

Extrait du plan méthodique général.

- 1. — **EXPLOITATION.**
- 12. — **MOUVEMENT.**
- 122. — **ORGANISATION DU SERVICE DES TRAINS.**
- 122.⁴. — **Envois de détail.**
- 122.⁴⁰. — **Quai de transbordement.**
- 122.⁴¹. — **Lotissement des envois de détail.**
- 122.⁴². — **Acheminement des envois de détail.**
- 122.⁴³. — **Obligations du personnel.**

Extrait du plan méthodique général

—	EXPLORATION	1
—	MOTIVATION	12
—	ORGANISATION DE L'ENSEIGNEMENT	122
—	Envois de détail	122
—	Qui de transport	122
—	Intensité des envois de détail	122
—	Adaptation des envois de détail	122
—	Obligations de l'élève	122

Quai de transbordement.

TITRE I. — GENERALITES.

1. — Zone du quai de transbordement.

Pour assurer le transport des envois par charge incomplète le réseau est divisé en zones dont les limites sont déterminées par la Direction de l'Exploitation.

La carte des zones figure au Livret du Service des Trains.

2. — Quai de transbordement.

Chaque zone est dotée d'un quai de transbordement établi :

- soit dans le magasin à marchandises de la gare principale de la zone;
- soit en prolongement de ce magasin;
- soit dans une installation indépendante de ce magasin.

TITRE II. — EQUIPEMENT DU QUAI DE TRANSBORDEMENT.

I. — QUAIS ET VOIES.

Une installation de transbordement comprend deux quais surélevés, séparés par une voie médiane et encadrés par deux voies extérieures.

II. — ECLAIRAGE.

Le quai de transbordement est pourvu d'un éclairage suffisant pour permettre la lecture aisée des documents et l'identification des colis sur le quai et dans les wagons.

III. — MATERIEL.

Le quai de transbordement utilise :

- des ponts de transbordement, reliant le quai au plancher des wagons;
- des tricycles, pour transporter les colis;
- des tracteurs électriques, pour transférer les tricycles de wagon à wagon et de quai à quai;
- des diables, (grand et moyen modèle), pour transporter les colis pondéreux offrant trop de difficultés pour être chargés sur tricycle (ballots, caisses, etc.);
- du matériel spécial tel que : chariots à cinq et à six roues, etc., pour transporter les colis pondéreux (moteurs, caisses glaces, fûts, etc.);
- des marteaux, cales, clous, chaînettes, fils de fer, etc. } pour caler et arrimer des colis dans les wagons.

TITRE III. — ORGANISATION DU TRAVAIL.

I. — PHASES DE TRAVAIL.

Le travail au quai de transbordement s'effectue en deux phases :

Première phase :

La première phase s'étend, en principe, de 16 à 24 h. et comprend :

1^o le déchargement de tous les wagons collecteurs et des wagons directs (1) contenant les colis originaires de la zone même et destinés aux gares des autres zones. Ces wagons sont généralement placés en déchargement sur la voie médiane;

2^o le chargement :

- des wagons de jonction (1) recevant les colis destinés au quai de transbordement d'autres zones;
- des wagons directs (1) recevant les colis destinés à des gares d'autres zones.

(1) Voir fascicule 122.42, titre II.

- Ces wagons sont généralement placés sur les voies extérieures;
- 3° le stockage sur quai des colis destinés aux gares de la zone même.

Remarque :

Les colis acceptés par le service local de la gare sont confondus avec ceux provenant des autres gares de la zone.

Deuxième phase :

La deuxième phase s'étend généralement de 22 à 6 h. et comprend :

- 1° le déchargement des wagons de jonction venant des autres quais de transbordement;
- 2° le déchargement des wagons directs originaires de la zone même ou d'autres zones contenant des envois à transborder dans les wagons distributeurs;
Ces wagons sont généralement placés sur la voie médiane;
- 3° le chargement des wagons distributeurs recevant les colis destinés aux gares d'une ligne ou tronçon de ligne de la zone même;
- 4° le chargement des wagons directs contenant les colis destinés à une même gare de la zone.
Ces wagons sont généralement placés sur les voies extérieures.

II. — OPERATIONS A EFFECTUER PAR LE PERSONNEL DE FACTAGE.

1^{re} Phase :

- déchargement des wagons collecteurs;
- chargement des wagons de jonction.

Wagons à l'arrivée.

1. Annotation et inscription au registre E 884 des wagons chargés au fur et à mesure de leur mise à quai.

2. Apposition du timbre à date sur les bordereaux D. C. 1897 et les documents de transport qu'ils contiennent.
3. Inscription des bordereaux D. C. 1897 au registre E 884 « Arrivée ».
4. Pointage des documents de transport avec les inscriptions au D. C. 1897.
5. Classement numérique des documents de transport dans le D. C. 1897.
6. Contrôle sporadique du poids de la charge indiqué au D. C. 1897 avec celui figurant aux documents de transport.
7. Vérification des numéros de lotissement mentionnés sur les documents de transport.
8. Remise des documents de transport au personnel de surveillance du quai.
9. Enlèvement des documents de transport du quai après le déchargement des wagons.
10. Mise au point des constatations d'irrégularités consignées sur le bordereau D. C. 1897 par le chef-chargeur; création des bulletins d'information D. C. 1927 pour régularisation des colis manquants, en trop, ou avariés.
11. Classement des documents de transport dans les cahiers au bureau du factage.

Wagons au départ.

1. Annotation et inscription au registre E. 883 des wagons vides mis à quai pour le chargement.
2. Préparation des bordereaux D. C. 1897 et confection des étiquettes 1848bis.
3. Inscription des documents de transport aux bordereaux D. C. 1897, après chargement des colis dans les wagons.
4. Clôture des D. C. 1897, totalisation du nombre de colis et établissement du poids global d'après les documents de transport.
5. Inscription du D. C. 1897 dans le registre E. 883 « Départ ».

2^e Phase :**Déchargement des wagons de jonction — chargement des wagons distributeurs.****Wagons à l'arrivée.**

1. Annotation et inscription au registre E. 884 des wagons chargés au fur et à mesure de leur mise à quai.
2. Apposition du timbre à date sur les D. C. 1897 et les documents de transport.
3. Inscription des bordereaux D. C. 1897 au registre E. 884 « Arrivée ».
4. Pointage des documents de transport, avec les inscriptions au D. C. 1897.
5. Classement numérique des documents de transport dans le D. C. 1897.
6. Inscription au crayon bleu, sur les documents de transport, du lotissement, pour la répartition des colis dans les wagons distributeurs et les wagons directs et suppression des numéros de lotissement périmés.
7. Contrôle sporadique du poids de la charge indiqué au D. C. 1897 avec celui figurant aux documents de transport.
8. Remise des documents de transport au personnel de surveillance du quai.
9. Enlèvement des documents de transport du quai après le déchargement des wagons.
10. Annotation des constatations d'irrégularités sur le bordereau D. C. 1897, création des bulletins d'information D. C. 1927 pour régularisation des colis, manquants, en trop, ou avariés.
11. Classement des documents de transport dans les cahiers au bureau du factage.

Wagons au départ.

1. Annotation et inscription au registre E. 883 des wagons vides mis à quai pour le chargement.
2. Préparation des bordereaux D. C. 1897 et confection des étiquettes 1848bis.

3. Inscription des documents de transport aux bordereaux D. C. 1897 après chargement des colis dans les wagons.
4. Clôture des D. C. 1897, totalisation du nombre et du poids des colis.
5. Inscription des D. C. 1897 dans le registre E 883 « Départ ».

Dédouplements :

En service normal, aucun dédouplement n'est prévu.

Le Chef-facteur ou le facteur de surveillance sur le quai, décide de la formation des wagons de dédouplement et en informe le service du factage qui crée les étiquettes D. C. 1848bis et les bordereaux D. C. 1897.

III. — OPERATIONS DE MANUTENTION.

1^o Déchargement des wagons.

1^{re} Phase.

1. Le déchargement des wagons est effectué par des équipes, composées généralement d'un chef-chargeur et de trois chargeurs.
2. **Le chef-chargeur** est aidé par un chargeur qui lui indique le numéro et le nombre de colis; il vérifie le contenu du wagon en rapprochant les documents de transport des expéditions. Il s'assure de l'état des colis, du numéro de lotissement qui figure sur l'étiquette, le rectifie s'il y a lieu et mentionne au verso du D. C. 1897 les avaries, les colis manquants ou en trop.

L'agent qui aide le chef-chargeur attire le cas échéant l'attention de celui-ci sur les colis présentant une anomalie quelconque : avarie ou trace de spoliation.

3. **Les chargeurs brouetteurs** chargent les tricycles selon l'affectation qui leur est donnée.

Ils font usage du diable ou de matériel spécial pour conduire directement dans les wagons en chargement les colis pondéreux ou ceux offrant trop de difficultés pour être chargés sur les tricycles.

Le stockage sur le quai des colis de la 1^{re} phase pour la 2^e phase doit se faire avec ordre et méthode. Les emplacements pour le stockage doivent être fixés à l'endroit où seront placés les wagons dans lesquels les colis seront chargés.

2^e Phase.

Le déchargement des wagons s'effectue dans les mêmes conditions qu'à la première phase.

Les brigades comprennent en général un chef-chargeur et trois chargeurs. Le travail s'effectue de la même façon qu'à la 1^{re} phase, avec cette différence que le chargeur qui procède à la reconnaissance des colis inscrit sur ceux-ci le numéro de lotissement qui lui est donné par le chef-chargeur et biffe les anciennes inscriptions pouvant donner lieu à confusion.

2^o Chargement des wagons.

Le chargement des wagons est confié aux ouvriers-arrimeurs, ceux-ci sont aidés aux moments de pointe par les ouvriers-brouetteurs.

Le nombre de wagons dont un arrimeur a la responsabilité des chargements est déterminé d'après la charge moyenne journalière de chaque wagon.

L'arrimeur est en possession du petit matériel qui lui est nécessaire (voir titre II, matériel) pour assurer l'arrimage des colis dans les wagons.

Il se conforme au classement qui est indiqué sur la planchette appendue au wagon.

IV. — SURVEILLANCE DU QUAI DE TRANSBORDEMENT.

Les chefs-facteurs et les facteurs de surveillance sont présents sur les quais durant toute la prestation.

Ils surveillent notamment :

- 1^o la présence du personnel et la composition des équipes;

- 2° la mise à quai des wagons vides à charger et leur préparation (nettoyage, étiquetage, placement des planchettes) ;
- 3° la mise à quai des wagons à décharger ;
- 4° la mise en place des ponts de transbordement ;
- 5° la répartition du matériel de transport, tricycles, diables, tracteurs ;
- 6° le déplombage, l'enlèvement des ligatures et l'ouverture des wagons à décharger ;
- 7° les opérations de déchargement et de chargement ;
- 8° la formation et la circulation des trains de tricycles ;
- 9° le classement et l'arrimage des colis dans les wagons ;
- 10° la formation des dédoublements de commun accord avec les agents du factage travaillant au bureau ;
- 11° le stockage sur quai, aux emplacements prévus, des colis déchargés à la 1^{re} phase et le chargement de ceux-ci à la 2^e phase ;
- 12° la fermeture et le plombage des wagons chargés.

V. — CONSIGNE LOCALE DU QUAI DE TRANSBORDEMENT.

Une consigne locale règle les modalités d'exécution du travail et indique notamment :

1. — la durée des opérations de manutention ;
2. — l'affectation des quais et des voies ;
3. — le cycle horaire des opérations comportant :
 - la préparation des rames de wagons vides, répondant aux prescriptions de classement et de freinage ;
 - la mise à quai et le retrait des wagons ;
4. — les attributions du personnel du mouvement ;
5. — les attributions du personnel du factage (opérations du factage, constatation des irrégularités et régularisation) ;
6. — les attributions du personnel de manutention (opérations de manutention, constatation des irrégularités et régularisation) ;
7. — l'usage des engins (tricycles, diables, etc.) ;

8. — la réglementation de la circulation des tracteurs électriques.

A la consigne est jointe en annexe :

- un plan de la zone;
- un plan schématique du quai avec indication des emplacements des wagons de messageries, leur littéra et le numéro de lotissement;
- un graphique des prestations du personnel du factage;
- un tableau du lotissement (1^{re} et 2^e phases).

VI. — CONTROLE DE L'ACTIVITE DU QUAI DE TRANSBORDEMENT.

L'effectif du personnel de manutention est fixé d'après des normes de travail établies par la Direction de l'Exploitation.

D'après ces normes le chef de gare ou son délégué détermine journallement les effectifs nécessaires pour terminer en temps utile les opérations de manutention.

Il dresse un rapport journalier E. 842 (annexes 4 et 4bis) dont il envoie un exemplaire à l'Inspecteur Principal E du Groupe et à la Direction de l'Exploitation, Bureau 12-21.

Ce rapport mentionne :

1. — Les trains desservant le quai durant la première et la deuxième phase;
2. — le tonnage manutentionné à l'arrivée et au départ ainsi que celui destiné au service local (BR., R. A. D., vicinal, etc);
3. — l'utilisation des wagons;
4. — les prestations du personnel de manutention;
5. — le rendement réel par heure-homme et par prestation de 8 heures;
6. — les trains désheurés;
7. — les dédoublements formés;
8. — les irrégularités à charge des autres quais;
9. — les incidents.

TITRE IV. — CENTRE DE DISTRIBUTION.

Dans le but d'accélérer la distribution des envois de détail et leur acheminement vers les gares de destination, des centres de distribution sont créés dans certaines gares importantes (voir annexe 1).

L'organisation du travail dans un centre de distribution comporte une phase unique correspondant à celle de la deuxième phase des quais de transbordement.

Lotissement des envois de détail.

TITRE I. — ENVOIS TRANSPORTES PAR TRAINS DE VOYAGEURS OU TRAINS DE MARCHANDISES A GRANDE VITESSE EXCLUS DU LOTISSEMENT.

En général, les envois qui sont transportés par trains de voyageurs ne sont pas soumis à la formalité du lotissement.

Cependant, les colis postaux du service intérieur sont lotis conformément aux prescriptions du fascicule 617.0.

En outre, pour les envois de journaux effectués par trains GV au départ de Bruxelles (N.) et de Bruxelles (Midi), il existe un système de lotissement spécial.

TITRE II. — ENVOIS TRANSITANT PAR UN QUAI DE TRANSBORDEMENT.

1. — Généralités.

Le lotissement est indiqué sous forme de numéro dans la case ad hoc sur les documents de transport et les étiquettes à coller sur les colis.

Il indique le numéro d'ordre du wagon dans lequel les colis doivent être chargés aux quais de transbordement.

Les numéros de lotissement figurent au tableau affiché dans le bureau du factage, dans les postes d'acceptation importants et dans les carnets (format de poche), dont sont munis les postes d'acceptation de moindre importance ainsi que les facteurs et chefs-chargeurs travaillant sur le quai.

2. — Application du lotissement.

a) Gares de départ.

1. Lotissements des envois à manutentionner à la 1^{re} phase au quai de transbordement de la zone.

Le préposé à l'acceptation indique, dans la case ad hoc des documents de transport et des étiquettes, la lettre

initiale de la zone du quai (voir annexe 1) suivie du numéro de lotissement. Ex. B. 182 (Bruxelles T. T. 182) G 195 (MERELBEKE 195).

Les inscriptions sont faites au crayon bleu en caractères très apparents d'au moins 3 cm. de hauteur.

2. Lotissement local.

Lorsque la gare de départ forme simultanément plusieurs wagons de messageries et dans le but de faire respecter au cours du chargement l'affectation de chacun des wagons, il est fait usage d'un lotissement local.

Dans ce cas, le préposé à l'acceptation indique, au crayon noir, indépendamment du lotissement destiné au quai de la zone, un numéro de lotissement local dans le coin supérieur gauche des documents de transport et des étiquettes.

b) Lotissement au quai de transbordement, des envois à manutentionner à la 2^e phase.

Sur les documents de transport des envois arrivés dans les wagons provenant des autres zones, le service du factage biffe le lotissement y indiqué par les postes d'acceptation des gares de départ et le remplace par l'inscription au crayon bleu du lotissement de distribution.

Le chargeur, qui procède à la reconnaissance des colis déchargés des wagons originaires des autres zones, reproduit à la craie, sur les colis le numéro de lotissement (indiqué par le service du factage, sur les documents de transport) et qui lui est dicté par le chef-chargeur.

Il biffe toutes les indications périmées pouvant induire en erreur les ouvriers-brouetteurs.

LISTE DES ZONES, DES QUAIS DE TRANSBORDEMENT ET DES CENTRES DE DISTRIBUTION.

Zones	Quais de transbordement.	Centres de distribution.
1. BRUXELLES.	BRUXELLES (T. T.).	
2. ANVERS.	ANVERS (B. E.).	
3. HASSELT.	LOUVAIN.	
4. LIEGE.	CHENEE.	VERVIERS (Ouest).
6. NAMUR.	NAMUR.	
7. CHARLEROI.	CHARLEROI (S. Q.).	
8. MONS.	BRUXELLES (P. I.).	
9. GAND.	MERELBEKE.	COURTRAI

TABLE SHOWING THE NAMES OF THE MEMBERS OF THE BOARD OF SUPERVISORS OF THE DISTRICT OF COLUMBIA

Name	Term of Office	District
1. J. M. ...	1881-1882	1st
2. ...	1881-1882	2nd
3. ...	1881-1882	3rd
4. ...	1881-1882	4th
5. ...	1881-1882	5th
6. ...	1881-1882	6th

Quai de transbordement N°

Situation à heures, au à heures.

Trains à l'arrivée				Phase 1			Phase 2			Observations																										
Numéro du train	Heure		Tonnage	Nombre de wagons	Tonnage	Tonnage	Nombre de wagons	Tonnage	Tonnage																											
	O.	R.								Mise à quai	Mise à quai	de wagons																								
DETAIL																																				
1																																				
a)																																				
b)																																				
c)																																				
d) (b + c)																																				
e)																																				
f)																																				
g) { 1 ^e Phase																																				
{ 2 ^e Phase																																				
h) (e + f + g)																																				
i) (d - h)																																				
j)																																				
k)																																				
l) (j + k + l)																																				
m)																																				
n)																																				
o)																																				
p)																																				
q)																																				
r) (o : q)																																				
s)																																				
t)																																				
u)																																				
v) (t - u)																																				
w)																																				
x) (v + w)																																				
y) (p : x)																																				
z)																																				
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="2">Tonnage fictif par rendement</th> </tr> <tr> <th>Phase 1</th> <th>Phase 2</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">×</td> <td style="text-align: center;">par</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">7</td> <td style="text-align: center;">8</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">9</td> <td style="text-align: center;">10</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">0.5</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">0.7</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">0.7</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">1.</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">1.</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">0.7</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">0.7</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">0.7</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>											Tonnage fictif par rendement		Phase 1	Phase 2	×	par	7	8	9	10	0.5		0.7		0.7		1.		1.		0.7		0.7		0.7	
Tonnage fictif par rendement																																				
Phase 1	Phase 2																																			
×	par																																			
7	8																																			
9	10																																			
0.5																																				
0.7																																				
0.7																																				
1.																																				
1.																																				
0.7																																				
0.7																																				
0.7																																				
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="2">1°</th> </tr> <tr> <th colspan="2">2°</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">t</td> <td style="text-align: center;">r</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">u</td> <td style="text-align: center;">s</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">v</td> <td style="text-align: center;">x</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">w</td> <td style="text-align: center;">y</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">x</td> <td style="text-align: center;">z</td> </tr> </tbody> </table>											1°		2°		t	r	u	s	v	x	w	y	x	z												
1°																																				
2°																																				
t	r																																			
u	s																																			
v	x																																			
w	y																																			
x	z																																			

Poids stocké de la veille	a)
Poids restant à décharger de la veille	b)
Poids total reçu le jour même	c)
Poids à manutentionner (b + c)	d)
Tonnage déchargé à l'arrivée BR.	e)
Tonnage remanié arrivée R à D	f)
» » 1 ^{re} phase	}
» » 2 ^e phase	
Poids total manutentionné (e + f + g)	g)
Reste à la fin de la journée (d — h)	h)
Tonnage au départ : local	i)
» : P à D	j)
» : B. C.	k)
Poids total accepté (j + k + l)	l)
Poids stocké à la fin de la journée	m)
Poids total chargé au départ	n)
Tonnage fictif manutentionné	o)
Nombre de wagons au départ prévu... réellement formé...	p)
Poids moyen par wagon au départ (o : q)	q)
Nombre de wagons réutilisés le même jour	r)
Heures chefs-chargeurs et chargeurs prévues	s)
A déduire heures pour absences ou incidents à détailler	t)
Différence (t — u)	u)
Renforts reçus (à détailler)	v)
Heures réellement employées (v + w)	w)
Rendement réel par heure-homme (p : x)	x)
Rendement réel par prestation 8 h. h.	y)
	z)

Acheminement des envois de détail.

TITRE I. — TRANSPORT PAR TRAINS DE VOYAGEURS.

Sont transportés par trains de voyageurs :

- les envois effectués au tarif exprès;
- les dépêches postales, les colis postaux du service intérieur, les envois de journaux et les marchandises qui jouissent d'un régime spécial en vertu d'instructions données par la Direction de l'Exploitation.

Le livret du service des trains contient une liste d'affectation des trains de voyageurs ainsi que des tableaux indiquant les trains à utiliser pour l'acheminement de certains transports.

TITRE II. — TRANSPORT PAR TRAINS DE MARCHANDISES GV.

Les envois qui sont transportés par les trains de marchandises de grande vitesse sont désignés au fascicule 122.2.

Ces trains suppléent aux trains de voyageurs, lorsque l'organisation de ceux-ci ne permet pas d'assurer le transport des envois dans des conditions de célérité suffisantes ou lorsque l'utilisation des trains de voyageurs présente des difficultés pour l'exécution normale du service.

TITRE III. — TRANSPORT PAR TRAINS DE MESSAGERIES.

1. — Généralités.

Les trains de messageries sont affectés, en ordre principal, au transport des envois de détail à manutentionner sur un quai de transbordement.

2. — Trains collecteurs.

Les trains collecteurs enlèvent les envois de détail dans les gares de la zone et les acheminent vers le quai de transbordement de cette même zone.

L'heure d'arrivée des trains collecteurs au quai de transbordement est établie de façon à pouvoir y assurer une manutention active et ininterrompue durant la première phase.

3. — Trains de jonction.

Les trains de jonction enlèvent les wagons contenant les envois de détail concentrés au quai de transbordement et les acheminent vers le quai d'une autre zone pour la distribution aux gares de destination définitive.

L'heure d'arrivée des trains de jonction au quai de transbordement est établie de façon à permettre, en temps utile, le transbordement des colis des wagons de jonction dans les wagons distributeurs.

4. — Trains distributeurs.

Les trains distributeurs enlèvent les envois de détail au quai de transbordement et les acheminent vers les gares de destination situées dans la zone.

En principe, l'heure de départ de ces trains est fixée après la clôture de la deuxième phase, de façon à pouvoir atteindre les dernières destinations desservies, le plus tôt possible dans la matinée.

Remarque :

Sur les lignes où le trafic des expéditions de détail est peu important, les trains omnibus de charges complètes et les trains mixtes font simultanément office de trains collecteurs ou distributeurs.

TITRE IV. — WAGONS DE MESSAGERIES.

1. — Wagons collecteurs.

Les wagons collecteurs servent à l'enlèvement des colis acceptés dans les gares d'une ligne ou d'une section de ligne.

Remarques :

1. Les gares où l'importance des envois journaliers justifie cette mesure, forment un ou plusieurs **wagons collecteurs directs** pour le quai de transbordement de la zone.

2. Les gares intermédiaires situées sur le parcours du train collecteur et dont les envois journaliers sont moins importants, chargent leurs colis au passage dans un ou plusieurs **wagons collecteurs de ligne** d'après l'affectation, prévue pour chaque wagon.

3. Les gares intermédiaires annoncent journalièrement à la gare d'origine du wagon collecteur le tonnage à enlever. Une consigne de ligne, à établir par l'Inspecteur principal E du groupe, règle l'annonce des enlèvements.

4. La gare d'origine des wagons collecteurs amorce le chargement de ces wagons au fur et à mesure de l'acceptation des colis, eu égard à l'affectation prévue pour chaque wagon.

5. Le dédoublement des wagons collecteurs est autorisé lorsque l'importance des expéditions justifie cette mesure.

Celle-ci est prise par la gare d'origine du wagon collecteur d'après les annonces d'enlèvement qui lui sont transmises par les gares qui utilisent le wagon collecteur de ligne.

Eventuellement la gare d'origine du wagon collecteur donne ordre à une autre gare de ligne desservie d'ajouter un wagon vide qui servira de dédoublement.

Chacun des wagons dédoublés est affecté à une seule gare ou à un groupe de gares, d'une ligne ou d'une partie de ligne.

2. — Wagons de jonction.

Les wagons de jonction servent au transport direct, d'un quai de transbordement à un autre quai de transbordement des envois de détail amenés par les wagons collecteurs et ceux acceptés par le service local de la gare où se trouve le quai.

3. Wagons distributeurs.

Les wagons distributeurs servent au transport du quai de la zone vers les gares de destination de tous les envois qui leur sont destinés.

4. Wagons directs.

Les wagons directs servent au transport des envois de détail qui par leur nombre, leur poids ou leur volume, justifient l'utilisation exclusive d'un wagon pour une même gare de destination ou un même quai de transbordement.

Remarque :

Sont assimilés aux wagons directs, bien que n'atteignant pas les minima prévus :

- a) les wagons qui, en raison du poids et du volume des colis qu'ils contiennent, sont de nature à entraver les opérations de manutention aux quais de transbordement;
- b) les wagons, chargés de colis qui, en raison de leur nature, ne peuvent être transportés avec d'autres colis ou subir des opérations de transbordement sans être exposés à des avaries, tels que les envois de tôles polies, de feuilles de zinc, etc., en quantités relativement importantes;
- c) les wagons, contenant des colis qui sont transportés sous le régime de la douane et ne peuvent, pour une cause quelconque, être plombés à découvert, ou être enfermés dans des paniers de douane.

5. — Chargement minimum des wagons de messageries.

Le poids minimum du chargement des wagons directs, des wagons collecteurs, des wagons de jonction et des wagons distributeurs, est fixé par la Direction de l'Exploitation selon les nécessités du trafic et les disponibilités de matériel roulant.

TITRE V. — IDENTIFICATION — AFFECTATION ET CLASSEMENT DES WAGONS DE MESSAGERIES.

1. — Identification.

Chaque wagon de messageries est identifié par l'abréviation télégraphique de sa gare de destination suivie d'un numéro d'ordre emprunté à une numérotation continue des wagons qui sont formés régulièrement pour cette gare.

L'indicatif ainsi obtenu s'appelle littéra.

Les littéras sont repris dans une liste du Livret du Service des Trains, établie par la Direction de l'Exploitation.

2. — Affectation.

L'affectation des wagons de messageries est réglée par la Direction de l'Exploitation.

Cette affectation est reprise dans les listes du Livret du Service des Trains.

Classement.

1. — Wagons.

Le classement des wagons de messageries dans les trains est fixé par la Direction de l'Exploitation; il doit être strictement observé.

Les dédoublements de wagons directs ou collecteurs sont intercalés dans le train et groupés avec des wagons ayant la même affectation.

L'adjonction de wagons imprévus, classés par inversion, est interdite aux trains collecteurs et aux trains de jonction, sauf accord préalable avec la gare qui dessert le quai de transbordement et, le cas échéant, avec les gares de coïncidence où les trains effectuent des opérations de dépôt ou d'enlèvement de wagons de messageries.

2 — Colis.

Le classement des colis dans les wagons doit se faire en tenant compte de leur volume, de leur poids, du contenu

du wagon ainsi que de l'ordre topographique des gares desservies.

Pour certains littéras, le tableau de l'affectation des wagons indique l'ordre de classement à suivre pour le chargement.

Mesures d'exécution à prendre par les gares.

La gare qui forme régulièrement un ou plusieurs wagons de messageries dresse, pour chaque wagon, une tablette à accrocher à la paroi du wagon pendant le chargement.

Cette tablette indique :

- 1° le littéra;
- 2° par ordre topographique, toutes les gares desservies;
- 3° les numéros de lotissement des colis à charger dans le wagon;
- 4° éventuellement l'ordre de classement des colis dans le wagon.

Obligations du personnel.

1. — Personnel des gares.

Lors de la formation des trains de messageries, le personnel des gares, doit respecter le classement prévu; il mettra tout en œuvre pour l'expédition des trains à l'heure officielle.

Le chef de la gare desservant le quai de transbordement, ou son délégué, veille à ce que la préparation et la mise à quai des rames de wagons vides et de wagons chargés, se fassent en temps opportun pour maintenir la régularité des opérations de manutention.

Les gares d'arrivée s'assurent de ce que le personnel des trains et les gares desservies ont bien rempli leurs obligations et signalent par bulletin d'irrégularité les erreurs et omissions constatées.

Les gares surveillent tout spécialement les variations d'importance de leur trafic de détail; elles signalent, sans délai, à l'Inspecteur principal E. du groupe, toutes les modifications qui leur paraissent de nature à améliorer l'acheminement des envois ou des wagons de messageries.

2. — Personnel des trains.

Le personnel des trains desservant les trains de messageries, donne d'office aux gares du parcours toutes les indications nécessaires pour effectuer, sans perte de temps, l'adjonction ou le retrait des wagons, ainsi que les opérations de manutention des colis.

Il surveille, dans les gares intermédiaires l'ouverture des wagons, le chargement et le déchargement des colis au passage, la fermeture et le plombage des wagons.

Il signale, au rapport E 792, les infractions commises, ainsi que les améliorations susceptibles de faciliter l'exécution du service.

Obligations du personnel

1. — Personnel des trains

Le personnel des trains est chargé de garantir la sécurité et le bon service des voyageurs. Il doit respecter les règlements en vigueur et être prêt à intervenir en toute circonstance.

Le chef de train est responsable de l'ensemble du service. Il doit veiller à ce que les trains partent à l'heure et arrivent à destination sans incident. Il doit également s'occuper de la formation et de la discipline de son personnel.

Le personnel des trains doit être en mesure de faire face à toute situation d'urgence. Il doit être capable de donner des premiers secours et de signaler les incidents à la gare.

Le personnel des trains doit également être en mesure de renseigner les voyageurs sur les horaires et les tarifs. Il doit être courtois et agréable envers tous les clients.

2. — Personnel des gares

Le personnel des gares est chargé de garantir la sécurité et le bon service des voyageurs. Il doit respecter les règlements en vigueur et être prêt à intervenir en toute circonstance.

Le chef de gare est responsable de l'ensemble du service. Il doit veiller à ce que les trains partent à l'heure et arrivent à destination sans incident. Il doit également s'occuper de la formation et de la discipline de son personnel.

Le personnel des gares doit être en mesure de faire face à toute situation d'urgence. Il doit être capable de donner des premiers secours et de signaler les incidents à la gare.

Index alphabétique général.

	Fascicule	Page
ACHEMINEMENT DES ENVOIS DE DETAIL	122.42	1
Acheminement par trains de voyageurs	»	1
Acheminement par trains de marchandises GV	»	1
Acheminement par trains de messageries	»	1
Acheminement par trains collecteurs, de jonction et distributeurs	122.42	2
OBLIGATIONS DU PERSONNEL DES GARES ET DES TRAINS ...	122.43	1
LOTISSEMENT DES ENVOIS DE DETAIL	122.41	1
Application du lotissement	»	1
Envois exclus du lotissement	»	1
Généralités	»	1
QUAI DE TRANSBORDEMENT ...	122.40	1
Centre de distribution	»	10
Consigne locale	»	8
Contrôle de l'activité	»	9
Équipement	»	1
Organisation du travail	»	2
Zone du quai de transbordement ...	»	1
Wagons de messageries	122.42	2
Affectation	»	5
Classement	»	5
Identification	»	5
Wagons collecteurs, de jonction, distributeurs et directs	»	3

Table des matières

1	127	Introduction
2	128	1. Le rôle de l'État
3	129	2. Le rôle de la collectivité
4	130	3. Le rôle de l'individu
5	131	4. Le rôle de la famille
6	132	5. Le rôle de la religion
7	133	6. Le rôle de la culture
8	134	7. Le rôle de la science
9	135	8. Le rôle de la technique
10	136	9. Le rôle de l'économie
11	137	10. Le rôle de la politique
12	138	11. Le rôle de la justice
13	139	12. Le rôle de l'éducation
14	140	13. Le rôle de la santé
15	141	14. Le rôle de l'art
16	142	15. Le rôle de la philosophie
17	143	16. Le rôle de la littérature
18	144	17. Le rôle de la musique
19	145	18. Le rôle de la peinture
20	146	19. Le rôle de l'architecture
21	147	20. Le rôle de la sculpture
22	148	21. Le rôle de la danse
23	149	22. Le rôle de la poésie
24	150	23. Le rôle de la prose
25	151	24. Le rôle de la dramaturgie
26	152	25. Le rôle de la musique
27	153	26. Le rôle de la peinture
28	154	27. Le rôle de l'architecture
29	155	28. Le rôle de la sculpture
30	156	29. Le rôle de la danse
31	157	30. Le rôle de la poésie
32	158	31. Le rôle de la prose
33	159	32. Le rôle de la dramaturgie
34	160	33. Le rôle de la musique
35	161	34. Le rôle de la peinture
36	162	35. Le rôle de l'architecture
37	163	36. Le rôle de la sculpture
38	164	37. Le rôle de la danse
39	165	38. Le rôle de la poésie
40	166	39. Le rôle de la prose
41	167	40. Le rôle de la dramaturgie
42	168	41. Le rôle de la musique
43	169	42. Le rôle de la peinture
44	170	43. Le rôle de l'architecture
45	171	44. Le rôle de la sculpture
46	172	45. Le rôle de la danse
47	173	46. Le rôle de la poésie
48	174	47. Le rôle de la prose
49	175	48. Le rôle de la dramaturgie
50	176	49. Le rôle de la musique
51	177	50. Le rôle de la peinture
52	178	51. Le rôle de l'architecture
53	179	52. Le rôle de la sculpture
54	180	53. Le rôle de la danse
55	181	54. Le rôle de la poésie
56	182	55. Le rôle de la prose
57	183	56. Le rôle de la dramaturgie
58	184	57. Le rôle de la musique
59	185	58. Le rôle de la peinture
60	186	59. Le rôle de l'architecture
61	187	60. Le rôle de la sculpture
62	188	61. Le rôle de la danse
63	189	62. Le rôle de la poésie
64	190	63. Le rôle de la prose
65	191	64. Le rôle de la dramaturgie
66	192	65. Le rôle de la musique
67	193	66. Le rôle de la peinture
68	194	67. Le rôle de l'architecture
69	195	68. Le rôle de la sculpture
70	196	69. Le rôle de la danse
71	197	70. Le rôle de la poésie
72	198	71. Le rôle de la prose
73	199	72. Le rôle de la dramaturgie
74	200	73. Le rôle de la musique
75	201	74. Le rôle de la peinture
76	202	75. Le rôle de l'architecture
77	203	76. Le rôle de la sculpture
78	204	77. Le rôle de la danse
79	205	78. Le rôle de la poésie
80	206	79. Le rôle de la prose
81	207	80. Le rôle de la dramaturgie
82	208	81. Le rôle de la musique
83	209	82. Le rôle de la peinture
84	210	83. Le rôle de l'architecture
85	211	84. Le rôle de la sculpture
86	212	85. Le rôle de la danse
87	213	86. Le rôle de la poésie
88	214	87. Le rôle de la prose
89	215	88. Le rôle de la dramaturgie
90	216	89. Le rôle de la musique
91	217	90. Le rôle de la peinture
92	218	91. Le rôle de l'architecture
93	219	92. Le rôle de la sculpture
94	220	93. Le rôle de la danse
95	221	94. Le rôle de la poésie
96	222	95. Le rôle de la prose
97	223	96. Le rôle de la dramaturgie
98	224	97. Le rôle de la musique
99	225	98. Le rôle de la peinture
100	226	99. Le rôle de l'architecture
101	227	100. Le rôle de la sculpture
102	228	101. Le rôle de la danse
103	229	102. Le rôle de la poésie
104	230	103. Le rôle de la prose
105	231	104. Le rôle de la dramaturgie
106	232	105. Le rôle de la musique
107	233	106. Le rôle de la peinture
108	234	107. Le rôle de l'architecture
109	235	108. Le rôle de la sculpture
110	236	109. Le rôle de la danse
111	237	110. Le rôle de la poésie
112	238	111. Le rôle de la prose
113	239	112. Le rôle de la dramaturgie
114	240	113. Le rôle de la musique
115	241	114. Le rôle de la peinture
116	242	115. Le rôle de l'architecture
117	243	116. Le rôle de la sculpture
118	244	117. Le rôle de la danse
119	245	118. Le rôle de la poésie
120	246	119. Le rôle de la prose
121	247	120. Le rôle de la dramaturgie
122	248	121. Le rôle de la musique
123	249	122. Le rôle de la peinture
124	250	123. Le rôle de l'architecture
125	251	124. Le rôle de la sculpture
126	252	125. Le rôle de la danse
127	253	126. Le rôle de la poésie
128	254	127. Le rôle de la prose
129	255	128. Le rôle de la dramaturgie
130	256	129. Le rôle de la musique
131	257	130. Le rôle de la peinture
132	258	131. Le rôle de l'architecture
133	259	132. Le rôle de la sculpture
134	260	133. Le rôle de la danse
135	261	134. Le rôle de la poésie
136	262	135. Le rôle de la prose
137	263	136. Le rôle de la dramaturgie
138	264	137. Le rôle de la musique
139	265	138. Le rôle de la peinture
140	266	139. Le rôle de l'architecture
141	267	140. Le rôle de la sculpture
142	268	141. Le rôle de la danse
143	269	142. Le rôle de la poésie
144	270	143. Le rôle de la prose
145	271	144. Le rôle de la dramaturgie
146	272	145. Le rôle de la musique
147	273	146. Le rôle de la peinture
148	274	147. Le rôle de l'architecture
149	275	148. Le rôle de la sculpture
150	276	149. Le rôle de la danse
151	277	150. Le rôle de la poésie
152	278	151. Le rôle de la prose
153	279	152. Le rôle de la dramaturgie
154	280	153. Le rôle de la musique
155	281	154. Le rôle de la peinture
156	282	155. Le rôle de l'architecture
157	283	156. Le rôle de la sculpture
158	284	157. Le rôle de la danse
159	285	158. Le rôle de la poésie
160	286	159. Le rôle de la prose
161	287	160. Le rôle de la dramaturgie
162	288	161. Le rôle de la musique
163	289	162. Le rôle de la peinture
164	290	163. Le rôle de l'architecture
165	291	164. Le rôle de la sculpture
166	292	165. Le rôle de la danse
167	293	166. Le rôle de la poésie
168	294	167. Le rôle de la prose
169	295	168. Le rôle de la dramaturgie
170	296	169. Le rôle de la musique
171	297	170. Le rôle de la peinture
172	298	171. Le rôle de l'architecture
173	299	172. Le rôle de la sculpture
174	300	173. Le rôle de la danse
175	301	174. Le rôle de la poésie
176	302	175. Le rôle de la prose
177	303	176. Le rôle de la dramaturgie
178	304	177. Le rôle de la musique
179	305	178. Le rôle de la peinture
180	306	179. Le rôle de l'architecture
181	307	180. Le rôle de la sculpture
182	308	181. Le rôle de la danse
183	309	182. Le rôle de la poésie
184	310	183. Le rôle de la prose
185	311	184. Le rôle de la dramaturgie
186	312	185. Le rôle de la musique
187	313	186. Le rôle de la peinture
188	314	187. Le rôle de l'architecture
189	315	188. Le rôle de la sculpture
190	316	189. Le rôle de la danse
191	317	190. Le rôle de la poésie
192	318	191. Le rôle de la prose
193	319	192. Le rôle de la dramaturgie
194	320	193. Le rôle de la musique
195	321	194. Le rôle de la peinture
196	322	195. Le rôle de l'architecture
197	323	196. Le rôle de la sculpture
198	324	197. Le rôle de la danse
199	325	198. Le rôle de la poésie
200	326	199. Le rôle de la prose
201	327	200. Le rôle de la dramaturgie
202	328	201. Le rôle de la musique
203	329	202. Le rôle de la peinture
204	330	203. Le rôle de l'architecture
205	331	204. Le rôle de la sculpture
206	332	205. Le rôle de la danse
207	333	206. Le rôle de la poésie
208	334	207. Le rôle de la prose
209	335	208. Le rôle de la dramaturgie
210	336	209. Le rôle de la musique
211	337	210. Le rôle de la peinture
212	338	211. Le rôle de l'architecture
213	339	212. Le rôle de la sculpture
214	340	213. Le rôle de la danse
215	341	214. Le rôle de la poésie
216	342	215. Le rôle de la prose
217	343	216. Le rôle de la dramaturgie
218	344	217. Le rôle de la musique
219	345	218. Le rôle de la peinture
220	346	219. Le rôle de l'architecture
221	347	220. Le rôle de la sculpture
222	348	221. Le rôle de la danse
223	349	222. Le rôle de la poésie
224	350	223. Le rôle de la prose
225	351	224. Le rôle de la dramaturgie
226	352	225. Le rôle de la musique
227	353	226. Le rôle de la peinture
228	354	227. Le rôle de l'architecture
229	355	228. Le rôle de la sculpture
230	356	229. Le rôle de la danse
231	357	230. Le rôle de la poésie
232	358	231. Le rôle de la prose
233	359	232. Le rôle de la dramaturgie
234	360	233. Le rôle de la musique
235	361	234. Le rôle de la peinture
236	362	235. Le rôle de l'architecture
237	363	236. Le rôle de la sculpture
238	364	237. Le rôle de la danse
239	365	238. Le rôle de la poésie
240	366	239. Le rôle de la prose
241	367	240. Le rôle de la dramaturgie
242	368	241. Le rôle de la musique
243	369	242. Le rôle de la peinture
244	370	243. Le rôle de l'architecture
245	371	244. Le rôle de la sculpture
246	372	245. Le rôle de la danse
247	373	246. Le rôle de la poésie
248	374	247. Le rôle de la prose
249	375	248. Le rôle de la dramaturgie
250	376	249. Le rôle de la musique
251	377	250. Le rôle de la peinture
252	378	251. Le rôle de l'architecture
253	379	252. Le rôle de la sculpture
254	380	253. Le rôle de la danse
255	381	254. Le rôle de la poésie
256	382	255. Le rôle de la prose
257	383	256. Le rôle de la dramaturgie
258	384	257. Le rôle de la musique
259	385	258. Le rôle de la peinture
260	386	259. Le rôle de l'architecture
261	387	260. Le rôle de la sculpture
262	388	261. Le rôle de la danse
263	389	262. Le rôle de la poésie
264	390	263. Le rôle de la prose
265	391	264. Le rôle de la dramaturgie
266	392	265. Le rôle de la musique
267	393	266. Le rôle de la peinture
268	394	267. Le rôle de l'architecture
269	395	268. Le rôle de la sculpture
270	396	269. Le rôle de la danse
271	397	270. Le rôle de la poésie
272	398	271. Le rôle de la prose
273	399	272. Le rôle de la dramaturgie
274	400	273. Le rôle de la musique
275	401	274. Le rôle de la peinture
276	402	275. Le rôle de l'architecture
277	403	276. Le rôle de la sculpture
278	404	277. Le rôle de la danse
279	405	278. Le rôle de la poésie
280	406	279. Le rôle de la prose
281	407	280. Le rôle de la dramaturgie
282	408	281. Le rôle de la musique
283	409	282. Le rôle de la peinture
284	410	283. Le rôle de l'architecture
285	411	284. Le rôle de la sculpture
286	412	285. Le rôle de la danse
287	413	286. Le rôle de la poésie
288	414	287. Le rôle de la prose
289	415	288. Le rôle de la dramaturgie
290	416	289. Le rôle de la musique
291	417	290. Le rôle de la peinture
292	418	291. Le rôle de l'architecture
293	419	292. Le rôle de la sculpture
294	420	293. Le rôle de la danse
295	421	294. Le rôle de la poésie
296	422	295. Le rôle de la prose
297	423	296. Le rôle de la dramaturgie
298	424	297. Le rôle de la musique
299	425	298. Le rôle de la peinture
300	426	299. Le rôle de l'architecture
301	427	300. Le rôle de la sculpture
302	428	301. Le rôle de la danse
303	429	302. Le rôle de la poésie
304	430	303. Le rôle de la prose
305	431	304. Le rôle de la dramaturgie
306	432	305. Le rôle de la musique
307	433	306. Le rôle de la peinture
308	434	307. Le rôle de l'architecture
309		