2.4. PUBLICATION ET TENUE A JOUR.

31 La publication et la tenue à jour du livre du lotissement sont assurées par :

- la Direction E. 13-41 pour le fascicule 1 ;
- la Direction E. 13-43 pour le fascicule 2.

32 Toute modification autre que :

- la suppression d'une indication ;
 - la modification de la raison sociale d'une entreprise ;
 - la rectification d'une erreur d'impression,
- entraîne le remplacement de la page concernée.

Sur chaque nouvelle page :

- les modifications apportées, sont repérées en marge, par le signe „x” ;
- le numéro du supplément qui l'a mise en vigueur est indiqué en bas, à droite.

2.3. Les directives de concentration.

2.3.1. PRESCRIPTION GENERALE.

33 Les points desservis (et les points-frontières y assimilés) concentrent leurs wagons du lotissement vers le nœud de lotissement dont ils dépendent pour leur distribution.

2.3.2. DEROGATIONS.

34 Lorsque la Direction E. 13-4 désire déroger à cette prescription, elle adresse une note contenant des directives spéciales de concentration :

- à la gare visée par ces directives ;
- à la gare nœud de lotissement à laquelle les wagons sont soustraits ;
- à la gare nœud de lotissement bénéficiaire de l'ordre.

2.4. Le protocole d'acheminement.

2.4.1. ROLE.

- 35** Le protocole d'acheminement constitue le programme d'organisation des courants d'acheminement du réseau.

2.4.2. PRESENTATION ET CONTENU (annexe II).

- 36** Le protocole d'acheminement se présente sous la forme d'un tableau, de format A4, indiquant pour chaque nœud de lotissement, le courant d'acheminement qu'il doit utiliser pour atteindre un quelconque autre nœud de lotissement du réseau.

Remarque.

Les gares auxiliaires de distribution et les points-frontières assimilés à des points desservis, figurent dans ce tableau sur la même ligne (et dans la même colonne) que la gare nœud de lotissement dont ils reçoivent leurs wagons (du lotissement) à distribuer ou à échanger avec un réseau limitrophe.

2.4.3. PUBLICATION ET TENUE A JOUR.

- 37** La publication et la tenue à jour du protocole d'acheminement sont assurées par la Direction E. 13-41.
- 38** Toute modification entraîne son remplacement complet.
- 39** Le protocole d'acheminement porte dans le coin inférieur droit la date de sa mise en application.

2.5. Le tableau des correspondances.

2.5.1. ROLE.

- 40** Le tableau des correspondances fournit, pour chaque gare intervenant dans le processus d'acheminement des wagons du lotissement, le plan de réalisation prévu des correspondances entre les trains (ou les rames de desserte) à l'arrivée et les trains (ou les rames de desserte) au départ.

- 41 La consultation successive des tableaux des correspondances établis par ces gares, permet d'obtenir, pour ces wagons, une prévision réaliste du programme complet et du délai de leur acheminement.

2.5.2. PRESENTATION ET CONTENU (annexe III).

- 42 Le tableau des correspondances est composé de deux parties :

- un tableau „Arrivée” comportant la liste des trains (ou des rames de desserte) classés dans l'ordre chronologique de leur arrivée et numérotés dans un ordre croissant. Plusieurs séries de numéros peuvent être utilisées s'il y a intérêt à distinguer certains trains à caractéristique particulière (par exemple: R6 ou R7);
- un tableau „Départ”, regroupant par direction d'acheminement, les trains (ou les rames de desserte) classés dans l'ordre chronologique de leur départ avec indication — pour chacun d'eux, grâce au numéro d'ordre attribué aux trains et rames à l'arrivée — des correspondances qu'ils relèvent.

Des rubriques distinctes peuvent être établies par direction pour préciser les correspondances particulières résultant de l'organisation du service des trains pendant les week-ends.

2.5.3. PUBLICATION ET TENUE A JOUR.

- 43 Le tableau des correspondances est établi par chaque gare où se produit, un transfert de wagons du lotissement entre trains ou entre train(s) et rame(s) de desserte d'une installation locale (ou vice versa).

- 44 Ce tableau est distribué :

- aux Services intéressés de la gare et de ses dépendances;
- à l'IPX du Groupe dont elle dépend;
- à la Direction E. 13-4 (4 exemplaires);
- à la Direction E. 15-12 (I.T.W.).

- 45** Toute modification affectant les indications du tableau des correspondances entraîne le remplacement de la page modifiée sauf s'il s'agit uniquement de la suppression d'une indication ou la rectification d'une erreur d'impression.
- 46** Chaque page du tableau des correspondances doit porter dans le coin inférieur droit la date de sa mise en application.

3. SURVEILLANCE ET CONTROLES.

3.1. Surveillance et contrôles exercés par la Direction E.

- 47** La Direction E. 13-4 exerce :

- une surveillance permanente de l'évolution du trafic des wagons du lotissement ;
- un contrôle de l'application des dispositions du protocole d'acheminement et des directives de concentration ;
- un contrôle du respect des délais de transport.

3.1.1. SURVEILLANCE DE L'EVOLUTION DU TRAFIC.

- 48** Cette surveillance est basée sur les informations fournies par les relevés - statistiques mécanisés du trafic marchandises.

- 49** Les fluctuations qui y sont décelées entraînent, si elles ont un caractère significatif et suffisamment durable, une adaptation de l'organisation du plan général de transport et/ou des trains concernés.

3.1.2. CONTROLE DE L'APPLICATION DES DIRECTIVES D'ORGANISATION.

- 50** Ce contrôle consiste à vérifier la concordance qui doit exister entre les directives d'organisation imposées notamment par le protocole d'acheminement et les directives de concentration et les programmes d'acheminement publiés par les gares au moyen des tableaux des correspondances.

3.1.3. CONTROLE DU RESPECT DES DELAIS DE TRANSPORT.

- 51 Ce contrôle est organisé sporadiquement sur base de renseignements fournis par des gares destinataires de wagons, désignées par la Direction E. 13-4 et auxquelles celle-ci adresse les directives nécessaires.
- 52 Cet examen doit permettre de comparer le délai réel de transport et le délai programmé par les tableaux des correspondances.
- 53 Les dépassements de délai que ce contrôle ferait apparaître, font l'objet d'un examen approfondi et entraînent éventuellement les retouches nécessaires à l'organisation du plan général de transport.

3.2. Surveillance et contrôles exercés par le chef de gare.

- 54 Le chef de gare qui établit un tableau des correspondances exerce :
- une surveillance sur l'évolution du trafic ;
 - une contrôle sur la réalisation du programme des correspondances ;
 - un contrôle sur le séjour en gare des wagons.
- 55 Le chef de la gare d'arrivée des wagons exerce d'autre part un contrôle sur le respect des délais de transport.

3.2.1. SURVEILLANCE DE L'EVOLUTION DU TRAFIC.

- 56 Cette surveillance est basée sur l'examen journalier de la partie „Statistiques” des programmes „PREA” et „BORD” et des listes des trains à l'arrivée et au départ fournies par les programmes „ABCD” et „ETAT”.
- 57 Dès qu'une variation significative et durable est prévue ou constatée (entraînant une insuffisance ou un excédent chronique de moyens ou ouvrant une perspective d'amélioration de la qualité de l'acheminement ou de la diminution de son coût), le chef de gare introduit auprès de la Direction E. 13-4 (via son IPX) une proposition d'adaptation du service des trains et/ou d'adaptation du plan général de transport.

3.2.2. CONTROLE DE LA REALISATION DES CORRESPONDANCES.

58 Le chef de gare organise un programme cyclique de contrôle (dont il détermine la fréquence et l'ampleur) testant l'application correcte des différentes dispositions de son tableau des correspondances.

Il utilise, à cet effet, aux moments appropriés (qui sont fonction des horaires de départ des trains d'évacuation) les possibilités sélectives du programme mécanisé „DURE” sur le plan „destination des wagons”.

59 Les éventuelles anomalies ainsi décelées entraînent une rectification du tableau des correspondances.

3.2.3. CONTROLE DU SEJOUR EN GARE DES WAGONS.

60 Le chef de gare organise chaque jour ouvrable (sauf le samedi), à une heure déterminée, un contrôle des wagons en cours d'acheminement dont le séjour en gare excède soit 24 heures, soit 48 heures, soit 72 heures.

Il utilise, à cet effet, la version non sélective du programme „DURE”.

61 Le chef de gare peut cependant décider d'effectuer des contrôles supplémentaires sur base de délais plus réduits ou limités à certains courants de trafic. Dans ce cas, il fait appel à une version sélective appropriée du programme „DURE”.

62 Sur base des renseignements récoltés, le chef de gare veille à l'évacuation prioritaire des wagons en retard d'acheminement. Au besoin, la surveillance I.T.W. est demandée.

63 Les documents édités par l'ordinateur pour le contrôle du séjour en gare sont conservés pendant trois mois.

3.2.4. CONTROLE DU RESPECT DES DELAIS DE TRANSPORT.

- 64** Les chefs de gare d'arrivée qui constatent que des wagons d'un même courant de trafic arrivent fréquemment hors délai, le signalent par note à la Direction E. 13-4 avec tous les renseignements susceptibles de faciliter les recherches nécessaires.

CHAPITRE III.

PRIORITES D'ACHEMINEMENT.

65 Au cas où les moyens d'acheminement se révèlent occasionnellement insuffisants, les wagons doivent être évacués selon l'ordre de priorité suivant :

a) wagons „grande vitesse”;

b) wagons „petite vitesse” :

- transportant des animaux vivants ou des marchandises périssables ;
- bénéficiant d'un plan d'acheminement ou placés sous surveillance I.T.W. ;
- du trafic international ou destinés à l'exportation maritime ;
- autres.

CHAPITRE IV

INDICATIONS D'ACHEMINEMENT
A PORTER SUR LES WAGONS.

1. MOYENS UTILISES.

- 66 Les indications d'acheminement sont portées sur les wagons par la gare expéditrice (1), au moyen d'étiquettes d'acheminement :
- W 13, W 12, W 11 ou W 1, pour le trafic intérieur (2) (3);
 - W 6x (4) ou W 6 pour le trafic international (3).
- 67 Des dérogations sont cependant prévues et sont reprises dans les règles d'étiquetage ci-après.

2. ETABLISSEMENT DES ETIQUETTES D'ACHEMINEMENT.

- 68 Les étiquettes sont complétées au moyen d'un crayon gras avec le souci de donner aux inscriptions manuscrites le maximum de lisibilité. Elles peuvent également être complétées par procédé mécanographique avec l'accord de la Direction E. 13-4.
- 69 Cependant, les gares qui, pour une période d'une année calendrier ont l'utilisation d'au moins :
- 4000 étiquettes W 13, W 12, W 11 ou W 1 pour un même point desservi de destination;
 - 2000 étiquettes W 6 ou W 6x pour une ou plusieurs gares étrangères via un même point frontière belge de sortie,
- peuvent obtenir des étiquettes dérivées dont toutes les indications non susceptibles d'être modifiées sont imprimées.

-
- (1) Lorsque les étiquettes d'acheminement sont établies par l'expéditeur, la gare expéditrice doit en vérifier les indications.
- (2) Les étiquettes W 13, W 12 ou W 11 identifient respectivement un transport bénéficiant d'un niveau de protection 3, 2 ou 1 défini à l'article 55 ou 56 du R.G.E. 121.1.
- (3) Une étiquette E 86 est collée sur l'étiquette d'acheminement lorsque le R.G.C.-Douane l'impose.
- (4) L'indice x identifie un transport bénéficiant du niveau de protection 1 défini à l'article 56 B du R.G.E. 121.1.

70 Les demandes doivent être introduites à la Direction E. 11-23 selon les prescriptions et le calendrier repris au R.G.M. 2.1.3.6.

71 La Direction E. 11-23 rassemble ces demandes en une commande globale et soumet celle-ci à :

- E. 13-41 pour les étiquettes du trafic intérieur;
- E. 13-43 pour les étiquettes du service international.

72 Ces bureaux vérifient le bien-fondé des demandes et s'assurent de l'exactitude des indications du lotissement.

3. REGLES D'ETIQUETAGE.

3.1. WAGONS CHARGES.

3.1.1. Trafic intérieur.

a) Wagons soumis au plan général de transport ou à un plan d'acheminement.

73 Chaque wagon doit porter deux étiquettes W 13, W 12, W 11 ou W 1 selon le cas.

b) Wagons acheminés par train complet.

74 Normalement, aucune étiquette ne doit être placée sur les wagons. Cependant, lorsque des problèmes d'identification se posent pour la gare expéditrice (ou pour l'expéditeur), deux étiquettes sont placées sur le premier ou/et sur le dernier wagon du train.

75 D'autre part, le wagon qui devrait être différé d'un train complet doit être muni de deux étiquettes par la gare qui le diffère.

3.1.2. Trafic international.

3.1.2.1. ORIGINAIRE DE LA S.N.C.B.

a) Wagons soumis au plan général de transport ou à un plan d'acheminement.

- 76** Chaque wagon doit porter :
- deux étiquettes W 6, s'il s'agit d'un transport non soumis à une restriction de manœuvre;
 - deux étiquettes W 6x sur lesquelles sont placées deux étiquettes W 13 ou W 12 non complétées, s'il s'agit respectivement de transports bénéficiant d'un niveau de protection 3 ou 2 défini aux articles 55 ou 56 A du R.G.E. 121.1;
 - deux étiquettes W 6x, s'il s'agit d'un transport bénéficiant du niveau de protection 1 défini à l'article 56 B du R.G.E. 121.1.

b) Wagons acheminées par train complet.

77 L'étiquetage de chaque wagon reste, en principe, imposé.

Cependant, chaque gare point d'origine d'un trafic régulier par train complet vers l'étranger, introduit, chaque fois que les conditions favorables lui paraissent réunies, une proposition auprès de E. 13-4, visant à limiter l'étiquetage aux premier et dernier wagons du train.

78 D'autre part, le wagon qui devrait être différé d'un train complet non complètement étiqueté, doit être muni de deux étiquettes par la gare qui le diffère.

3.1.2.2. ORIGINAIRE DE L'ETRANGER.

a) Wagons soumis au plan général de transport ou à un plan d'acheminement.

79 La première gare belge, appelée à collecter les données de la ligne wagon, vérifie si l'étiquetage réalisé par le réseau

expéditeur fournit les indications suffisantes sur les plans acheminement et niveau de protection contre le risque de choc pour le parcours restant à effectuer sur le réseau belge.

Dans la négative, deux étiquettes W 13, W 12 ou W 11 (selon le cas), complétées avec les seules indications manquantes, sont ajoutées aux étiquettes internationales (1).

b) Wagons acheminés par train complet.

80 L'étiquetage d'acheminement réalisé par le réseau de départ n'est pas modifié.

3.2. WAGONS VIDES.

3.2.1. Règle générale.

81 Les wagons vides circulent sans étiquettes.

3.2.2. Dispositions particulières.

82 Doivent cependant être munis d'étiquettes d'acheminement :

- les wagons de particuliers vides expédiés vers une gare d'un réseau étranger (2);
- les wagons de sûreté d'un transport vers l'étranger;
- les wagons-navettes ou les wagons-dépôts expédiés exceptionnellement vers une autre gare que leur gare d'attache;
- les wagons étrangers non-Europ et non O.P.W. (3) à rapatrier vers un réseau non-limitrophe lorsque l'itinéraire à suivre ne peut pas être reconstitué au moyen des étiquettes W 83 appliquées par les gares-frontières lors du parcours sous charge (R.G.E. 125.10).

(1) Une étiquette E 86 est collée sur l'étiquette d'acheminement lorsque le R.G.C.-Douane l'impose.

(2) Des accords bilatéraux entre réseaux peuvent dispenser de cet étiquetage.

(3) La communauté O.P.W. comprend les réseaux de pays de l'Est: BDZ (Bulgarie), CFR (Roumanie), CSD (Tchécoslovaquie), DR (République Démocratique Allemande), MAV (Hongrie), PKP (Pologne) et SZD (U.R.S.S.).

4. ENLEVEMENT DES ETIQUETTES.

- 83** L'enlèvement des étiquettes d'acheminement est réalisé par la gare destinataire du wagon au plus tard :
- a) à la fin du déchargement de la marchandise si cette opération a lieu dans une installation S.N.C.B.;
 - b) à la restitution du wagon si celui-ci a été déchargé sur raccordement;
 - c) à la mise à disposition du wagon vide si celui-ci est étiqueté.

CHAPITRE V.

INDICATIONS D'ACHEMINEMENT A PORTER SUR
LES DOCUMENTS DE TRANSPORT.

- 84** Les indications d'acheminement sont portées sur les documents de transport (1):
- du trafic intérieur, en complétant les rubriques de la case d'acheminement de la feuille de route C 400 (petite vitesse), C 405 (grande vitesse), D 262 (W 100) ou D 263 (transport en service);
 - du trafic international, en complétant les rubriques d'une étiquette W 77 à faire adhérer par un bord à la seule case 10 de la lettre de voiture internationale de manière à ce que les indications des autres cases restent accessibles.

(1) Une étiquette E 85 est collée sur la lettre de voiture lorsque les dispositions du RGC — Douane l'imposent.

CHAPITRE VI.

INDICATIONS D'ACHEMINEMENT A MEMORISER EN ORDINATEUR.

- 85** Les indications d'acheminement à introduire en ordinateur sont :
- a) la destination du wagon (donnée 10);
 - b) la destination provisoire du wagon (pour cause de dédouanement ou d'avarie) (donnée 34);
 - c) le plan d'acheminement éventuellement imposé (donnée 17 ou 16);
 - d) pour les wagons acheminés par train complet en trafic intérieur :
 - l'identification de l'expéditeur (donnée 31);
 - l'identification du destinataire (donnée 32).

CHAPITRE VII.

ACCOMPAGNEMENT DES WAGONS PAR LEURS DOCUMENTS DE TRANSPORT.

1. PRINCIPES.

- 86** L'acheminement d'un wagon chargé (transport commercial ou en service) ainsi que celui d'un wagon de particulier vide (1) doit être couvert par un document de transport (article 89).
- 87** L'acheminement d'un wagon vide autre que de particulier ne doit pas être couvert par un document de transport.
- 88** Le document de transport (lorsqu'il est imposé) doit accompagner le wagon pendant son acheminement entre sa gare expéditrice (ou son point-frontière d'entrée) et sa gare destinataire (ou son point-frontière de sortie).

2. DOCUMENTS DE TRANSPORT.

- 89** Quatre types de documents de transport sont autorisés :
- a) lettre de voiture du service intérieur (C 400 ou C 405) pour les wagons du trafic commercial (chargés et de particuliers vides), acheminés en service intérieur;
 - b) lettre de voiture du service international (C 410, C 412 ou C 414, ou document CIM similaire édité par un réseau étranger), pour les wagons chargés et de particuliers vides acheminés en service international;
 - c) imprimé D 262 (W 100) pour les wagons chargés (ou ne pouvant être considérés comme vides) assurant ou constituant des transports en service (en service intérieur);
 - d) imprimé D 263 pour les wagons de messageries et pour les wagons qui circulent sans être accompagnés de leur document régulier de transport (art. 92 à 102).

(1) La Direction Commerciale peut cependant autoriser la circulation de certains wagons de particuliers vides sans la couverture d'un document de transport.

3. ACHEMINEMENT DES DOCUMENTS DE TRANSPORT.

3.1. Situation normale.

90 Les documents de transport sont acheminés dans un „sac en toile pour documents HKM” remis au conducteur des trains qui acheminent le wagon depuis sa gare d'origine jusqu'à sa gare de destination.

91 Les services de factage contrôlent avant le départ des trains et à l'arrivée de ceux-ci la présence des documents de transport des wagons qui doivent en être accompagnés. Le nom de l'agent qui a procédé à ce contrôle doit être inscrit sur le document utilisé à cette fin.

3.2. Situations anormales.

3.2.1. TRAFIC INTERIEUR.

3.2.1.1. DOCUMENTS INDISPONIBLES POUR LE DEPART DU WAGON.

92 Les chefs de gare (éventuellement avec l'aide de leur IPX) mettent tout en œuvre pour éviter que de pareilles situations ne deviennent monnaie courante. Ils interviennent, si nécessaire, auprès des firmes expéditrices pour obtenir la régularisation de la situation et adaptent leur organisation pour accélérer le processus de taxation et de transmission des documents.

93 Dans les cas où leurs efforts n'ont pas encore abouti, les dispositions ci-après sont d'application :

— le wagon peut être expédié sous le couvert d'un D 263, pour autant qu'y figurent toutes les indications permettant de garantir la sécurité du transport et l'exécution correcte de son acheminement ;

— les documents sont envoyés sous enveloppe E 276 à la gare de destination, par les moyens les plus rapides. Lorsqu'il s'agit d'un courant régulier de trafic, les chefs de gare de départ et d'arrivée mettent au point, de commun accord, un processus précis de transmission.

3.2.1.2. DOCUMENTS EGARES.

94 La gare qui découvre le manquant :

- a) déclenche les recherches dans ses installations ou, si le manquant est constaté à l'arrivée d'un train, dans la dernière gare d'escale de ce dernier, qui est alertée à cette fin par télégramme (1);
- b) poursuit l'acheminement du wagon sous le couvert d'un D 263 dès que les renseignements pouvant être :
 - réunis par la gare elle-même (données en ordinateur, étiquettes, ...);
 - obtenus d'autres gares (gare expéditrice, gare d'escale,...) permettent d'y faire figurer suffisamment d'indications pour garantir la sécurité du transport et l'exécution correcte de son acheminement.
- c) signale la présence du wagon à la Direction E. 15-12 (I.T.W.) dès que celui-ci est immobilisé pour recherches depuis plus de deux jours ouvrables;

95 "La gare découvrant des documents qui ne lui sont pas destinés, les envoie, sous enveloppe E 276 ou sous enveloppe ordinaire (2) fermée par une étiquette rouge E 79, par les moyens les plus rapides à la gare de destination et en informe directement cette dernière.

En plus, elle informe par téléphone la prochaine gare impliquée dans l'acheminement des documents.

96 Cette procédure se répète jusqu'à la gare de destination." C tions permettant de garantir la sécurité du transport et l'exécution correcte de son acheminement.

3.2.2. TRAFIC INTERNATIONAL (transit et exportation).

3.2.2.1. DOCUMENTS INDISPONIBLES POUR LE DEPART DU WAGON.

97 Le départ du wagon doit être retardé dans la gare d'origine (ou en cas de transit dans la gare-frontière belge d'entrée) jusqu'à ce que les documents puissent l'accompagner.

(1) Les gares signalent à leur IPX les irrégularités chroniques qu'elles seraient amenées à constater.

(2) Article 015.18.221 des fournitures de bureau ^{149°} supplément.

- 98** Cependant, pour dégager certaines installations encombrées, la Direction E. 13-4 peut décider de regrouper systématiquement dans une ou plusieurs gares d'attente des wagons destinés à l'exportation attendant leurs documents de transport remis tardivement par les expéditeurs.

Les dispositions de l'article 93 sont toutefois applicables à l'acheminement des wagons et des documents entre la gare d'origine et la gare d'attente.

3.2.2.2. DOCUMENTS EGARES.

- 99** La procédure décrite articles 94 et 95 est d'application.

Par gare de destination, il faut entendre ici la gare-frontière belge de sortie.

3.2.2.3. ABSENCE DE DOCUMENT SUITE AU DIFFERE D'UN WAGON D'UN ENVOI COLLECTIF, COUVERT PAR UNE SEULE LETTRE DE VOITURE.

- 100** Le différé d'un wagon d'un tel envoi collectif en service international (transit ou exportation) ne peut être admis que pour des raisons impérieuses d'avarie.

- 101** La gare qui diffère un tel wagon crée une feuille d'accompagnement C 414 à laquelle elle joint un feuillet du relevé des wagons C 422 sur lequel sont biffés les numéros des wagons qui ont poursuivi leur acheminement sous le couvert de la lettre de voiture.

3.2.3. TRAFIC INTERNATIONAL (importation).

- 102** Les dispositions des articles 94 et 95 sont d'application.

LOTISSEMENT TRAFIC INTERIEUR — STRUCTURE DE LA CODIFICATION.

POSITIONS ET SIGNIFICATIONS DES CHIFFRES DU CODE.					
Positions			Signification des trois premiers chiffres	Positions 4 + 5	Signification des deux derniers chiffres
1	2	3			
Numéro du Groupe	1	0	(1) Nœud de lotissement	00 (2) à 99	Point desservi directement par le nœud de lotissement
	1	6 à 9			
	5	0	(1)		
Numéro du Groupe	1	1 à 5	Gare auxiliaire de distribution dépendant de la première gare de formation du Groupe.	00 (2) à 99	Point desservi via cette gare auxiliaire de distribution.
Numéro du Groupe (3)	3 ou 7	0 à 9	Point-frontière (d'entrée ou de sortie).	10 à 99	Numéro de code UIC du réseau expéditeur ou destinataire.
Numéro du Groupe	4 ou 8	0 à 8	Gare portuaire (ensemble des quais).	01 à 99	Combinés avec la 3 ^e position, les chiffres des deux dernières positions donnent le numéro complet du quai.
		9	Gare portuaire (ensemble des points desservis autres que les quais).	00 à 99	Point desservi (autre que quai) par la gare portuaire.

(1) Les nombres 10 et 50 (Positions 2 + 3) désignent respectivement la première et (éventuellement) la deuxième gare de formation du Groupe.

(2) Les codes se terminant par „00” et „01” sont réservés aux seules gares „nœuds de lotissement” et „auxiliaires de distribution” qui sont gares répartitrices de matériel vide :

- 00 sert uniquement à caractériser les wagons vides envoyés en concentration vers une gare répartitrice (vides disponibles);
- 01 sert uniquement à caractériser les wagons vides désignés par un organe de répartition pour une gare répartitrice (vides sous ordre formel).

(3) Par exception, le point-frontière de Mouscron (Groupe de Mons) a comme premier chiffre 9.

Gare
Code numéro

TABLEAU DES CORRESPONDANCES

MODELE

TABLEAU „ARRIVEE”											
Heure	N° Train	Caract.	N° d'ordre	Heure	N° Train	Caract.	N° d'ordre	Heure	N° Train	Caract.	N° d'ordre
1				11	46050	R 1	107	21	Rame Cour	N 67	54
	46044	N 127	1	12				22	46082	N 67	56
	45062	N 17	2	13	45054	R 1	109		46042	N 17	57
2	46046	R 2	5		45072	N 17	30		Rame CRR	N 67	58
	46074	N 17	6	14	Rame CRR	N 167	32				
	Rame Cour	N 167	7		46038	N 17	33				
3					Rame CRR	R 1	110				
4	41028 (queue)	N 1	11		45056	N 167	34				
5	45080	N 17 F	13		Rame douane	N 67	35				
	47154	N 17 F	14	15							
6	46032	N 17 F	16	16	46048	N 7	38				
7	45082	R 1	101	17	46040	F 1	111				
	45050	N 17	18		45074	N 17	40				
	46070	R 1	102		Rame Cour	N 67	41				
8	45070	N 7	20	18	43007	N 7	44				
9	43244	N 17	22		45094	N 7	45				
10	45052	N 17	24		45058	R 6	46				
	45054	R 1	104	19	41244	N 17	48				
	46078	N 7	26	20	49032	N 17 F	50				
	46034	N 17	27		Rame Cour	N 67	51				
11	46036	R 1	106	21	45076	N 7	53				

Gare
Code numéro

TABLEAU DES CORRESPONDANCES

MODELE

TABLEAU „DEPART”															
Vers 41				Vers 91				Vers 732				Vers Cour			
De	Train	Car.	Heure	De	Train	Car.	Heure	De	Train	Car.	Heure	De	Train	Car.	Heure
45, 50-54	54415	N 17	3	45, 50, 53-11	54910	N 17	8	20, 24-51, 58	54764	N 17	1	45, 50-11	Rame 58007 (x)	N 67	7
56-11	54412	N 17	7	13-30	54911 (x)	N 7	17	53-57, 1-18, 22	54760 (x)	N 7	11	13-27	Rame 58015	N 67	15
13-16	54414	N 17	11	32-44,48,51	54912 (x)	N 67	24	20, 24-38	54762	R 6	21	30-44, 48	Rame 58023	N 67	23
18-27	54411 (x)	N 7	15									45, 50-7	Rame 58013	R 6	13
30-34	54410 (x)	N 67	19									11-30	Rame 58016	R 6	16
30-38	54417	R 6	21									46-53, 101-102	Rame 58011	R 1	11
35-44, 48, 51	54413	N 67	24												
(x) Dérogations				(x) Dérogations				(x) Dérogations				(x) Dérogations			
40-20, 101 102	54411	(1)	15	13-38	54911	(6)	20	40-53, 101-102	54760	(1)	11	33-45	Rame 58007	(1)	7
26-33, 104-111	54410	(1)	19	40-26, 101-104	54911	(1)	17	57, 104-111, 18, 20, 26-51, 58	54764	(2)	1	57, 18, 20, 104	Rame 58015	(1)	15
38-44	54413	(1)	24	35-41, 106-111	54912	(1)	24					26-44, 106-111	Rame 58023	(1)	23

Approuvé au 28/1/80 par 15E/79

CIRCULATION DES WAGONS CHARGES DE
TRANSCONTAINERS ET DE CONTAINERS
ASSIMILES AUX TRANSCONTAINERS.

CHAPITRE I.

GENERALITES.

A. Définitions.

Art. 1. - Compte tenu de la fiche UIC 592-1 il y a lieu, en matière de containers de grande capacité, de faire la distinction entre :

1. les transcontainers ;
2. les containers, assimilés aux transcontainers.

Art. 2. - Transcontainers.

Sont dénommés "transcontainers" des containers, dont les dimensions sont normalisées.

Deux groupes de containers sont actuellement normalisés.

Le 1er groupe comprend les containers ayant pour dimensions :

largeur = 2,44 m (8 pieds = 8')

hauteur = 2,44 m (8 pieds = 8')

longueur = 3 m (10 pieds = 10') ou 6,06 m (20 pieds = 20')
ou 9,12 m (30 pieds = 30') ou 12,19 m (40 pieds = 40').

Le 2ème groupe comprend les containers frigorifiques ayant pour dimensions :

largeur = 2,44 m (8 pieds = 8')

hauteur = 2,59 m (8 pieds 6 pouces = 8'6'')

longueur = 12,19 m (40 pieds = 40').

Art. 3. - Containers assimilés aux transcontainers.

Sont assimilés à des transcontainers sans pour autant pouvoir être désignés par ce seul terme :

- 1° Les containers dont la largeur ne dépasse pas 2,44 m et dont les autres dimensions, sans être normalisées, n'excèdent pas :

- longueur : 12,19 m
- hauteur : 2,67 m.

En pratique, les hauteurs de ces containers sont les suivantes :

- 2,52 m (containers de 8 pieds = 8'avec jupe)
- 2,59 m (containers de 8 pieds 6 pouces = 8'6'')
- 2,61 m (containers de 8 pieds 6 pouces et demi = 8'6 1/2'').
A remarquer que les containers de la firme SEALAND appartiennent à cette catégorie ; ils ont une longueur de 35 pieds (35' = 10,67 m).
- 2,67 m (containers de 8 pieds 6 pouces = 8'6''avec jupe).

2° Les containers DB dont la largeur ne dépasse pas 2,50 m et dont les autres dimensions n'excèdent pas :

- longueur : 12,19 m
- hauteur : 2,60 m.

B. Conditions de chargement.

Art. 4. - Les chargements de transcontainers ou de containers qui leur sont assimilés doivent être conformes aux prescriptions de l'annexe II du RIV (il faut notamment que les containers soient placés symétriquement par rapport à l'axe longitudinal du wagon et qu'ils soient guidés latéralement).

Une dérogation à ces conditions de chargement est cependant admise pour les seuls transcontainers de 2,44 m x 2,44 m (largeur x hauteur) chargés sur des wagons déterminés. La rubrique D précise les conditions de chargement dans lesquelles elle est valable et les restrictions de circulation qu'elle entraîne.

Le service compétent de la Direction M a reçu des instructions précises en ce qui concerne la visite des wagons chargés de transcontainers ou de containers assimilés.

C. Conditions d'acheminement des transcontainers et containers assimilés chargés conformément aux prescriptions de l'annexe II du RIV.

1. Distinction entre transport ordinaire (TO) et transport exceptionnel (TE).

Art. 5. - Les chefs de gare s'adresseront, en cas de doute, au service de la visite (planningman-brigadier A, planningman-brigadier A f.f. ou visiteur initié) ou au bureau M du groupe pour savoir

si le transport engage ou non le gabarit de chargement SNCB et s'il est donc "Transport exceptionnel en hauteur = TE" (ces transports ne sont jamais TE de 1ère ou 2ème catégorie) ou bien "Transport ordinaire = TO".

Les TO peuvent, bien entendu, circuler sans restrictions sur toutes les lignes du réseau.

2. Transports exceptionnels (TE).

Art. 6.- Ces transports doivent obligatoirement faire l'objet d'une autorisation délivrée par la Direction M, Bureau 23-33. Toute autorisation précise de manière explicite lequel des cas a) ou b) ci-dessous est d'application.

Le bureau 23-33 établit :

- a) soit une autorisation permanente pour TE qui, outre l'itinéraire obligé, permet la circulation du transport exceptionnel sur toutes les lignes du réseau, à voie normale et à contre-voie, à l'exclusion des 2 voies des sections indiquées des lignes ci-après :
- ligne 42 : La Gleize - Grand-Halleux ;
 - ligne 43 : Rivage - Bomal ;
 - ligne 132 : Jamioux - Berzée ;
 - ligne 154 : Tailfer - Lustin.

Seules les prescriptions des articles 10 ter et 12 du Fascicule 123,33 sont d'application pour ces TE, dont la circulation n'est réglée ni par bulletin, ni par télégramme.

- b) soit une autorisation (permanente ou non) pour TE qui autorise la circulation sur les sections des lignes énumérées sous a) ou, le cas échéant, sur un autre itinéraire obligé, bien défini dans l'autorisation qui précise toujours si la circulation est limitée à la voie normale ou si elle est étendue à la contre-voie.

Toutes les prescriptions du Fascicule 123,33 sont d'application pour ces TE, mais le bulletin dont question à l'article 2 de ce fascicule peut être remplacé par un télégramme (TE en hauteur). Le numéro des trains d'acheminement est précédé dans ce cas du chiffre 1, indiquant la présence d'un transport exceptionnel.

D. Conditions d'acheminement des seuls transcontainers 2,44 m x 2,44 m (largeur x hauteur) sans guidage latéral.

Art. 7. - Le guidage latéral obligatoire peut être abandonné pour les seuls transcontainers de 2,44 m x 2,44 m (les moins hauts) dans les cas et aux conditions définis ci-après aux articles 8 et 9.

En l'absence de guidage latéral, ces transports deviennent transports exceptionnels en hauteur et ils exigent des conditions particulières de circulation :

- sur la seule voie B (Marloie - Angleur) de la section Bomal - Rivage de la ligne 43 ;
- sur les deux voies de la section Jamioulx-Berzée de la ligne 132.

Pour raison de simplification, ces transports ne portent pas d'étiquettes bleues pour TE.

Art. 8. - Transcontainers de 2,44 m x 2,44 m, sans guidage latéral, exclusivement chargés sur des wagons plats UIC, à 2 essieux ou sur les wagons plats SNCB à bogies de la série 31.88.393 6000/7 999.

Pour les wagons à 2 essieux, il s'agit des wagons de type UIC marqués Europ ou RIV St (y compris les wagons SNCB à 2 essieux de 9 m d'empattement marqués Europ).

1. Service intérieur.

Les wagons plats UIC à 2 essieux et les wagons plats SNCB à bogies de la série 31.88.393 6 000/7 999, chargés de transcontainers 2,44 m x 2,44 m sans guidage latéral, sont autorisés à circuler sur toutes les lignes du réseau (voie normale et contre-voie), même si le transcontainer vient en contact avec la (ou les) paroi(s) latérale(s), sauf sur les deux voies de la section Jamioulx - Berzée de la ligne 132, sur lesquelles ces chargements doivent être placés symétriquement par rapport à l'axe longitudinal du wagon et guidés latéralement.

En outre, la vitesse doit localement être réduite à 30 km/h uniquement sur la voie B (Marloie - Angleur) de la ligne 43 :

- de BK 33987 à BK 33510 pour franchissement du tunnel de Sy
- et de BK 21800 à BK 21407 pour franchissement du tunnel de Comblain-au-Pont.

2. Service international.

Transcontainers 2,44 m x 2,44 m, sans guidage latéral, chargés sur wagons plats UIC, à 2 essieux, ou sur wagons plats SNCB, à bogies de la série 31.88.393 6000/7 999 :

a) cédés à notre réseau :

Les dispositions sous 1. sont d'application, pour autant que les containers soient destinés à une gare belge.

b) à céder à l'étranger (originaires d'une gare belge ou en transit) :

Les dispositions sous 1. sont d'application, pour autant que les transcontainers soient acheminés via les gares-frontières indiquées, vers les pays ci-après :

- les Pays-Bas et la République Fédérale Allemande via Essen ou Visé ;
- la République Fédérale Allemande, le Danemark, la Suède et la Norvège via Montzen (ou Welkenraedt) ;
- le Grand-Duché de Luxembourg exclusivement via Sterpenich ou Athus-Rodange ;
- la Suisse et l'Italie via Montzen (ou Welkenraedt) et Basel BAD ou via Sterpenich (ou Athus - Rodange) - Zoufftgen et Bâle CFF (= Basel SBB) ;
- la France via Sterpenich (ou Athus - Rodange) - Zoufftgen mais exclusivement lorsque la gare destinataire est située sur la ligne Zoufftgen - Bâle CFF.

Le guidage latéral est obligatoire, lorsque ces transports doivent être acheminés via une gare-frontière, non reprise à la liste ci-avant.

Art. 9. - Transcontainers de 2,44 m x 2,44 m, sans guidage latéral, chargés sur des wagons plats non UIC à 2 essieux.

1. Les dispositions de l'article 8 sont également applicables lorsque les transcontainers 2,44 m x 2,44 m, sans guidage latéral, sont chargés sur des wagons belges ou étrangers non UIC à 2 essieux répondant aux 4 critères ci-après :

- l'écartement des essieux ne dépasse pas 8 m ;
- la hauteur du plancher sous tare ne dépasse pas 1,250 m ;
- le porte-à-faux mesuré au droit de la face intérieure des haussertes d'about ne dépasse pas 2,520 m ;
- la largeur utile du plancher entre haussertes ne dépasse pas 2,720 m.

Les wagons plats belges à 2 essieux, du type 3232 A1, répondent à ces critères ; toutefois, vu leur largeur utile de 2,59 m, ces wagons chargés de transcontainers 2,44 m x 2,44 m, sans guidage latéral :

- échappent aux restrictions locales de vitesse prévues sur la voie B de la section Bomal - Rivage de la ligne 43 ;
- sont également autorisés à circuler sans restriction sur les 2 voies de la section Jamioulx - Berzéée de la ligne 132.

2. Les transcontainers 2,44 m x 2,44 m, sans guidage latéral, sont toujours T O, tant en service intérieur qu'en service international, s'ils sont chargés sur des wagons plats belges, à 2 essieux, des types 3202 A2 et 3202 A3, équipés de ranchers latéraux à griffes ne diminuant pas la largeur utile (= 2,51 m).

E. Manoeuvres.

Art. 10. - Les prescriptions de l'article 56, du Fascicule 121.1, sont d'application pour les wagons chargés de transcontainers et de containers assimilés.

F. Acheminement par train de voyageurs.

Art. 11. - L'acheminement par train de voyageurs, de wagons chargés de transcontainers et de containers assimilés, est interdit (Fascicule 122.21).

CHAPITRE II.

CIRCULATION DES TRAINS DE MARCHANDISES SUR LES LIGNES 42 - 43 - 132 ET 154.

G. Circulation des trains de marchandises réguliers et facultatifs, dont l'ITINÉRAIRE PRÉVU emprunte les lignes 42 - 43 - 132 et 154.

Art. 12. - La présence de transcontainers et containers assimilés est à contrôler de visu pour chaque train (régulier et facultatif), dont l'itinéraire prévu emprunte les sections indiquées des lignes ci-après :

- ligne 42 : section La Gleize - Grand-Halleux ;
- ligne 43 : section Rivage - Bomal ;
- ligne 132 : section Jamioulx - Berzée ;
- ligne 154 : section Tailfer - Lustin.

Le contrôle est à effectuer par le personnel :

- 1° de la gare qui forme ce train ;
- 2° de la gare qui ajoute des wagons à ce train, mais uniquement pour les wagons ajoutés ;
- 3° ou de la gare-frontière (éventuellement la première gare d'escale qui se substitue à elle) lorsque le train est originaire d'un réseau limitrophe.

Ce contrôle doit permettre de prendre les mesures prévues aux articles 13 et 14.

Remarque : Les gares désignées sous 1°, 2° et 3° ont l'obligation d'aviser par télégramme (avec copie à la Direction E, Division 13-1) les gares têtes de ligne (art. 15) si, par suite de circonstances exceptionnelles, elles n'ont pas pu effectuer ce contrôle, ni prendre les mesures qui leur incombent (voir art. 13 et 14). Les gares têtes de ligne se substituent alors aux gares défailtantes pour effectuer ces opérations.

Art. 13. - Transcontainers et containers assimilés chargés conformément aux prescriptions de l'annexe II du RIV (voir rubrique C).

Peuvent circuler sur les sections des lignes énumérées à l'art. 12 :

- les transports qui n'engagent pas le gabarit de chargement SNCB ;
- les transports qui engagent le gabarit de chargement SNCB, mais qui font l'objet d'une autorisation du Bureau M 23-33 (art. 6.b).

Les autres transports sont à retirer des trains par les gares désignées à l'article 12 sous 1°, 2° et 3°.

Pour la continuation des wagons différés, ces gares se conforment aux prescriptions des articles 5 et 6.

Art. 14. - Transcontainers 2,44 x 2,44 m, sans guidage latéral, exclusivement chargés sur wagons définis aux articles 8 et 9.

1. Ligne 42.

La circulation des transcontainers 2,44 m x 2,44 m, sans guidage latéral, sur la ligne 42 Rivage - Gonvy, n'est soumise à aucune restriction locale de vitesse.

2. Ligne 43.

La circulation des transcontainers 2,44 m x 2,44 m, sans guidage latéral, sur la voie B (Marloie - Angleur) doit se faire à 30 km/h maximum :

- de BK 33987 à BK 33510 pour franchissement du tunnel de Sy
- et de BK 21800 à BK 21407 pour franchissement du tunnel de Comblain-au-Pont.

Font exception à cette règle, les transcontainers 2,44 m x 2,44 m, sans guidage latéral, chargés sur les wagons plats belges à 2 essieux, des types 3232 A1, 3202 A2 et 3202 A3, dont la circulation est autorisée sans restrictions sur la ligne précitée.

3. Ligne 132.

La circulation des transcontainers 2,44 m x 2,44 m sur les 2 voies de la section Jamboulx - Berzée, n'est autorisée que si les transcontainers sont guidés latéralement et placés symétriquement, par rapport à l'axe longitudinal du wagon.

Font exception à cette règle, les transcontainers 2,44 m x 2,44 m, sans guidage latéral, chargés sur les wagons plats belges à 2 essieux, des types 3232 A1, 3202 A2 et 3202 A3, dont la circulation est autorisée sans restrictions sur la ligne précitée.

La gare désignée à l'article 12, sous 1°, 2° et 3°, différera les wagons dont les chargements de transcontainers ne répondent pas aux conditions imposées.

4. Pour la continuation des wagons différés, les gares se conformeront aux prescriptions des articles 5 et 6.

H. Détournement de trains réguliers et facultatifs, par les lignes 42 - 43 - 132 et 154.

Art. 15. - Pour la circulation des trains détournés, via ces lignes, les gares ci-après sont considérées comme gares têtes de ligne :

- ligne 42 : Rivage
Gouvy
Trois-Ponts (pour les trains venant de la ligne 45) ;
- ligne 43 : Rivage
Marloie ;
- ligne 132 : Marcinelle ou Marchienne-au-Pont
Berzée ;
- ligne 154 : Namur
Yvoir.

Art. 16.- En cas de détournement d'un train régulier ou facultatif, les gares têtes de ligne sont responsables de l'application des prescriptions concernant la circulation des wagons chargés de transcontainers et de containers assimilés sur les sections des lignes énumérées à l'art. 12.

Art. 17.- Chaque train détourné doit être arrêté et contrôlé de visu par le personnel de la gare tête de ligne. La continuation du train détourné, acheminant des wagons chargés de transcontainers et de containers assimilés, est subordonnée à l'application des prescriptions des articles 13 et 14.

Art. 18.- L'exécution des mesures prescrites à l'article 17 peut être imposée, avec l'accord du dispatching régional in-

téressé, à une gare située en amont sur l'itinéraire du train et apte à remplir ces mesures.

Par exemple :

- gare tête de ligne 154 : Namur ;
- gare d'amont de substitution : Ronet, Gembloux, Ottignies.

La gare de substitution confirme par télégramme, à la gare tête de ligne intéressée, l'exécution des mesures prescrites.

Art. 19. - La gare (tête de ligne ou de substitution) qui a retenu des wagons, s'informerait auprès du dispatching régional ou de la gare qui a décidé le détournement, afin de connaître la durée probable de celui-ci.

1) Détournement de moins de 6 heures.

Les wagons différés sont retenus en attendant leur continuation par l'itinéraire prévu.

2) Détournement de plus de 6 heures.

La gare où les wagons sont retenus, informe par téléphone la Direction M, Bureau 23-33 du retrait des wagons chargés de transcontainers et de containers assimilés. La Direction M enverra le personnel nécessaire sur place qui examinera les wagons différés. Le bureau M. 23-33 prescrira les conditions de continuation.

I. Circulation des trains de marchandises extraordinaires, sur les lignes 42 - 43 - 132 et 154.

1) Trains extraordinaires mis en marche par la Direction E ou par un Groupe.

Art. 20. - Lorsque l'horaire établi par la Direction E ou par un Groupe prévoit la circulation du train extraordinaire par une des lignes 42 - 43 - 132 et 154, il appartient à la gare qui forme ce train de se conformer aux prescriptions des articles 12, 13 et 14.

Art. 21. - Lorsqu'un train extraordinaire mis en marche par la Direction E. ou par un Groupe est détourné via une des lignes 42 - 43 - 132 et 154, les prescriptions de la rubrique H sont d'application.

2) Trains extraordinaires mis en marche par une gare.

Art. 22. - Lorsque l'horaire établi par le dispatching régional

(ou le bureau des trains du Groupe) prévoit la circulation du train extraordinaire par une des lignes 42-43-132 et 154 les prescriptions ci-après sont d'application :

- a) La gare qui reçoit l'horaire et qui est chargée de communiquer celui-ci au conducteur, applique préalablement les mesures imposées à la gare qui forme un train régulier ou facultatif circulant sur ces lignes (art. 12, 13 et 14).
- b) Si la gare mentionnée sous a) ne peut remplir ces mesures, elle s'adresse, en accord avec le dispatching régional intéressé, à une autre gare située en aval, apte à les exécuter.
- c) La gare mentionnée sous a) et b) informera la gare tête de ligne (art. 15), par télégramme, de l'application des prescriptions des articles 12, 13 et 14, autorisant la circulation du train extraordinaire par les sections des lignes intéressées.

Si la gare tête de ligne intéressée n'a pas reçu confirmation par télégramme, qu'une gare située en amont a exécuté les mesures prescrites aux articles 12, 13 et 14, elle arrêtera le train pour exécuter elle-même ces mesures.

- d) En ce qui concerne la continuation des wagons différés, la gare, où ces wagons sont retenus, applique les prescriptions des articles 5 et 6.

TRAINS DE SERVICE.

SOMMAIRE.

TITRE I — GENERALITES.

CHAPITRE I — TERMINOLOGIE.

1. Trains de service.
2. Trains de secours.
3. Trains de travaux.
4. Trains de service du type voyageurs.
5. Trains de service du type marchandises.

CHAPITRE II — CLASSIFICATION ET NUMEROTATION.

1. Classification.
2. Numérotation.

TITRE II — ORGANISATION ET MISE EN MARCHE DES TRAINS DE SERVICE.

CHAPITRE I — TRAINS DE SECOURS.

1. Organisation.
 - 1.1. Demandes d'organisation.
 - 1.2. Procédure d'organisation.
2. Mise en marche.

CHAPITRE II — TRAINS DE TRAVAUX.

1. Procédure normale.
 - 1.1. Organisation.
 - 1.2. Mise en marche.
2. Procédure d'urgence.
 - 2.1. Organisation.
 - 2.2. Mise en marche.

122.41

Sommaire

Page 2

**CHAPITRE III — TRAINS DE SERVICE AUTRES QUE
TRAINS DE SECOURS OU TRAINS DE
TRAVAUX.**

1. Procédure normale.

1.1. Organisation.

1.2. Mise en marche.

2. Procédure d'urgence.

2.1. Organisation.

2.2. Mise en marche.

TITRE III — CIRCULATION DES TRAINS DE SERVICE.

**CHAPITRE I — CIRCULATION DES TRAINS DE SER-
VICE DU TYPE VOYAGEURS.**

0. Note liminaire.

1. Classement.

2. Composition et charge.

2.1. Matériel à voyageurs remorqué.

2.2. Locomotives.

2.3. Automotrices et autorails.

3. Vitesse maximale autorisée.

3.1. Matériel à voyageurs remorqué.

3.2. Locomotives.

3.3. Automotrices et autorails.

4. Freinage.

4.1. Matériel à voyageurs remorqué.

4.2. Locomotives, automotrices et autorails.

5. Remorque du matériel à voyageurs remorqué.

6. Escorte.

- 6.1. Matériel à voyageurs remorqué.
- 6.2. Locomotives, automotrices et autorails.
7. Notification de la composition et de la vitesse maximale autorisée au conducteur.
 - 7.1. Matériel à voyageurs remorqué.
 - 7.2. Locomotives, automotrices et autorails.
8. Fermeture des portes du matériel à voyageurs remorqué.
 - 8.1. Trains de travaux.
 - 8.2. Autres trains de service.
9. Information « Opérations terminées ».
 - 9.1. Matériel à voyageurs remorqué.
 - 9.2. Locomotives, automotrices et autorails.
10. Modification au mode de traction.

CHAPITRE II. — CIRCULATION DES TRAINS DE SERVICE DU TYPE MARCHANDISES.

0. Note liminaire.
1. Trains de service remorqués par locomotive(s) et composés de matériel admis dans les trains de marchandises.
 - 1.1. Matériel et chargements admis, composition.
 - 1.2. Freinage.
 - 1.3. Vitesse maximale autorisée.
 - 1.4. Remorque.
 - 1.5. Escorte.
 - 1.6. Visite technique des véhicules.
 - 1.7. Notification de la composition et de la vitesse maximale autorisée au conducteur.
 - 1.8. Information « Opérations terminées ».
 - 1.9. Modification au mode de traction.
2. Trains de service composés exclusivement d'une ou de plusieurs locomotives circulant comme parcours indépen-

122.41

Sommaire

Page 4

dants ou comme parcours complémentaires d'un train de service du type marchandises.

- 2.1. Composition.
 - 2.2. Freinage.
 - 2.3. Vitesse maximale autorisée.
 - 2.4. Escorte.
 - 2.5. Notification de la composition et de la vitesse maximale autorisée au conducteur.
 - 2.6. Information «Opérations terminées».
 - 2.7. Modification au mode de traction.
3. Trains de service dont l'effort moteur est développé par un ou plusieurs engins moteurs — autre(s) que locomotives, automotrices ou autorails — quelle que soit leur composition [engin moteur circulant seul ou engin(s) moteur(s) remorquant un ou plusieurs véhicule(s)].
- 3.1. Généralités.
 - 3.2. Information «Opérations terminées».
- Annexe I. — Numérotation des trains de service.
- Annexe II. — Numérotation des documents d'organisation.
- Annexe III. — Tableau hebdomadaire.

TRAINS DE SERVICE.

TITRE I — GENERALITES.

CHAPITRE I

TERMINOLOGIE.

1. TRAINS DE SERVICE.

- 1 Les trains de service sont des trains organisés pour les besoins d'un service de la Société et non pour les besoins de la clientèle (1).

2. TRAINS DE SECOURS.

- 2 Les trains de secours sont des **trains de service** urgents, organisés à l'occasion d'un accident.

3. TRAINS DE TRAVAUX.

- 3 Les trains de travaux sont des **trains de service** (autres que des trains de secours), organisés à l'occasion ou en vue de l'exécution de travaux à l'infrastructure du réseau.

Le statut «train de travaux» est cependant limité aux seules circulations «trains»:

- (1) Sont considérés comme étant organisés pour les besoins de la clientèle.
- les trains de voyageurs (y compris les trains de personnel);
 - les trains de marchandises;
 - les trains postaux;
 - les trains militaires;
 - le matériel à voyageurs remorqué circulant à vide, acheminé comme rame de voitures pour un train à desservir ou d'un train desservi;
 - les parcours d'engins moteurs qui sont complémentaires à ces trains ou à ces rames.

- au moyen desquelles des opérations sont effectuées sous le régime de la circulation des parcours locaux (R.G.E. 123.10 et 123.20, titres VIII);
- nécessitées par l'introduction de véhicules ou d'engins moteurs sur une voie hors service et par leur sortie de celle-ci (R.G.S. fasc. IV, titre II).

4. TRAINS DE SERVICE DU TYPE VOYAGEURS.

4 Les trains de service du type voyageurs sont:

- a) les trains de service composés **exclusivement** de matériel à voyageurs (R.G.E. 122.21, chapitre I);
- b) les parcours d'engins moteurs qui sont complémentaires à ces trains.

5. TRAINS DE SERVICE DU TYPE MARCHANDISES.

5 Les trains de service du type marchandises sont:

- a) les trains de service remorqués par locomotive(s) et composés de matériel admis dans les trains de marchandises (R.G.E. 122.31, chapitre I);
- b) les trains de service composés exclusivement d'une ou de plusieurs locomotives circulant comme parcours indépendants ou comme parcours complémentaires d'un train de service du type marchandises;
- c) les trains de service dont l'effort moteur est développé par un ou plusieurs engins moteurs — autres que locomotives, automotrices et autorails — quelle que soit leur composition [engin moteur circulant seul ou engin(s) moteur(s) remorquant un ou plusieurs véhicule(s)].

CHAPITRE II

CLASSIFICATION ET NUMEROTATION.

1. CLASSIFICATION.

- 6 Les trains de service sont classés:
- a) en matière d'organisation et de mise en marche, en trois groupes:
- les trains de secours;
 - les trains de travaux;
 - les trains de service autres que trains de secours ou de travaux;
- b) en matière de prescriptions de circulation, selon deux types:
- les trains de service du type voyageurs;
 - les trains de service du type marchandises.

2. NUMEROTATION.

- 7 Les trains de service sont numérotés conformément aux dispositions de l'annexe I.
- 8 Le numéro, auquel est associé le complément d'identification prescrit par le R.G.S., fasc. II, titre I, doit être suivi de l'abréviation du service pour lequel le train est organisé.

Ces abréviations sont:

- AG — Direction Générale.
EX — Direction de l'Exploitation.
MM — Direction du Matériel.
VB — Direction de la Voie.
FF — Direction Financière.
PS — Direction du Personnel et des Services Sociaux.
CH — Direction Commerciale.
ES — Direction de l'Electricité et de la Signalisation.
AA — Direction des Achats.
II — Direction de l'Informatique.

TITRE II — ORGANISATION ET MISE EN MARCHE DES TRAINS DE SERVICE.

CHAPITRE I

TRAINS DE SECOURS.

1. ORGANISATION.

1.1. DEMANDES D'ORGANISATION.

- 9** Les demandes d'organisation sont adressées au C.R.G. (R.G.E. 122.15) sous la juridiction duquel se situe le lieu de l'accident.

1.2. PROCEDURE D'ORGANISATION.

- 10** La procédure d'organisation est celle des trains extraordinaires de marchandises organisés par une gare (R.G.E. 122.15).

2. MISE EN MARCHE.

- 11** Les dispositions du R.G.E. 123.10 et 123.20, titres V sont d'application.

CHAPITRE II

TRAINS DE TRAVAUX.

1. PROCEDURE NORMALE.

1.1. ORGANISATION.

1.1.1. Principe.

- 12 Les trains de travaux sont traités exclusivement selon la procédure «trains extraordinaires». Leur organisation relève de la seule compétence des IPX.

1.1.2. Demandes d'organisation et délais d'introduction.

- 13 Les demandes d'organisation des trains de travaux sont associées aux demandes d'exécution de travaux introduites auprès de l'IPX par les services V. et E.S. au moyen de l'imprimé E 811 et soumises comme elles à la procédure d'autorisation et aux délais imposés par le BCTC (1).

1.1.3. Formulation des demandes.

- 14 Les demandes doivent comporter notamment:
- la ou les dates prévues de circulation et signaler si le document d'organisation doit être conservé pour des circulations similaires ultérieures;
 - la description succincte des travaux à effectuer et des opérations à accomplir par le train;
 - le numéro du crédit auquel sera imputée la dépense résultant de l'organisation du train;

(1) BCTC = Bureau de coordination des travaux et des circulations
(Dir. E. 1541)

- la composition du train;
- l'itinéraire à parcourir et l'horaire souhaité;
- le ou les engins moteurs nécessaires et le service chargé d'en assurer la fourniture;
- la vitesse du train, si le service E ne dispose pas de tous les éléments lui permettant de la déterminer;
- la désignation de l'agent responsable de la visite technique des véhicules, de l'application des règles de composition ou de freinage, lorsque l'une ou plusieurs de ces obligations sont imposées au service demandeur (articles 67, 69, 73 et 85);
- la qualification de l'agent chargé de l'escorte;
- les opérations à confier éventuellement au service E lors de la formation du train et au cours de son acheminement.

1.1.4. Document d'organisation.

1.1.4.1. NATURE.

- 15** L'IPX établit un bulletin ou un télégramme-circulaire mentionnant toutes les données utiles relatives aux trains de travaux intéressés.

Ce document porte la mention: «A conserver» si d'autres circulations similaires sont ultérieurement prévues.

Le numéro du crédit mentionné dans la demande d'organisation doit figurer sur le document d'organisation.

1.1.4.2. NUMEROTATION.

- 16** Le bulletin ou le télégramme-circulaire est numéroté suivant les prescriptions de l'annexe II.

Le numéro doit être suivi de l'abréviation du service pour lequel le train de travaux est organisé (art. 8).

1.1.4.3. DISTRIBUTION.

17 Le document d'organisation est adressé:

- | | | |
|---|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> a) aux bureaux des Directions: b) aux services des Groupes c) aux arrondissements V et ES d) aux ateliers de traction ou services chargés de fournir les engins moteurs e) aux C.R.G. f) aux gares autonomes | } | <p>intéressés par les trains organisés, par leurs parcours complémentaires et par les modifications du service des trains qui en résultent.</p> |
|---|---|---|

1.1.4.4. VALIDITE.

18 Chaque bulletin ou télégramme-circulaire portant la mention «A conserver» reste valable aussi longtemps qu'il n'est pas annulé par l'IPX qui l'a publié.

La validité expire cependant automatiquement lors du ~~deuxième~~ ^{prochain} renouvellement annuel des documents-horaires des trains de voyageurs (R.C.E. 122.10) qui suit la date de sa publication.

1.1.4.5. MODIFICATIONS.

19 Toute modification devant être apportée à un bulletin ou à un télégramme-circulaire entraîne, normalement, le remplacement de ce document.

Ce remplacement peut cependant être évité si la modification:

- a) se limite à une suppression de texte ou à la rectification d'erreurs de frappe;
- b) est apportée à un bulletin comportant plusieurs feuilles, par le remplacement de feuille(s) complète(s).

Les modifications, ainsi que les feuilles de remplacement éventuelles, doivent porter le même numéro que le document original, suivi de la mention «bis», «ter», etc...

1.2. MISE EN MARCHÉ.**1.2.1. Demandes de mise en marche.**

- 20** Les demandes de mise en marche des trains de travaux sont associées aux demandes d'exécution de travaux introduites auprès de l'IPX par les services V. et E.S. au moyen de l'imprimé E 811 et soumises comme elles à la procédure d'autorisation et aux délais imposés par le BCTC.

1.2.2. Annonce de la mise en marche.

- 21** L'annonce de la mise en marche est assurée :
- a) pour les trains de travaux dont les dates de circulation sont indiquées dans le document d'organisation : par ce document lui-même ;
 - b) pour les autres trains de travaux : par le tableau hebdomadaire publié par chaque IPX (annexe III).

Ce tableau mentionne tous les trains de service extraordinaires organisés par un document portant la mention : « A conserver » et mis en marche au cours de la semaine suivante, du lundi au dimanche inclus, au départ des installations du Groupe.

- 22** Le tableau hebdomadaire est distribué à tous les services prévus à la distribution des bulletins et télégrammes-circulaires organisant les trains de service dont il prescrit la mise en marche. Il doit être à disposition des ateliers de traction concernés au plus tard le vendredi à 9 heures.

Ce tableau constitue pour tous les services concernés et pour les dates indiquées :

- a) l'ordre d'appliquer les dispositions requises dans les bulletins et télégrammes-circulaires désignés ;
- b) l'annonce de mise en marche ou de détournement (prévue par le R.G.E. 123.10 et 123.20, titres V et VII) des trains repris dans les bulletins et télégrammes-circulaires désignés par le tableau ou repris expressément dans le tableau lui-même.

2. PROCEDURE D'URGENCE.

2.1. ORGANISATION.

2.1.1. Demandes d'organisation.

- 23** Les demandes d'organisation des trains de travaux urgents (travaux ne pouvant être différés sans compromettre la sécurité de l'exploitation) sont adressées au C.R.G. sous la juridiction duquel se trouve l'endroit où le travail doit être effectué.

Elles sont formulées conformément aux dispositions de l'article 14.

2.1.2. Procédure d'organisation.

- 24** La procédure d'organisation des trains de travaux urgents est celle des trains extraordinaires de marchandises organisés par une gare (R.G.E. 122.15).

2.2. MISE EN MARCHE.

- 25** Les dispositions du R.G.E. 123.10 et 123.20, titres V sont d'application.

CHAPITRE III
**TRAINS DE SERVICE AUTRES QUE TRAINS DE
SECOURS OU DE TRAVAUX.**

1. PROCEDURE NORMALE.

1.1. ORGANISATION.

1.1.1. Principe.

26 Les trains de service autres que trains de secours ou de travaux peuvent être traités selon la procédure «train ordinaire» (régulier ou facultatif) ou «train extraordinaire».

Peuvent bénéficier du statut de :

- a) train régulier, les trains de service dont la circulation est prévue au moins 26 fois l'an un même jour de la semaine ;
- b) train facultatif, les trains de service dont la circulation est prévue au moins 52 fois l'an pour autant que ces circulations s'étalent sur une période minimale d'un semestre.

Les trains de service qui ne peuvent satisfaire à ces conditions sont organisés comme trains extraordinaires.

1.1.2. Demandes d'organisation et délais d'introduction.

1.1.2.1. TRAINS ORDINAIRES (REGULIERS ET FACULTATIFS).

27 Les demandes d'organisation des trains de service qui peuvent bénéficier du statut de train ordinaire, sont adressées :

- à la Direction E. 12-11 ou E. 12-12, s'il s'agit d'un train de service du type voyageurs ;
- à la Direction E. 13-41 ou E. 13-42, s'il s'agit d'un train de service du type marchandises.

Les demandes doivent être introduites dans les délais imposés pour la publication des documents-horaires (R.G.E. 122.10).

REMARQUE.

Les services demandeurs sont tenus de signaler au bureau concerné de la Direction E., les trains de service ordinaires à supprimer ou dont la mise en marche n'est plus prévue.

1.1.2.2. **TRAINS EXTRAORDINAIRES.**

- 28 Les demandes d'organisation des trains de service extraordinaires sont adressées, selon le cas, à l'Autorité E. désignée aux tableaux sous A et B ci-après.

Le délai d'introduction de ces demandes est fonction des difficultés qui doivent être résolues, notamment sur les plans recherche des moyens de traction, établissement de l'horaire, rotation éventuelle du matériel de transport.

Il ne peut en aucun cas être inférieur à :

- 6 jours ouvrables précédant le jour de première circulation, si la demande est adressée à la Direction Exploitation;
- 4 jours ouvrables précédant le jour de première circulation, si la demande est adressée à un IPX.

A. Ensemble de trains de service à organiser en fonction d'une même opération.

(Exemples d'opération: désherbage; filmage; auscultation; répartition programmée au niveau réseau de livraison de ballast, rails, traverses; programme global de rodage d'une nouvelle série de locomotives; etc...).

Service demandeur	Type de trains de service	Opération concernant un Groupe ou deux Groupes limitrophes	Opération concernant trois Groupes ou plus
Bureau de Direction	HKV	IPX du Groupe où doit débiter l'opération	D.E. 12-32
	HKM	id.	D.E. 13-41 ou 13-42
Autres Services	HKV	id.	IPX du Groupe où doit débiter l'opération
	HKM	id.	id.

B. Autres trains de service.

(Exemples : transfert de véhicules ou transport de personnes ou de marchandises d'un point à un autre du réseau; parcours de rodage; train d'essai; etc...).

Service demandeur	Type de trains de service	Origine et destination du train (1) sur un même Groupe ou sur deux Groupes limitrophes	Origine et destination du train (1) sur des Groupes non limitrophes
Bureau de Direction	HKV	IPX du point d'origine	D.E. 12-32
	HKM	id.	D.E. 13-41 ou 13-42
Autres Services	HKV	id.	IPX du point d'origine
	HKM	id.	id.

(1) Compte non tenu des parcours complémentaires à ce train (Exemples: LE, ZL, RZ, etc...).

1.1.3. **Formulation des demandes.**

29 Les demandes doivent être formulées par note, télex ou télégramme.

Elles doivent comporter notamment:

- la ou les dates de circulation et, s'il s'agit d'un train extraordinaire, signaler si le document d'organisation doit être conservé pour des circulations similaires ultérieures;
- le motif de l'organisation;
- la composition du train;
- l'itinéraire à parcourir et l'horaire souhaité;
- le ou les engins moteurs nécessaires et le service chargé d'en assurer la fourniture;
- la vitesse du train, si le service E. ne dispose pas de tous les éléments permettant de la déterminer;
- la désignation de l'agent responsable de la visite technique des véhicules et de l'application des règles de composition ou de freinage s'il s'agit d'un train de service défini à l'article 5c);
- la qualification de l'agent chargé de l'escorte, si celle-ci est imposée (R.G.E. 122.11);
- les opérations à confier éventuellement au service E. lors de la formation du train et au cours de son acheminement.

1.1.4. **Document d'organisation.**

1.1.4.1. **NATURE.**

a) **Trains ordinaires** (réguliers et facultatifs).

30 L'organisation des trains de service ordinaires fait l'objet d'une publication aux documents-horaires destinés au personnel (R.G.E. 122.10).

b) **Trains extraordinaires.**

31 L'Autorité E. qui organise le train publie un bulletin ou télégramme-circulaire mentionnant toutes les données utiles relatives à ce train.

Ce document porte la mention «A conserver» si d'autres circulations similaires sont ultérieurement prévues.

1.1.4.2. NUMEROTATION.

- 32** Le bulletin ou le télégramme-circulaire est numéroté suivant les prescriptions de l'annexe II.

Le numéro doit être suivi de l'abréviation du service pour lequel le train de service est organisé (art. 8).

1.1.4.3. DISTRIBUTION.

- 33** Le document d'organisation est adressé :

- | | | |
|---|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> a) aux bureaux des Directions b) aux services des Groupes c) aux arrondissements V. et E.S. d) aux ateliers de traction ou services chargés de fournir les engins moteurs e) aux C.R.G. f) aux gares autonomes | } | <p>intéressés par les trains organisés, par leurs parcours complémentaires et par les modifications du service des trains qui en résultent.</p> |
|---|---|---|

1.1.4.4. VALIDITE.

- 34** Chaque bulletin ou télégramme-circulaire portant la mention «A conserver» reste valable aussi longtemps qu'il n'est pas annulé par l'Autorité E. qui l'a publié.

La validité expire cependant, automatiquement lors du deuxième renouvellement annuel ^(ma. 1947) des documents-horaires des trains de voyageurs (R.G.E. 122.10) qui suit la date de sa publication.

1.1.4.5. MODIFICATIONS.

- 35** Toute modification devant être apportée à un bulletin ou à un télégramme-circulaire entraîne, normalement, le remplacement de ce document.

Ce remplacement peut cependant être évité si la modification :

- a) se limite à une suppression de texte ou à la rectification d'erreurs de frappe;
- b) est apportée à un bulletin comportant plusieurs feuilles, par le remplacement de feuille(s) complète(s).

Les modifications, ainsi que les feuilles de remplacement éventuelles, doivent porter le même numéro que le document original, suivi de la mention «bis», «ter», etc...

1.2. MISE EN MARCHÉ.

1.2.1. Demandes de mise en marche.

36 Les demandes de mise en marche doivent être introduites au plus tard :

- a) trains de service facultatifs ou extraordinaires organisés par la Direction E. : le 6^e jour ouvrable précédant le jour de première circulation;
- b) trains de service extraordinaires organisés par un IPX : le 4^e jour ouvrable précédant le jour de première circulation.

1.2.2. Procédure d'autorisation.

37 L'autorisation du BCTC (1), requise pour toute mise en marche d'un train de service facultatif ou extraordinaire organisé par la Direction E., sera sollicitée au plus tard le 4^e jour ouvrable précédant le jour de première circulation.

38 Cette autorisation n'est pas requise pour les trains de service (autres que trains de travaux) organisés par un IPX.

1.2.3. Annonce de la mise en marche.

(1) BCTC = Bureau de Coordination des Travaux et des Circulations.

1.2.3.1. TRAINS DE SERVICE FACULTATIFS ORGANISES PAR LA DIRECTION E.

- 39** L'ordre de mise en marche est transmis par la Direction E. à la gare d'origine du train.

La gare d'origine annonce la mise en marche en appliquant les prescriptions du R.G.E. 123.10 et 123.20, titres IV.

Cette annonce doit parvenir à l'atelier de traction concerné au plus tard à 9 heures le jour ouvrable (sauf le samedi) avant la mise en marche.

1.2.3.2. TRAINS DE SERVICE EXTRAORDINAIRES ORGANISES PAR LA DIRECTION E.

- 40** L'annonce de mise en marche est assurée:
- a) pour les trains de service dont les dates de circulation sont indiquées dans le document d'organisation: par ce document lui-même.
 - b) pour les trains de service dont le document (A conserver) n'indique pas la date de circulation: par un télégramme-circulaire adressé à tous les services destinataires du document d'organisation.

1.2.3.3. TRAINS DE SERVICE EXTRAORDINAIRES ORGANISES PAR UN IPX.

- 41** L'annonce de la mise en marche est assurée:
- a) pour les trains de service dont les dates de circulation sont indiquées dans le document d'organisation: par ce document lui-même.
 - b) pour les autres trains de service: par le tableau hebdomadaire publié par chaque IPX (Annexe III).

Ce tableau mentionne tous les trains de service extraordinaires organisés par un IPX par un document portant la mention «A conserver» et mis en marche au cours de la semaine suivante, du lundi au dimanche inclus, au départ des installations de son Groupe.

- 42** Ce tableau hebdomadaire est distribué à tous les services prévus à la distribution des bulletins et télégrammes-circulaires organisant les trains de service dont il prescrit la mise en marche. Il doit être à disposition des ateliers de traction concernés au plus tard le vendredi à 9 heures.

Ce tableau constitue pour tous les services concernés et pour les dates indiquées :

- a) l'ordre d'appliquer les dispositions requises dans les bulletins et télégrammes-circulaires désignés ;
- b) l'annonce de mise en marche ou de détournement (prévue par le R.G.E. **123.10** et **123.20**, titres V et VII) des trains repris dans les bulletins et télégrammes-circulaires désignés par le tableau ou repris expressément dans le tableau lui-même.

2. PROCEDURE D'URGENCE.

2.1. ORGANISATION.

2.1.1. Demandes d'organisation.

- 43** Les demandes urgentes d'organisation des trains de service autres que trains de secours ou de travaux sont adressées :

- au bureau des trains du Groupe d'où part le train, pendant les heures d'ouverture de celui-ci ;
- à la gare de départ, en dehors de ces heures.

Elles sont formulées conformément aux dispositions de l'article 29.

Remarque :

Les services demandeurs ne recourront à cette procédure que lorsqu'il leur aura été matériellement impossible de mettre en œuvre la procédure normale.

2.1.2. Procédure d'organisation.

44 La procédure d'organisation est celle des trains extraordinaires de marchandises :

- organisés par un IPX, si la demande est traitée par le bureau des trains;
- organisés par une gare, dans les autres cas (R.G.E. 122.15).

2.2. MISE EN MARCHÉ.

45 Les dispositions du R.G.E. 123.10 et R.G.E. 123.20, titres V sont d'application.

TITRE III — CIRCULATION DES TRAINS DE SERVICE.

CHAPITRE I

CIRCULATION DES TRAINS DE SERVICE DU TYPE VOYAGEURS (ART. 4).

0. NOTE LIMINAIRE.

- 46** Des circonstances particulières (trains d'essai, par exemple) peuvent exiger des dérogations aux prescriptions du présent chapitre.

Ces dérogations ne peuvent être décidées que par le fonctionnaire responsable du service demandeur et sous sa responsabilité personnelle.

Elle doivent être clairement mentionnées dans la demande d'organisation et dans le document d'organisation.

1. CLASSEMENT.

- 47** Les règles en vigueur pour le classement des trains de voyageurs sont d'application (R.G.E. 122.21, chapitre II), sauf celles qui sont imposées exclusivement par des nécessités d'ordre commercial.

2. COMPOSITION ET CHARGE.

2.1. MATERIEL A VOYAGEURS REMORQUE.

- 48** La composition maximale est de 23 véhicules (32 véhicules, 92 essieux s'il s'agit de rames de matériel vide de ou pour trains d'autos accompagnés).

La charge maximale est limitée à 1000 tonnes (1200 tonnes s'il s'agit de rames de matériel vide de ou pour trains d'autos accompagnés).

Les règles en vigueur pour la composition minimale, la charge réelle des trains de voyageurs sont d'application (R.G.E. 122.21, chapitre III).

2.2. LOCOMOTIVES.

- 49** Le nombre de locomotives n'est limité que par la charge maximale autorisée pour la ou les locomotives qui développent l'effort moteur.

2.3. AUTOMOTRICES ET AUTORAILS.

- 50** Les prescriptions du R.G.E. 122.21, chapitre III sont d'application.

3. VITESSE MAXIMALE AUTORISEE.

3.1. MATERIEL A VOYAGEURS REMORQUE.

- 51** Les règles en vigueur pour la vitesse des trains de voyageurs sont d'application (R.G.E 122.22).

La vitesse maximale autorisée est toutefois limitée :

- à 120 km/h si les rames de voitures circulent entre une gare et les faisceaux de garage relevant de l'exploitation de cette gare ou vice-versa;
- à 100 km/h si la composition maximale est exceptionnellement dépassée (le dépassement de la composition maximale ne peut se faire qu'avec l'accord de toutes les gares intéressées et du régulateur de ligne).

3.2. LOCOMOTIVES.

- 52** La vitesse maximale autorisée est précisée aux listes 40 (locomotives S.N.C.B.) et 46 C (locomotives étrangères) du Tome III du LST, colonnes: "locomotives circulant seules".

3.3. AUTOMOTRICES ET AUTORAILS.

- 53** La vitesse maximale autorisée est celle de l'engin moteur dont la vitesse maximale autorisée est la plus faible (liste 40bis du Tome III du LST).

4. FREINAGE.

4.1. MATERIEL A VOYAGEURS REMORQUE.

54 Les règles en vigueur pour les trains de voyageurs sont d'application (R.G.M. 2.3.4.2).

4.2. LOCOMOTIVES, AUTOMOTRICES ET AUTORAILS.

55 Le conducteur est seul responsable de l'application des règles de freinage.

5. REMORQUE DU MATERIEL A VOYAGEURS REMORQUE.

56 Les règles en vigueur pour les trains de voyageurs sont d'application (R.G.E. 122.23).

6. ESCORTE.

6.1. MATERIEL A VOYAGEURS REMORQUE.

57 L'escorte n'est imposée que s'il s'agit d'un train de travaux.

6.2. LOCOMOTIVES, AUTOMOTRICES ET AUTORAILS.

58 Ces parcours ne sont pas escortés, sauf s'il s'agit d'engin(s) moteur(s) non équipé(s) du dispositif de veille automatique.

7. NOTIFICATION DE LA COMPOSITION ET DE LA VITESSE MAXIMALE AUTORISEE AU CONDUCTEUR.

7.1. MATERIEL A VOYAGEURS REMORQUE.

59 Les informations concernant la composition et la vitesse maximale du train doivent être communiquées par le chef de gare au conducteur au moyen d'un E 286 (fiche de liaison service E./conducteur) complété conformément aux prescriptions du R.G.E. 122.10 — Annexe 2.

A l'exception des trains dont la composition minimale n'est pas atteinte (R.G.E. 122.21, chapitre III) ou dont la composition maximale est exceptionnellement dépassée, cette notification n'est pas nécessaire dans les cas où une rame de voitures circule entre une gare et les faisceaux de garage relevant de l'exploitation de cette gare ou vice-versa.

7.2. LOCOMOTIVES, AUTOMOTRICES ET AUTORAILS.

- 60** La composition et la vitesse maximale autorisée ne sont pas notifiées au conducteur par le chef de gare.

8. FERMETURE DES PORTES DU MATERIEL A VOYAGEURS REMORQUE.

8.1. TRAINS DE TRAVAUX.

- 61** La responsabilité de la fermeture des portes incombe à l'agent d'escorte.

8.2. AUTRES TRAINS DE SERVICE.

- 62** La responsabilité de la fermeture des portes incombe :
- au chef de gare, si le train a son point d'origine dans une installation E.;
 - au service qui forme le train lorsque le train a son point d'origine dans une installation autre qu'une installation E.

Les portes ne doivent pas être verrouillées.

9. INFORMATION "OPERATIONS TERMINEES".

9.1. MATERIEL A VOYAGEURS REMORQUE.

- 63** Les prescriptions du R.G.E. 123.31, titre III sont d'application.

9.2. LOCOMOTIVES, AUTOMOTRICES ET AUTORAILS.

- 64 L'information "Opérations terminées" n'est pas transmise au conducteur (R.G.E. 123.31, titre III).

10. MODIFICATION AU MODE DE TRACTION.

- 65 En cas de modification au mode de traction (1) prévu aux documents-horaires, bulletins ou télégrammes de mise en marche, la gare où s'effectue cette modification doit en informer le C.R.G. intéressé ainsi que toutes les gares du parcours par un télégramme-circulaire.

(1) Electrique ou Diesel.

CHAPITRE II**CIRCULATION DES TRAINS DE SERVICE DU TYPE
MARCHANDISES (ART. 5).****0. NOTE LIMINAIRE.**

66 Des circonstances particulières (train d'essai, par exemple) peuvent exiger des dérogations aux prescriptions du présent chapitre.

Ces dérogations ne peuvent être décidées que par le fonctionnaire responsable du service demandeur et sous sa responsabilité personnelle.

Elles doivent être clairement mentionnées dans la demande d'organisation et dans le document d'organisation.

1. TRAINS DE SERVICE REMORQUES PAR LOCOMOTIVE(S) ET COMPOSES DE MATERIEL ADMIS DANS LES TRAINS DE MARCHANDISES (ART. 5a).**1.1. MATERIEL ET CHARGEMENTS ADMIS, COMPOSITION.**

67 Les prescriptions du R.G.E. 122.31 sont d'application.

La responsabilité du respect de ces règles incombe :

- au service E., lorsque le train a son point d'origine dans une installation E. ;
- au service qui forme le train, lorsque le train a son point d'origine dans une installation autre qu'une installation E. ;
- à l'agent responsable désigné par le service demandeur, lorsqu'un train de travaux effectue des opérations en cours de route susceptibles de modifier sa composition.

1.2. FREINAGE.

1.2.1. Dispositions générales.

68 Les dispositions du R.G.M. **2.3.4.2.** relatives aux trains de marchandises sont d'application.

Aux trains de travaux, un frein à vis manœuvrable du véhicule doit équiper le dernier véhicule.

1.2.2. Responsabilité.

69 La responsabilité de l'application des règles de freinage incombe :

- au service E., lorsque le train a son point d'origine dans une installation E. ;
- au service qui forme le train, lorsque le train a son point d'origine dans une installation autre qu'une installation E. ;
- à l'agent responsable désigné par le service demandeur, lorsqu'un train de travaux effectue des opérations en cours de route susceptibles de modifier ses conditions de freinage.

1.3. VITESSE MAXIMALE AUTORISEE.

70 Les dispositions du R.G.E. **122.32** sont d'application.

1.4. REMORQUE.

71 Les prescriptions du R.G.E. **122.33** sont d'application.

1.5. ESCORTE.

72 Les prescriptions du R.G.E. **122.11** relatives à l'escorte des trains de marchandises sont d'application aux trains de service du type marchandises, sauf s'il s'agit de trains de travaux qui doivent être escortés sur toutes les lignes du réseau.

1.6. VISITE TECHNIQUE DES VEHICULES.**1.6.1. Trains de travaux.**

- 73** La responsabilité de la visite technique des véhicules incombe :
- a) trains de travaux formés dans une installation E. :
 - au visiteur dans les installations E. où un visiteur est de service;
 - à l'agent responsable désigné par le service demandeur dans les installations E. sans visiteur;
 - b) trains de travaux formés dans une installation autre qu'une installation E. : à l'agent responsable désigné par le service demandeur;
 - c) trains de travaux effectuant des opérations en cours de route : à l'agent responsable désigné par le service demandeur.

1.6.2. Autres trains de service.

- 74** La responsabilité de la visite technique des véhicules incombe :
- a) trains formés dans une installation E. :
 - au visiteur dans les installations E. où un visiteur est de service;
 - à l'agent de l'exploitation désigné par le chef de gare dans les installations E. sans visiteur;
 - b) trains formés dans une installation autre qu'une installation E. : à l'agent désigné par le chef immédiat responsable de cette installation.

1.7. NOTIFICATION DE LA COMPOSITION ET DE LA VITESSE MAXIMALE AUTORISEE AU CONDUCTEUR.

- 75** Les prescriptions du R.G.E. 122.32 sont d'application.

1.8. INFORMATION « OPERATIONS TERMINEES ».

- 76** Les prescriptions du R.G.E. 123.31, titre III sont d'application.

1.9. MODIFICATION AU MODE DE TRACTION.

77 En cas de modification au mode de traction (1) prévu aux documents-horaires, bulletins ou télégrammes de mise en marche, la gare où s'effectue cette modification doit en informer le C.R.G. intéressé ainsi que toutes les gares du parcours par un télégramme-circulaire.

2. TRAINS DE SERVICE COMPOSES EXCLUSIVEMENT D'UNE OU DE PLUSIEURS LOCOMOTIVES CIRCULANT COMME PARCOURS INDEPENDANTS OU COMME PARCOURS COMPLEMENTAIRES D'UN TRAIN DE SERVICE DU TYPE MARCHANDISES (ART. 5b).

2.1. COMPOSITION.

78 Le nombre de locomotives n'est limité que par la charge maximale autorisée pour la (ou les) locomotive(s) qui développe(nt) l'effort moteur. Aucun classement n'est prescrit.

2.2. FREINAGE.

79 Le conducteur est seul responsable de l'application des règles de freinage.

2.3. VITESSE MAXIMALE AUTORISEE.

80 La vitesse maximale autorisée est précisée aux listes 40 (locomotives SNCB) et 46C (locomotives étrangères) du Tome III du LST, colonnes: « locomotives circulant seules ».

2.4. ESCORTE.

81 Ces parcours ne sont pas escortés.

(1) Electrique ou Diesel.

2.5. NOTIFICATION DE LA COMPOSITION ET DE LA VITESSE MAXIMALE AUTORISEE AU CONDUCTEUR.

- 82 La composition et la vitesse maximale autorisée ne sont pas notifiées au conducteur par le chef de gare.

2.6. INFORMATION «OPERATIONS TERMINEES».

- 83 L'information «Opérations terminées» n'est pas transmise au conducteur (R.G.E. 123.31, titre III).

2.7. MODIFICATION AU MODE DE TRACTION.

- 84 En cas de modification au mode de traction (1) prévu aux documents-horaires, bulletins ou télégrammes de mise en marche, la gare où s'effectue cette modification doit en informer le C.R.G. intéressé ainsi que toutes les gares du parcours par un télégramme-circulaire.

3. TRAINS DE SERVICE DONT L'EFFORT MOTEUR EST DEVELOPPE PAR UN OU PLUSIEURS ENGINs MOTEURS — AUTRE(S) QUE LOCOMOTIVES, AUTOMOTRICES OU AUTORAILS — QUELLE QUE SOIT LEUR COMPOSITION [ENGIN MOTEUR CIRCULANT SEUL OU ENGIN(S) MOTEUR(S) REMORQUANT UN OU PLUSIEURS VEHICULE(S) (ART. 5c)].

3.1. GENERALITES.

- 85 Toutes les prescriptions relatives à la circulation des trains cités sous rubrique sont précisées par le service demandeur et publiées dans le document d'organisation.

(1) Electrique ou Diesel.

L'application de ces règles incombe :

- soit au responsable désigné par le service demandeur ;
- soit au conducteur si aucun responsable n'est désigné.

3.2. INFORMATION «OPERATIONS TERMINEES».

86 Les prescriptions du R.G.E. 123.31, titre III sont d'application.

NUMEROTATION DES DOCUMENTS D'ORGANISATION.

Nature du train	Autorité organisatrice	Nature du document	Numéro du document									
			1 ^{er} groupe				2 ^e groupe					
			1 ^{er} chiffre (1)	2 ^e chiffre	3 ^e chiffre	4 ^e chiffre	1 ^{er} chiffre	2 ^e - 3 ^e - 4 ^e chiffres	/	/		
1. Trains de travaux.	IPX	Bulletin	GO	9	—	—	—	—	4	000 à 999	/	
		Télégramme-circulaire	GO	9	—	—	—	—	9	000 à 999	/	
2. Trains de service extraordinaires autres que trains de secours ou de travaux.	Dir. E	Bulletin	1	service (2)	division (2)	bureau (2)			3	000 à 999	/	
		Télégramme-circulaire	1	service (2)	division (2)	bureau (2)			8	000 à 999	/	
	IPX	Bulletin	GO	9	—	—	—	—	3	000 à 999	/	
		Télégramme-circulaire	GO	9	—	—	—	—	8	000 à 999	/	

(1) GO = Identification du groupe qui émet le document d'organisation.

(2) Chiffre identifiant le service, la division, le bureau.

Exemple: 1300 = autorité organisatrice: service 13.
1340 = autorité organisatrice: division 13.4.
1341 = autorité organisatrice: bureau 13.41.

SERVICE DE L'EXPLOITATION

Groupe de.....

Tél. 19.....

TABLEAU HEBDOMADAIRE N°..... (1)

Annonce de la mise en marche des trains de service extraordinaires (organisés par IPX..... et publiés par bulletins „A conserver”), au cours de la semaine du lundi au dimanche

Dates	Numéros des bulletins et télégrammes (2)	Numéros des trains et de leurs parcours complémentaires (3)	Observations

Destinataire:

.....
.....
.....

.....
Timbre dateur

IPX

Bz tableau n°.....

Nom et signature,

(1) Numéro de trois chiffres:

- le premier: le code d'identification du Groupe;
- les deux suivants: le n° calendrier de la semaine.

(2) Ainsi que de leurs suppléments éventuels.

(3) Cette rubrique n'est complétée que si tous les trains prévus au document d'organisation ne sont pas mis en marche