

Administration des chemins de fer de l'État belge.

RÈGLEMENT GÉNÉRAL D'EXPLOITATION.

Deuxième partie.

FASCICULE I.

Instruction réglant le transport des

VOYAGEURS

en services intérieur et mixtes.

Prix normaux.

Ministère des chemins de fer, postes et télégraphes.

Administration des chemins de fer de l'Etat Belge.

Règlement général d'exploitation.

DEUXIÈME PARTIE.

Voyageurs et Bagages.

FASCICULE I.

**Voyageurs à prix normaux, en services intérieur
et mixtes.**

1910

GAND
IMPRIMERIE VAN DOOSSELAERE
Boulevard Heirnisse. 17.

DIRECTION DE L'EXPLOITATION

AVIS.

Le règlement général d'exploitation, 2^e partie, fascicule I,
est mis en vigueur à partir du 1^r mai 1910.

L'administrateur-président,

DE RUDDER.

NOTE.

Le texte des conditions réglementaires pour le transport des voyageurs et des bagages en service intérieur de l'Etat belge et en services mixtes entre les chemins de fer de l'Etat belge, du Nord-belge, de Gand à Terneuzen, de Malines à Terneuzen, de Hasselt à Maeseyck et de Chimay est imprimée en **caractères gras**, et suivi de l'indication C. R. (conditions réglementaires), du numéro de l'article et, le cas échéant, de l'alinéa du dit article.

EXEMPLE :

C.R. 10 § 3 signifie : conditions réglementaires, article 10, 3^e alinéa.

Les renvois aux conditions réglementaires, concernant le service intérieur des compagnies, ne sont pas reproduits dans la présente brochure.

Autres abréviations utilisées dans ce fascicule :

R. G. E. = Règlement général d'exploitation.

R. G. C. = Règlement général du contrôle.

NOTE

Le texte des conditions réglementaires pour le transport des voyageurs et des bagages en service intérieur de l'Etat belge, et en services mixtes, les lignes de fer de l'Etat belge, du Nord-belge, de Gand à Termonia, de Malines à Termonia, de Hasselt à Massoy et de Chimay est imprimé en caractères gras, et suivi de l'indication C. R. (conditions réglementaires). Au numéro de l'article, le cas échéant, de l'alinéa du dit article.

EXEMPLE :

C. R. 10 § 3 signifie : conditions réglementaires, article 10, 3^e alinéa.
Les renvois aux conditions réglementaires, concernant le service intérieur des compagnies, ne sont pas reproduits dans la présente brochure.

Autres abréviations utilisées dans ce fascicule :

- R. G. E. = Règlement général d'exploitation.
- R. G. C. = Règlement général de contrôle.

SOMMAIRE.

	PAGES.
Voyageurs en général	7
Malades	79
Aliénés	81
Trains spéciaux	82
Compartiments loués	86
Compartiments réservés, voitures-salon, wagons-restaurant, wagons-salon-restaurant et wagons-lits entrant dans la composition régulière des trains.	89
Voitures spéciales, voitures-salon, wagons-salon et wagons-lits loués	94
Billets à prix normaux délivrés en échange de bons.	97
Table alphabétique des matières	103

Voyageurs à prix normaux.

Voyageurs en général.

Distribution des billets.

Art. 1^{er}. — Le paiement du prix de transport se constate par la délivrance d'un billet. (C.R. 1 — § 1)

Aucune perception ne peut donc être faite d'un voyageur, sans qu'il soit remis à celui-ci un titre — billet ou carte d'abonnement — constatant le paiement.

Art. 2. — Au point de vue de la distribution des billets, les bureaux se subdivisent en stations, haltes, points d'arrêt gardés et points d'arrêt non gardés. (C.R. 1 — § 2).

Le R. G. E., 2^e partie, fascicule VII contient la nomenclature des bureaux, avec indication de la catégorie à laquelle ils appartiennent.

Art. 3. — Les stations et haltes délivrent des billets simples et d'aller et retour de toutes classes et catégories, pour toutes les stations, haltes et points d'arrêt du service intérieur et pour les bureaux tarifés en services mixtes. (C.R. 1 — § 3).

Les relations des services mixtes sont portées à la connaissance des bureaux intéressés par voie de circulaires — collection des tarifs — ou par instructions manuscrites.

Art. 4. — Au départ des points d'arrêt, la délivrance est limitée aux billets de 2^e et 3^e classes seulement; pour pouvoir prendre place en classe supérieure, les voyageurs doivent se munir d'un billet de 2^e classe et d'un autre de 3^e classe. (C.R. 1 — § 4).

Art. 5. — Les points d'arrêt gardés ne délivrent, pour certaines destinations avec lesquelles ils sont tarifés, que des billets simples et d'aller et retour à prix normaux, et des billets à prix réduit pour enfants, électeurs et militaires voyageant à leurs frais. (C.R. 1 — § 5).

En règle générale, la tarification au départ des points d'arrêt gardés est limitée aux destinations pouvant être inscrites sur douze billets (de chaque classe ou catégorie). Les instructions publiées à l'occasion de l'ouverture des points d'arrêt indiquent ces destinations. Aucune modification ne peut être apportée à ces relations sans l'autorisation de la direction de l'exploitation.

Un tableau indiquant les destinations pour lesquelles on délivre des billets et les prix de ceux-ci est, autant que possible, affiché au guichet des points d'arrêt gardés.

Des billets d'abonnements pour ouvriers, valables au départ des points d'arrêt gardés et en destination de tous les bureaux du réseau, sont délivrés à l'intervention des stations dont dépendent ces points d'arrêt, aux conditions indiquées à l'art. 137 du fascicule III.

Voir aussi l'art. 117 du fascicule II pour ce qui concerne les électeurs voyageant en débet.

Art. 6. — Aux points d'arrêt non gardés, la distribution est limitée aux billets simples et d'aller et retour, à prix normaux seulement, pour les relations voisines. (C.R. 1 — § 6).

Les instructions publiées à l'occasion de l'ouverture des points d'arrêt non gardés indiquent les destinations pour lesquelles il est délivré des billets.

Art. 7. — Dans les stations, haltes et points d'arrêt gardés, la distribution des billets se fait aux guichets du bureau même. (C.R. 1 — § 7).

Au départ des points d'arrêt non gardés, elle se fait dans le train. (C.R. 1 — § 8).

Le mode de délivrance des billets dans le train est indiqué aux art. 41 à 48.

Art. 8. — Les guichets sont ouverts, pour les destinations pouvant être atteintes par les trains en partance, dans les stations et haltes de l'Etat belge et de Malines à Terneuzen, **30** minutes et dans tous les autres bureaux **15** minutes avant l'heure officielle du départ de ces trains. La distribution des billets cesse, dans tous les bureaux, **2** minutes avant cette heure. (C.R. 1 — § 9).

Dans les points d'arrêt gardés, la distribution commence donc 15 minutes avant l'heure officielle de départ du train.

L'ouverture des guichets ne peut être retardée sous aucun prétexte. Une mesure disciplinaire doit être infligée à l'agent en défaut sous ce rapport.

Art. 9. — Si un retard se produit dans l'expédition ou dans la marche d'un train de voyageurs, la délivrance des billets ne cesse que deux minutes avant l'heure effective de départ de ce train.

Art. 10. — Les guichets établis à l'intérieur de certaines gares ne peuvent délivrer un billet pour au-delà qu'en échange d'un billet ou sur présentation d'une carte d'abonnement ou d'un permis de libre parcours, — billet, carte ou permis en destination du bureau même et valable par le train arrivant, — ou encore en échange d'un ticket d'entrée.

Billets.

Art. 11. — Sauf au départ des points d'arrêt non gardés, aucun voyageur ne peut prendre place dans une voiture du chemin de fer sans être muni d'un billet régulier. (C.R. 2 — § 1).

Art. 12. — Pour avoir force de circulation, les billets doivent être timbrés.

Le timbrage se fait au moment de la délivrance, au moyen d'une presse à timbre sec, imprimant en creux :

1° Une lettre permettant de reconnaître l'agent distributeur, (1)

2° le chiffre du jour,

3° le mois représenté par l'un des nombres 1 à 12, ou par l'abréviation du nom du mois,

4° l'heure.

La date des billets distribués du 1^{er} au 9 de chaque mois est précédée immédiatement d'un astérisque.

(1) Certaines presses, d'un modèle ancien, ne comportent pas cette lettre.

EXEMPLES :

Timbrage.

Signification.

P — *4 — 5 — 12 P lettre attribuée au distributeur, 4 mai. 12 heures.
C — 17 JANV. 23 C id. id. id. id. 17 janvier, 23 heures.

Art. 13. — L'heure à indiquer sur les billets est l'heure officielle du départ du train, abstraction faite des minutes complémentaires. C'est ainsi que les billets délivrés pour les trains partant entre 10 h. et 10 h. 59, ces heures comprises, doivent être uniformément timbrés de 10 heures, et ceux délivrés pour les trains partant entre minuit et minuit 59 doivent être timbrés de 0 heure, etc. etc.

Art. 14. — Exceptionnellement, lorsque le même guichet doit délivrer simultanément des billets pour deux trains partant dans un intervalle de 30 minutes, mais à des heures différentes (abstraction faite des minutes) les billets à délivrer pour le second de ces trains doivent être timbrés à la même heure que ceux à délivrer pour le premier. C'est ainsi, par exemple, qu'on indiquera 6 heures sur les billets délivrés au même guichet, pour les trains partant respectivement à 6 h. 38 et à 7 h. 2.

Art. 15. — Les caractères mobiles de la presse doivent être changés, savoir :

l'heure, immédiatement après le départ du dernier train dans l'intervalle de l'heure ;

la date, chaque jour après le dernier départ ;

le mois, à l'expiration de la dernière journée de chaque mois.

Art. 16. — Le préposé au guichet, après avoir changé les caractères, doit s'assurer qu'il a régulièrement opéré ; à cet effet, avant de commencer un débit de billets, il essaie la presse à dater au moyen de cartons en blanc.

Ces cartons doivent être demandés par bon I. C. 17, au service des imprimés, par l'intermédiaire du directeur de service de l'exploitation.

Art. 17. — La presse à dater, ainsi que les caractères mobiles, doivent faire l'objet d'une attention spéciale de la part des chefs de station qui les font tenir dans un état constant de propreté et prennent les mesures nécessaires pour leur bonne conservation.

Art. 18. — Le bureau de départ est rendu responsable de toute irrégularité de timbrage; le cas échéant, il est forcé en recette pour le montant de tout billet qui présente des causes d'annulation de nature à exposer le voyageur à devoir payer une seconde fois.

Art. 19. — Il est formellement interdit de timbrer deux fois un même billet; lorsque par suite d'une circonstance quelconque, un billet se trouve mal timbré et sans emploi, le préposé au guichet est tenu de l'annuler.

Art. 20. — Les billets se subdivisent en billets passe-partout, dits « à talon-valeur », en billets à destinations multiples et en billets à destination unique.

Art. 21. — Les billets à talon-valeur, en débit dans les stations et haltes seulement, servent en général pour les relations des services intérieur et mixtes qui ne comportent pas un débit minimum de 36 billets par an. Dès que ce minimum est atteint, les stations doivent demander à la direction du contrôle des recettes et des matières des billets à destination unique ou à destinations multiples pour la classe et l'espèce de billets en cause.

Dans certains autres cas justifiés par les exigences du service : augmentation du trafic, affluence de voyageurs à certaines périodes de l'année, difficulté de la distribution à certains trains, etc., des billets à destination unique ou à destinations multiples devront être demandés à la même direction, bien que le minimum de 36 par an n'ait pas été atteint.

Art. 22. — Les billets à destinations multiples ne peuvent être utilisés :

1° pour les relations de services mixtes;

2° pour les relations donnant lieu à partage avec les sc-

ciétés concessionnaires dont l'Etat Belge exploite les lignes :
Braine-le-Comte à Gand — Eecloo à Bruges — Hal à Ath et
Tournai à la frontière près Blandain — Jurbise à Tournai —
Spa à la frontière près Gouvy — Welkenraedt à la frontière
près Gemmenich ;

3° au départ et en destination des bureaux de Frameries et
de Givet ;

4° en destination des stations ci-après :

Alost (Nord)	Hal
Anvers (Gare Centrale)	Heyst
Id. (Waes)	La Louvière
Ath	Liège (Guillemins)
Binche	Lierre
Blankenberghe	Louvain
Bruges	Malines
Bruxelles (Midi)	Mons
Id. (Nord)	Mouscron
Id. (Q.-L.)	Namur
Charleroy (Sud)	Ostende
Châtelineau-Châtelet	Spa
Courtrai	Tirlemont
Gand (Sud)	Tournai
Id. (Waes)	Verviers (Ouest)
Grammont	Vilvorde

Art. 23. — Trois destinations, *au maximum*, peuvent figurer sur un même billet à destinations multiples, étant entendu que le nombre de lignes d'inscriptions relatives à ces destinations ne peut être supérieur à quatre.

La traduction flamande comme aussi la direction de transport, comptent chacune pour une inscription.

Sont donc complets les billets portant :

— trois destinations, sans traduction ni direction :

Boom
Duffel
Niel

— trois destinations dont une avec traduction ou une avec direction de transport :

Anseghem	Dinant
{ <i>S^t-Denis-Boekel-Nederzwalm</i>	<i>par l'Etat</i>
{ Boucle <i>S^t-Denis-Nederzwalm</i>	Naninne
Templeuve	Pondrôme

— deux destinations, toutes deux avec traduction ou toutes deux avec direction de transport :

{ <i>Ordingen</i>	Péruwelz
{ Ordange	<i>viâ Basècles-Carières</i>
{ <i>St-Truiden</i>	Quevaucamps
{ St-Trond	<i>viâ Basècles-Carières</i>

— deux destinations, une avec traduction et direction de transport, l'autre sans traduction ni direction :

Aije
{ <i>St-Truiden</i>
{ St-Trond
{ <i>viâ Hannut</i>

— deux destinations, l'une avec direction de transport, l'autre avec traduction :

Huccorgne
<i>par l'Etat</i>
{ <i>Pirnigen</i>
{ Pirange

Art. 24. — Les billets à destination unique sont employés pour toutes les relations, qui, pour une cause quelconque, ne peuvent être inscrites sur les billets à destinations multiples.

Art. 25. — Les billets à talon-valeur, à destinations multiples et à destination unique se subdivisent en billets pour un voyage simple et en billets pour un voyage aller et retour.

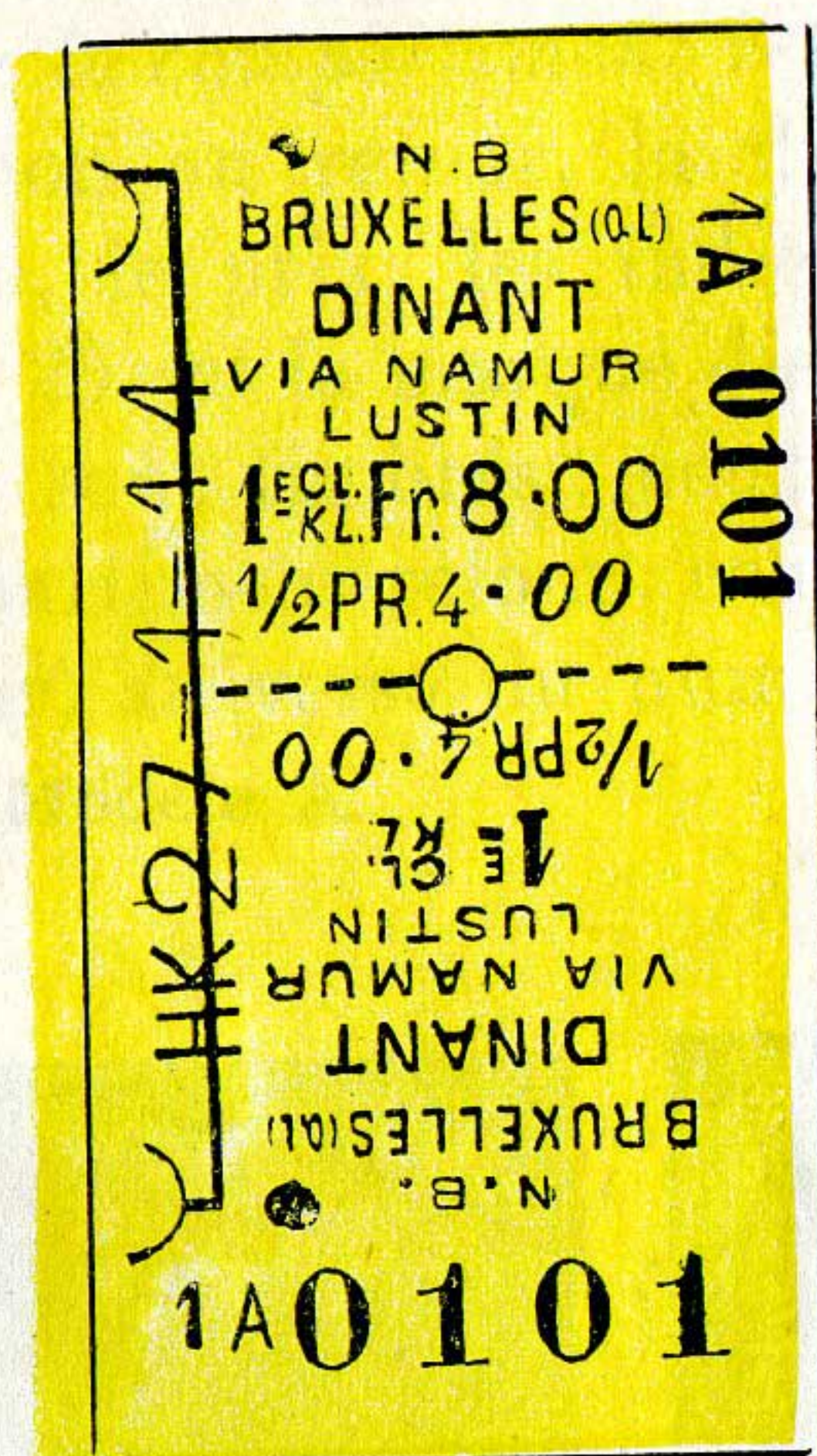
Ils sont en carton, de couleur brune pour la 3^e classe, verte pour la 2^e classe, jaune pour les « réservé » et 1^{re} classe des services mixtes.

Ils portent le numéro du guichet, une lettre de série commençant par A, et un numéro d'ordre continu de 0 à 9999.

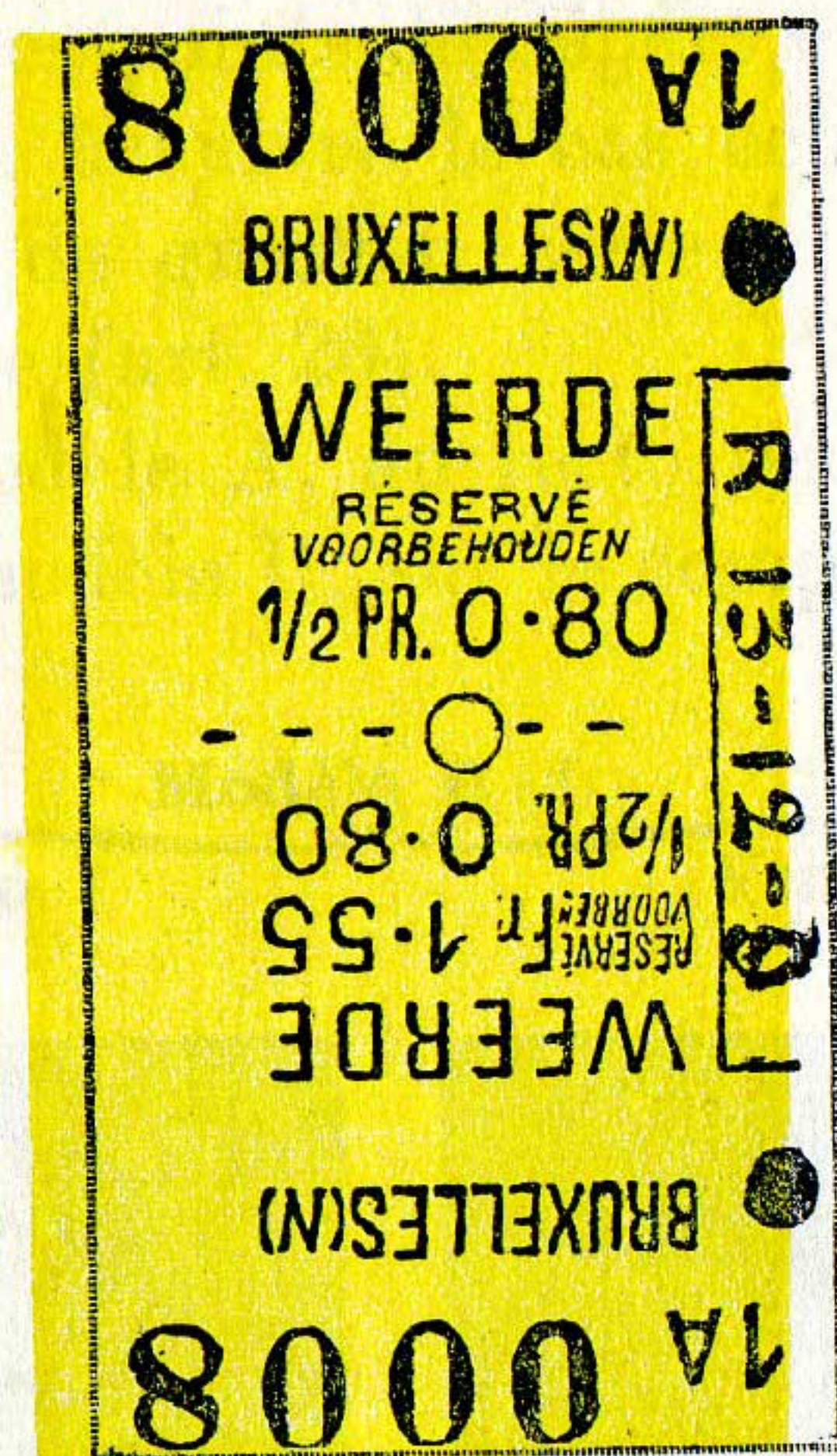
Art. 26. — Tous les billets d'aller et retour ont un compartiment aller et un compartiment retour, lequel porte une barre distinctive rouge.

Art. 27. — Les billets simples à destination unique et à destinations multiples sont à double usage, c'est-à-dire qu'ils peuvent servir indifféremment pour des voyages à prix plein et pour des voyages à moitié prix.

Modèle A.



Modèle B (1).



Pour un voyage à prix plein, le billet entier est délivré. S'il s'agit d'un voyage à prix réduit de 50 p. c., il n'est remis au voyageur que la moitié du billet; l'autre moitié est replacée au casier pour être utilisée ultérieurement dans le courant de l'année.

Art. 28. — Les billets simples à destination unique portent, sur la partie supérieure seulement, le prix plein, et sur chacune de leurs parties le prix réduit de 50 p. c., la classe, le point de départ, le point de destination et, le cas

(1) Les billets du modèle B sont conservés en débit jusqu'à épuisement des quantités dont les bureaux sont pourvus. Il n'est plus imprimé que des billets du modèle A.

échéant, la direction à suivre, enfin, les indications de guichet, série et numéro (art. 25) (1).

Lorsqu'ils sont délivrés à prix pleins, ces billets sont timbrés dans le sens de la longueur, à gauche, à la place indiquée par des traits.

Art. 29. — Les billets d'aller et retour à destination unique portent :

sur le compartiment aller : les points de départ et de destination à l'aller, la direction à suivre le cas échéant, le mot « aller » et les indications de guichet, série et numéro (art. 25),

sur le compartiment retour : les points de départ et de destination au retour, la direction à suivre le cas échéant, la classe, le prix, les indications de guichet, série et numéro (art. 25) et la marque distinctive (art. 26).

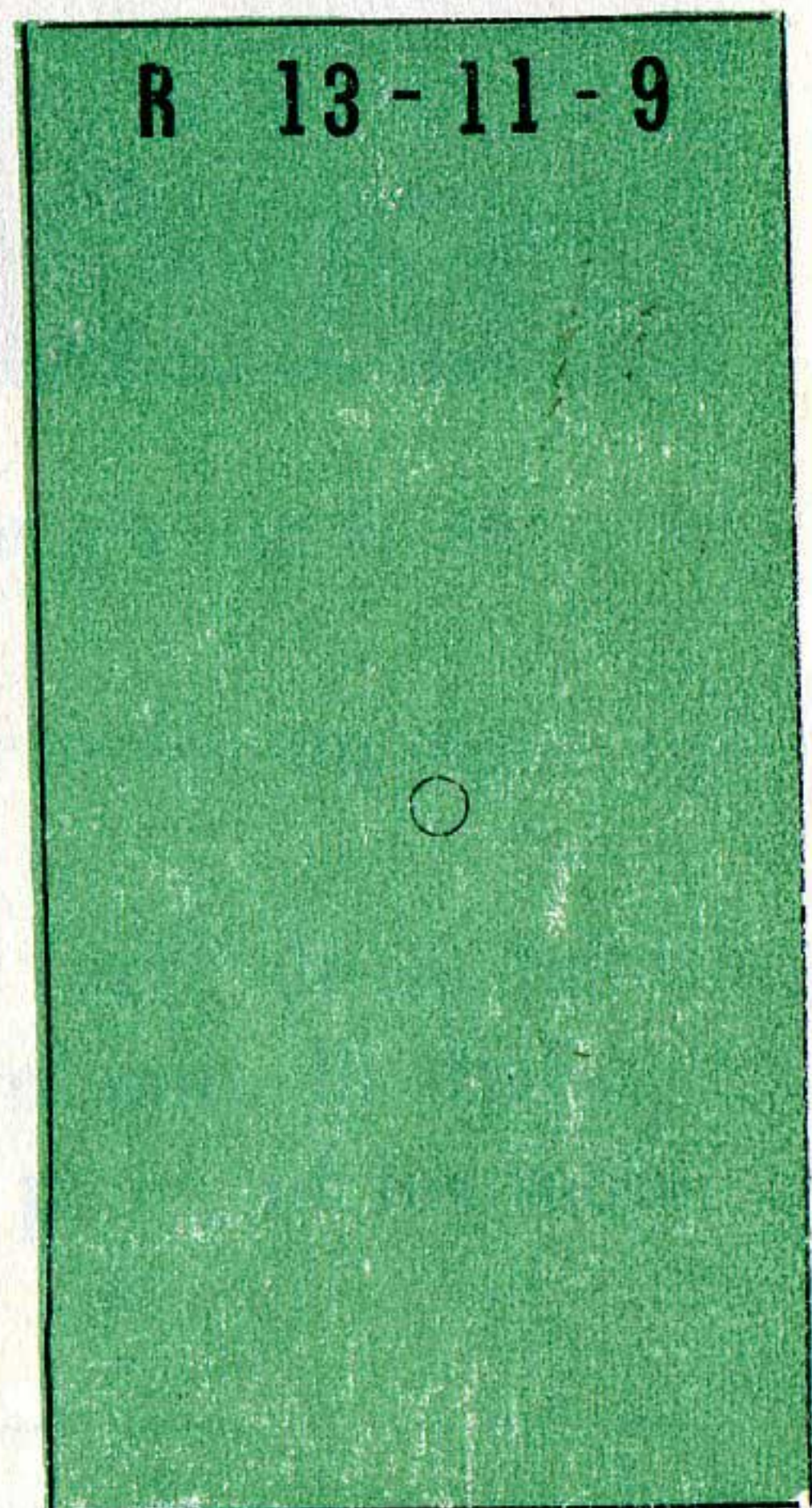
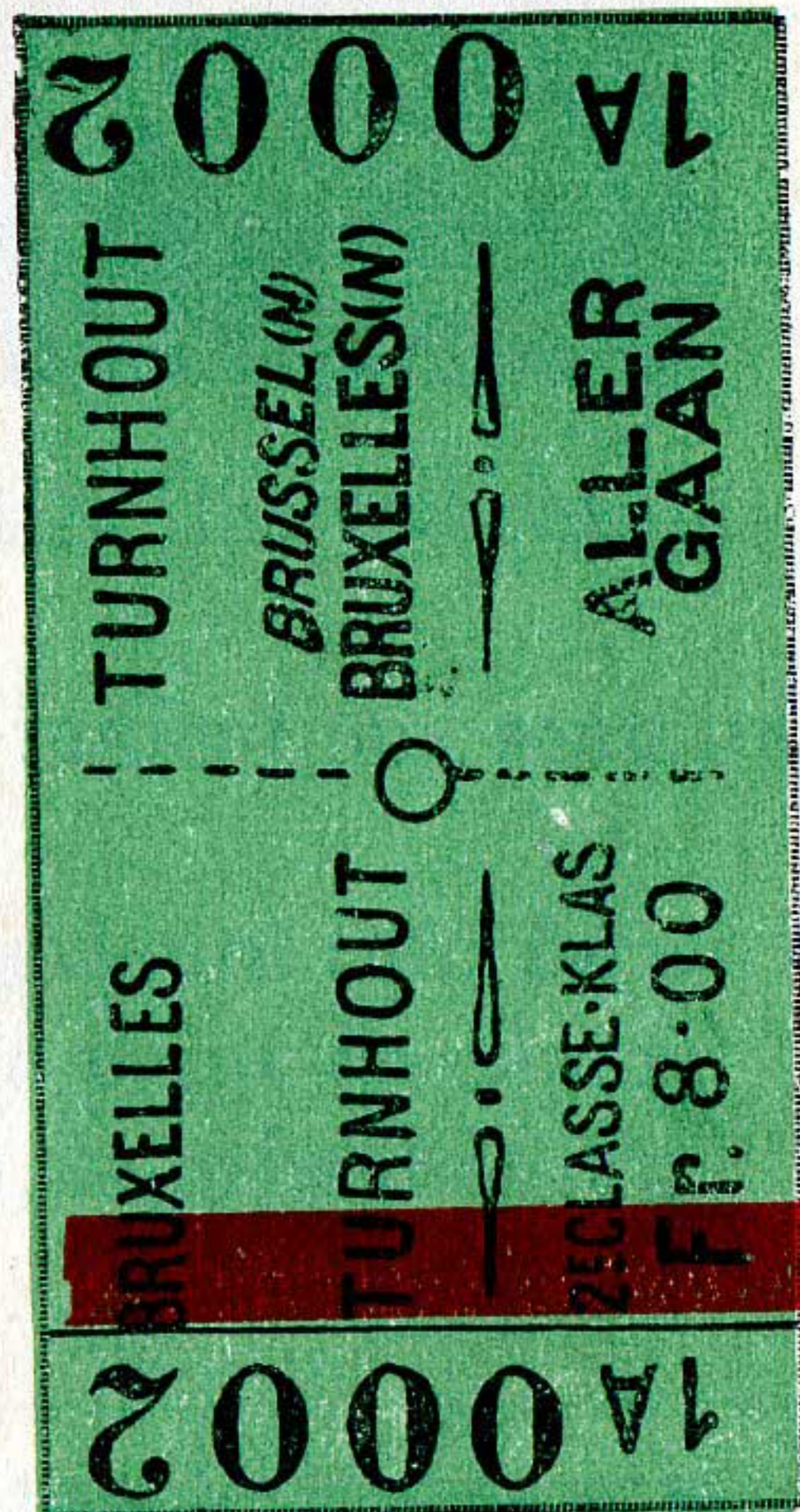
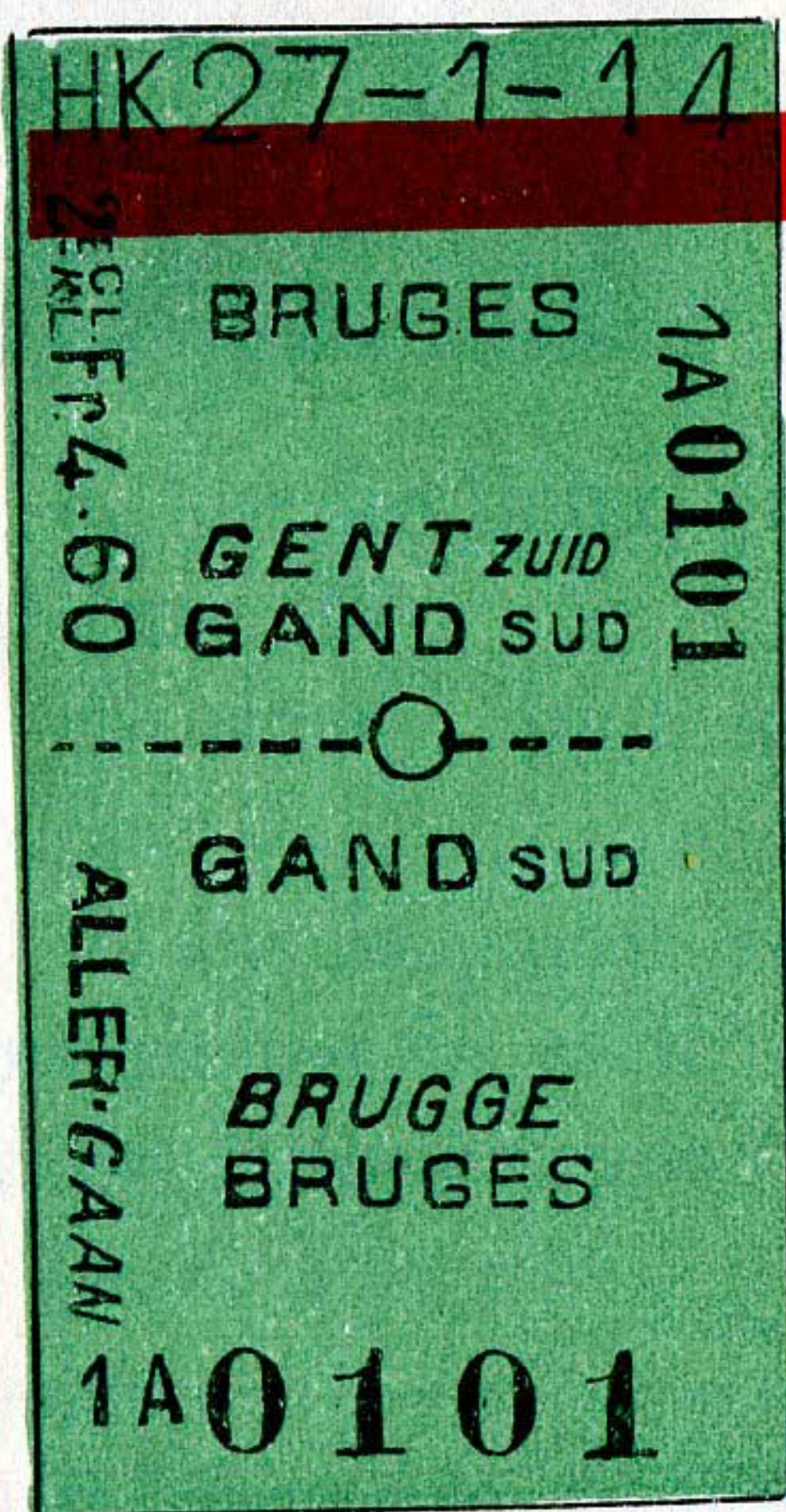
Ils sont timbrés : ceux du modèle A, au recto, en tête du compartiment retour; ceux du modèle B, sur le compartiment retour, au verso du numéro.

Modèle A.

Modèle B (2)

Recto.

Verso.



(1) Les billets imprimés, de toute nature, en destination des gares communes à l'Etat et à une compagnie belge portent la mention N. B. (Nord belge), G. T. (Gand Terneuzen), M. T. (Malines Terneuzen) ou Ch (Chimay) lorsqu'ils sont émis en service mixte avec ces compagnies.

(2) Voir renvoi page 14.

Art. 30. — Les billets simples à destinations multiples portent :

Au recto : a) sur la partie supérieure, le point de départ, la classe, la distance kilométrique taxée (1), le prix plein, le prix réduit de 50 p. c., et les mots : « *naar, vers* »

b) sur la partie inférieure, les points de destination avec, le cas échéant, la direction de transport.

Modèle A.
Recto.



Modèle B (2).
Recto.



Verso.
des deux modèles.



c) sur les deux parties, les indications de guichet, série et n° (art. 25).

Au verso, dont les indications sont imprimées en sens inverse :

a) sur la partie supérieure (qui forme le verso de la partie inférieure du recto), le point de départ, la classe, la distance kilométrique taxée (1), le prix réduit de 50 p. c., et les mots : « *naar, vers* ».

(1) Lorsque le nombre de destinations à la même distance exige la création de plusieurs billets à destinations multiples, l'indication de la distance est précédée d'une des lettres A, B, C, etc.

(2) Voir renvoi page 14.

b) sur la partie inférieure (qui forme le verso de la partie supérieure du recto), les points de destination avec, le cas échéant, la direction de transport.

Lorsqu'ils sont délivrés à prix plein, ces billets sont timbrés, au recto, à gauche, dans le sens de la longueur, à la place indiquée par des traits.

Art. 31. — Les billets d'aller et retour à destination multiples du modèle A portent :

Sur le compartiment aller : le point de départ ; les destinations pour lesquelles les billets sont valables, avec les directions à suivre, le cas échéant, les indications de guichet,



série et numéro (art. 25) ; à gauche, les mots « ALLER-GAAN », à droite la distance kilométrique taxée (1).

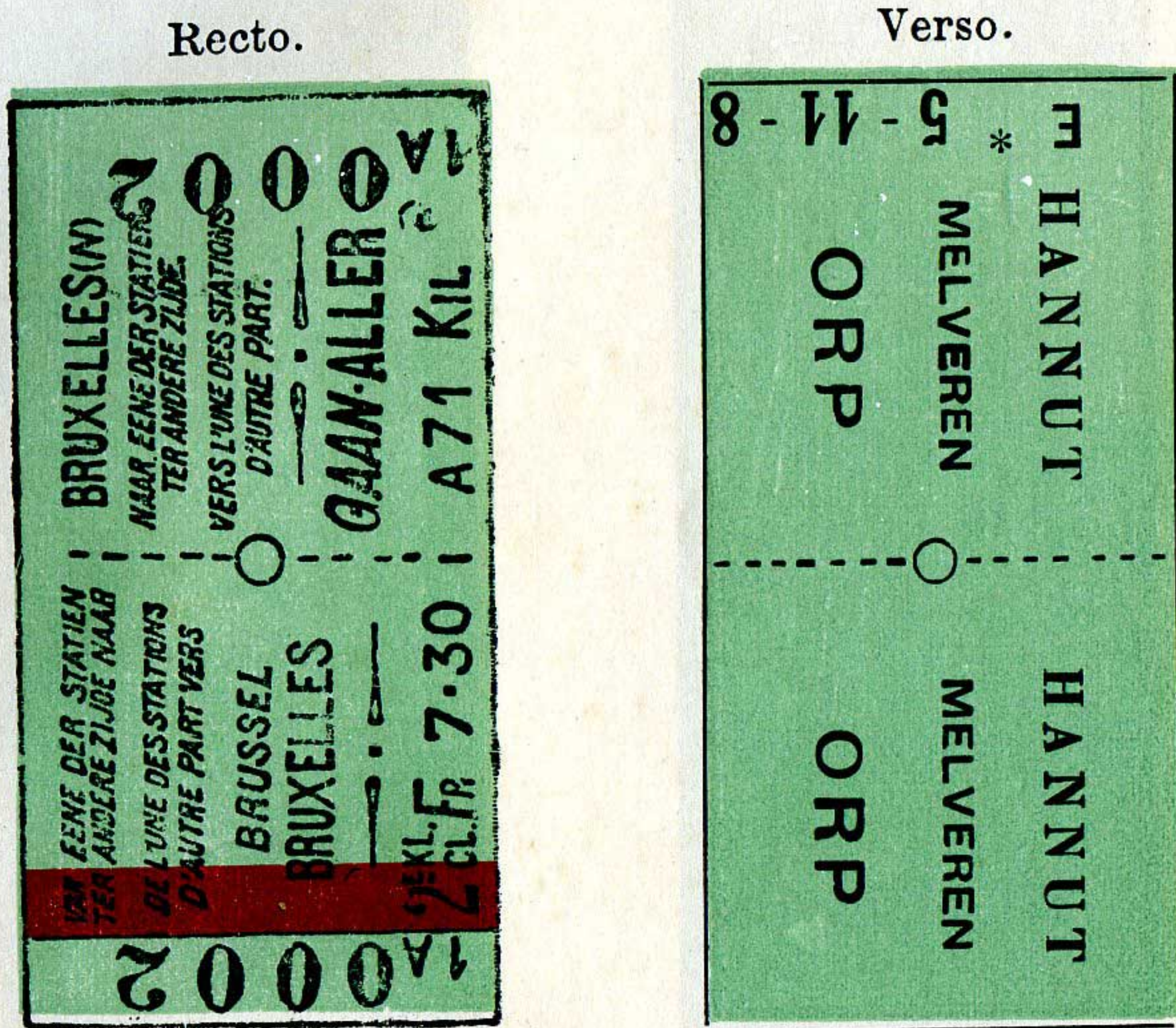
Sur le compartiment retour : les points de départ au retour et la destination, la marque distinctive (art. 26) ; à gauche la classe et le prix ; à droite, les indications de guichet, série et numéro (art. 25).

Ces billets sont timbrés au recto en tête du compartiment retour.

(1) Lorsque le nombre de destinations à la même distance exige la création de plusieurs billets à destinations multiples, l'indication de la distance est précédée d'une des lettres A, B, C, etc.

Les billets d'aller et retour à destinations multiples du modèle B (2) portent :

Au recto : 1° du compartiment aller, le point de départ, suivi des mots : « *vers l'une des stations d'autre part* », le mot « aller », la distance kilométrique taxée (1) et les indications de guichet, série et numéro (art. 25) ;



2° du compartiment retour, le point de destination précédé des mots : « *de l'une des stations d'autre part vers* » — la classe, le prix, les indications de guichet, série et numéro (art. 25) et la marque distinctive (art. 26).

Au verso : des deux compartiments, et imprimées en sens inverse du recto, les destinations pour lesquelles les billets sont valables, avec la direction à suivre, le cas échéant.

Ces billets sont timbrés sur le compartiment retour, au verso du numéro.

(1) Lorsque le nombre de destinations à la même distance exige la création de plusieurs billets à destinations multiples, l'indication de la distance est précédée d'une des lettres A, B, C, etc

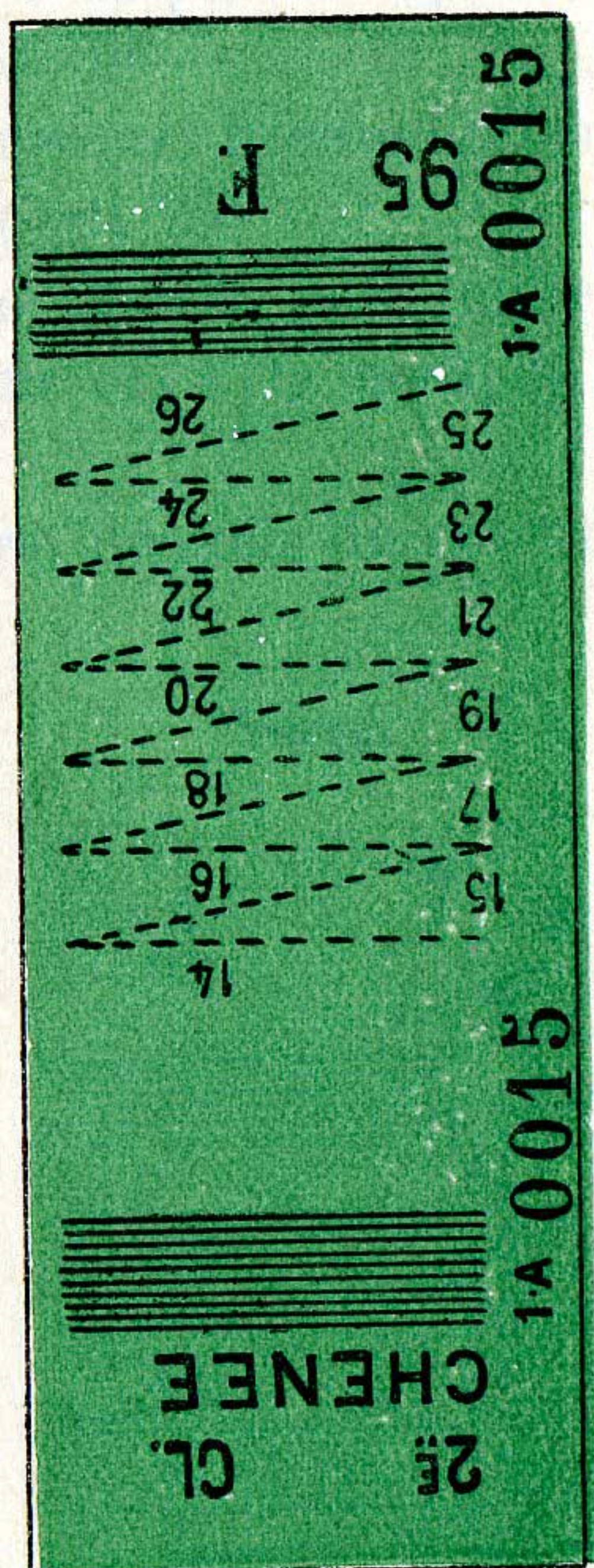
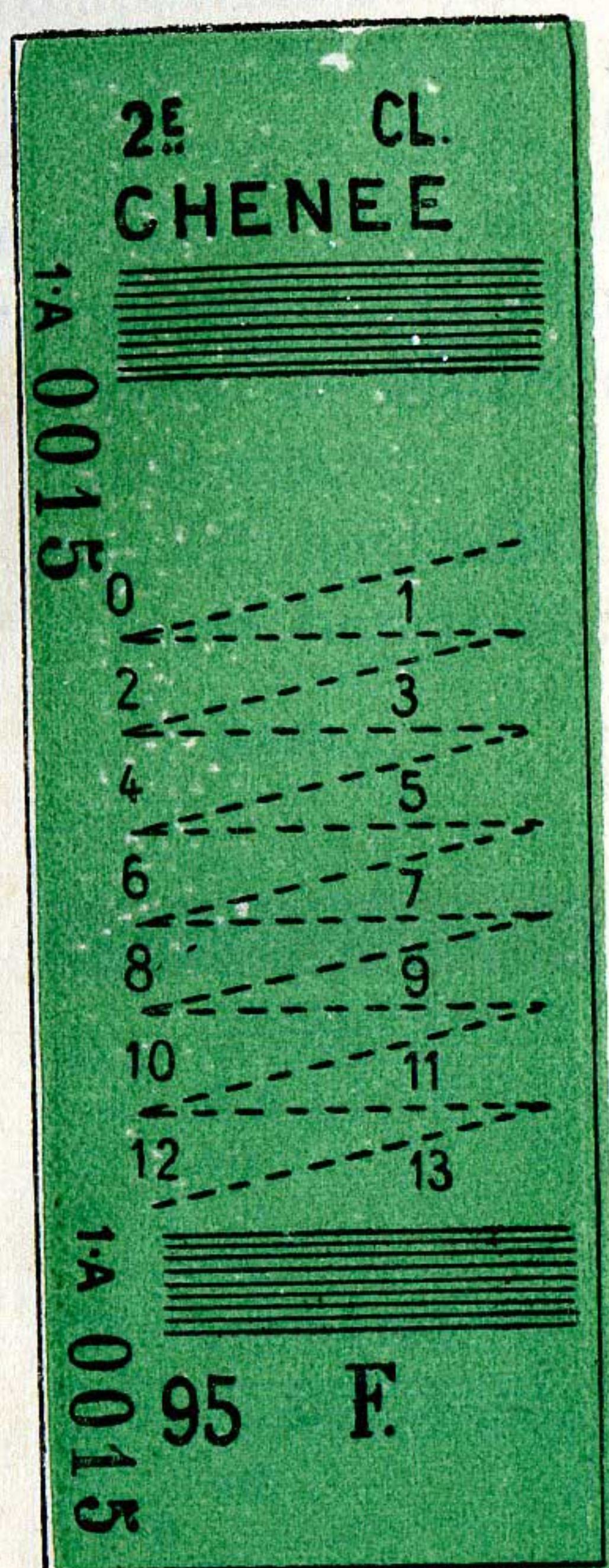
(2) Voir renvoi page 14.

Art. 32. — Les billets simples à talon-valeur sont formés de trois parties :

1° la partie supérieure, qui forme le billet proprement dit et porte les indications de guichet, série et numéro (art. 25),

Recto.

Verso.



le point de départ, la classe, et une grille sur laquelle la destination sera inscrite à la main ;

2° la partie intermédiaire qui porte, imprimée, une échelle de prix en francs ;

3° la partie inférieure, ou souche, qui porte les indications de guichet, série et numéro (art. 25), le numéro d'ordre de la station (1), la lettre **F** indiquant la place où sera inscrit le prix perçu et une grille sur laquelle la destination sera écrite à la main.

Le verso porte les mêmes indications, imprimées en sens inverse.

(1) Le numéro d'ordre est indiqué à la nomenclature des stations, haltes et points d'arrêt insérée au fascicule VII.

Une case en blanc est réservée à la suite de l'échelle de prix des billets simples « réservé ».

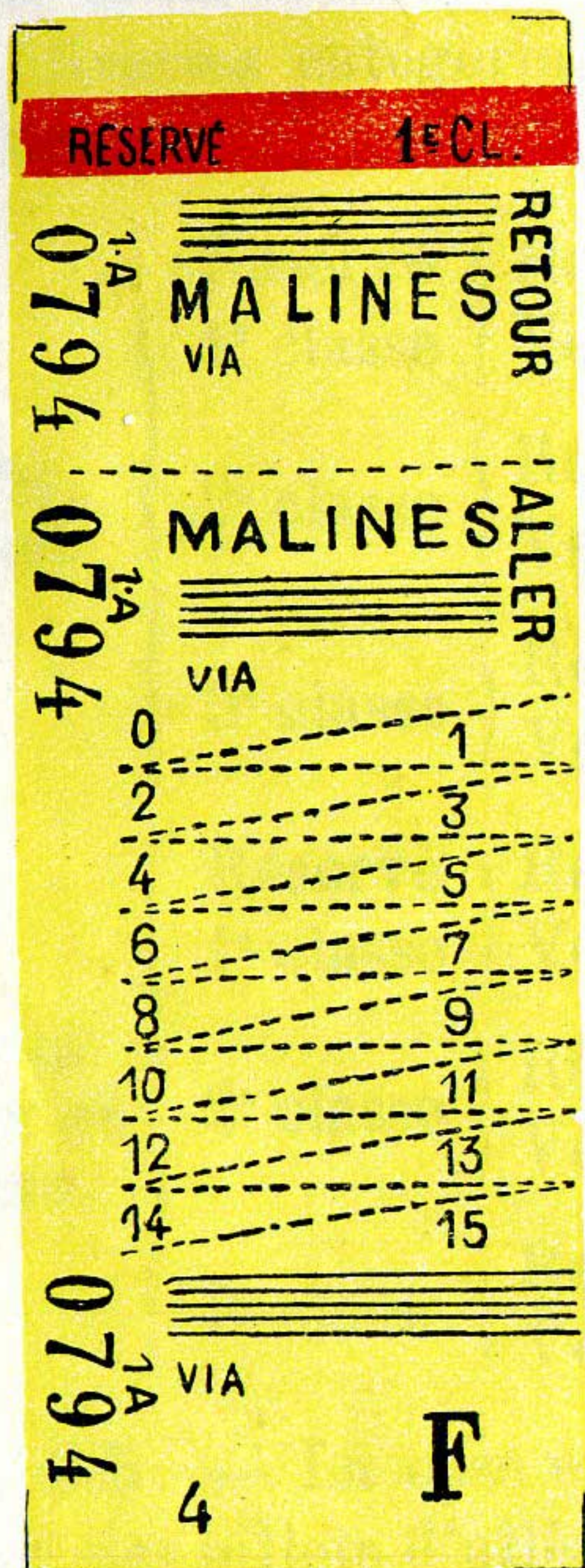
Art. 33. — Les billets d'aller et retour à talon-valeur sont formés de quatre parties :

1° le compartiment retour, placé à la partie supérieure, portant la marque distinctive (art. 26), et *verticalement*, à droite, le mot retour, à gauche les indications de guichet, série et numéro (art. 25).

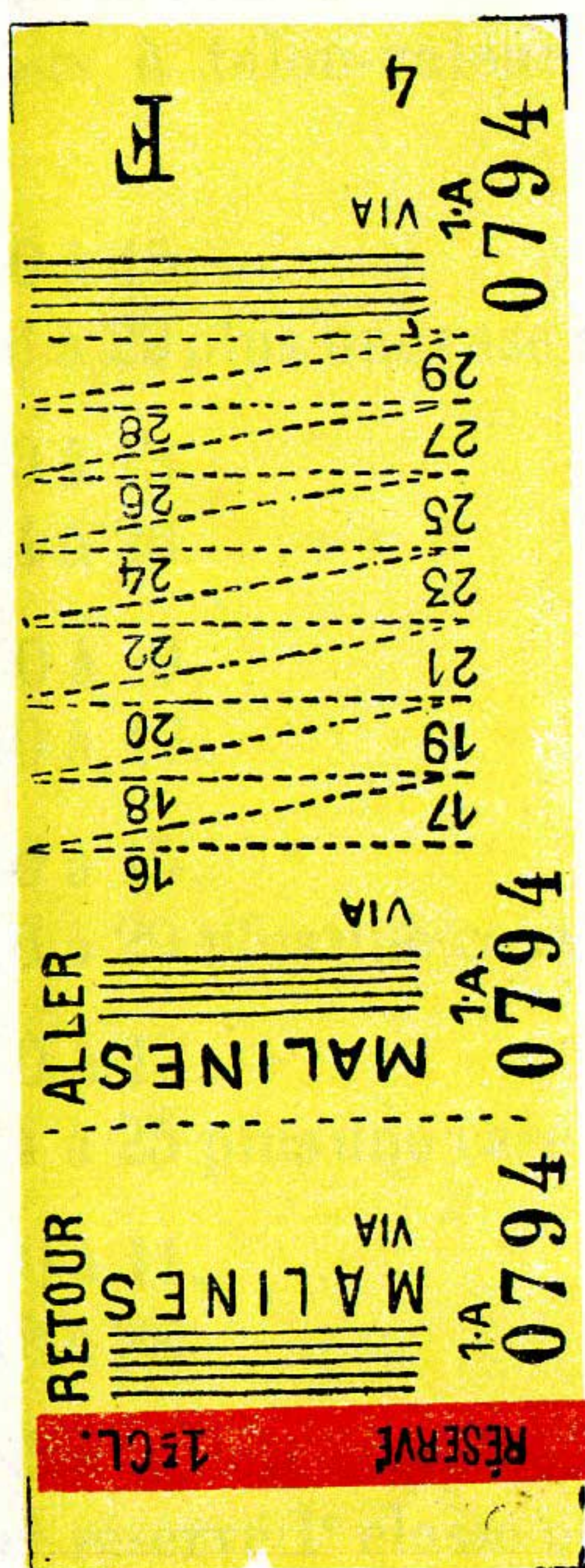
horizontalement, la classe, une grille sur laquelle sera inscrit le point de départ au retour et, à la base, le nom du bureau distributeur.

2° le compartiment aller, placé en dessous du compartiment retour; il porte imprimés :

Recto.



Verso.



verticalement, à droite, le mot aller, et, à gauche, les indications de guichet, série et numéro (art. 25).

horizontalement, le nom du bureau distributeur et une grille sur laquelle on inscrira la destination ;

3° le talon qui comporte une échelle de prix en francs ;

4° la souche, placée à la partie inférieure, qui porte :
verticalement, à gauche, les indications de guichet, série et numéro (art. 25).

horizontalement, une grille sur laquelle on écrira la destination, le numéro d'ordre de la station (1) et la lettre **F** indiquant la place où sera inscrit le prix perçu.

Le verso porte les mêmes indications imprimées en sens inverse.

Une case en blanc est réservée à la suite de l'échelle de prix des billets d'aller et retour « réservé » et 2^e classe.

Art. 34. — Les échelles de prix des billets à talon-valeur différent selon la nature et la classe des billets.

Les diverses catégories de billets à talon-valeur sont les suivantes :

Billets simples.	Réservé	Recto : fr. 0 à 15.
	1 ^e classe	Verso : » 16 à 29 plus une case en blanc.
	2 ^e classe	Recto : fr. 0 à 13. Verso : » 14 à 26.
	3 ^e classe	Recto : fr. 0 à 9. Verso : » 10 à 17.
Billets d'aller et retour.	Réservé	Recto : fr. 0 à 15.
	1 ^e classe	Verso : » 16 à 29 plus une case en blanc.
	2 ^e classe	Recto : fr. 0 à 13. Verso ; » 14 à 25 plus une case en blanc.
	3 ^e classe	Recto : fr. 0 à 11. Verso : » 12 à 22.

Art. 35. — La case en blanc des billets simples réservé/1^e classe et des billets d'aller et retour réservé/1^e classe et 2^e classe

(1) Le numéro d'ordre est indiqué à la nomenclature des stations, haltes et points d'arrêt insérée au fascicule VII

servira à l'inscription des perceptions d'un taux supérieur, respectivement, à fr. 29,90 et à fr. 25,90.

Art. 36. — Au moment de la distribution, l'agent écrit, d'une manière très lisible :

A. — *BILLETS SIMPLES.*

1° *Sur le billet proprement dit.* — Le point de destination et la direction de transport, s'il y a lieu. (Voir art. 59, 62 et 63.)

2° *Sur le talon.* — La taxe due, par l'addition des décimes ou demi-décimes qui complètent le prix en francs, ou dans la case en blanc (art. 35).

3° *Sur la souche.* — La taxe, le point de destination et, le cas échéant, la direction de transport.

B. — *BILLETS D'ALLER ET RETOUR.*

1° *Sur le compartiment retour.* — Le point de départ au retour et, s'il y a lieu, la direction de transport. (Voir art. 59, 62 et 63.)

2° *Sur le compartiment aller.* — Le point de destination à l'aller et, s'il y a lieu, la direction de transport.

3° *Sur le talon.* — La taxe due, par l'addition des décimes ou demi-décimes qui complètent le prix en francs, ou dans la case en blanc (art. 35).

4° *Sur la souche.* — La taxe, le point de destination et, le cas échéant, la direction de transport.

Le point de destination, et, pour le compartiment retour du billet d'aller et retour, le point de départ au retour, sont inscrits sur la grille à ce destinée.

Art. 37. — Les billets à talon-valeur sont timbrés uniformément en tête, du côté utilisé pour les inscriptions manuscrites. Un timbrage correspondant est fait au bas de la souche.

Pour les relations de services mixtes, le compartiment aller reçoit, après sectionnement, un timbrage au verso du côté qui a servi aux inscriptions manuscrites.

Art. 38. — La partie du billet à remettre au voyageur est

celle qui porte l'indication du prix perçu. Le sectionnement du talon doit être fait au moyen de ciseaux, en suivant le pointillé horizontal ou de biais, selon le cas.

EXEMPLES :

BILLET SIMPLE.

Billet.



Souche.

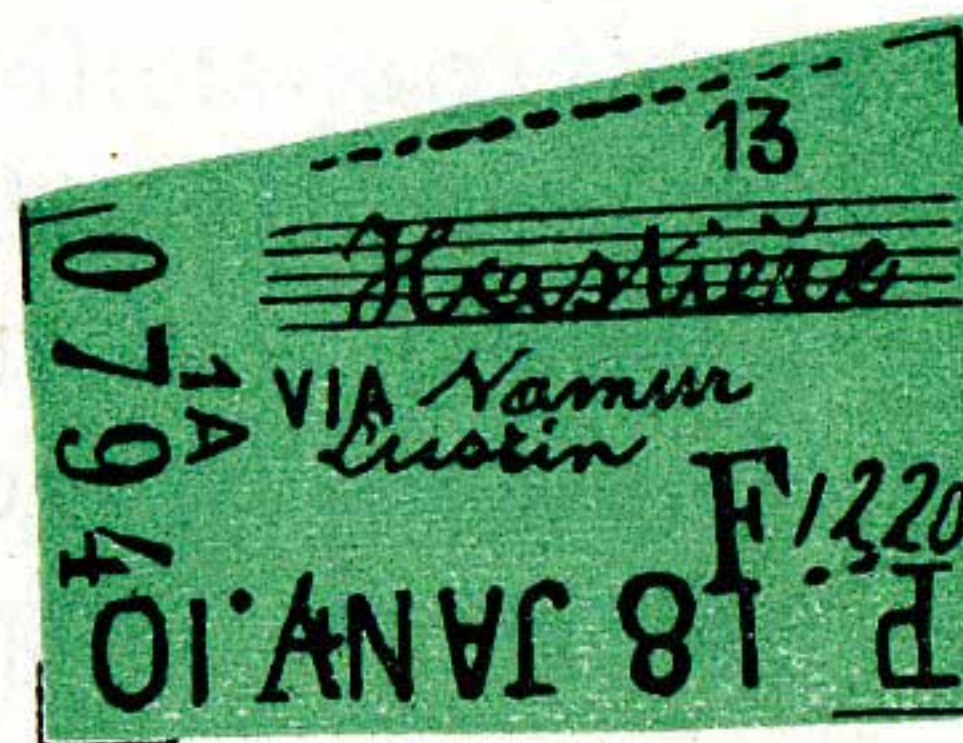


BILLET D'ALLER ET RETOUR.

Billet.



Souche.



Un timbrage est pratiqué, après sectionnement, au verso du compartiment aller de ce billet (service mixte, art. 37, 2^e alinéa).

Art. 39. — Les billets à talon-valeur ne peuvent présenter ni surcharge ni rature. En cas d'erreur, le billet doit être annulé. Toute trace d'altération du billet ou de la souche est considérée comme un fait grave qui peut donner lieu, à charge de l'agent responsable, au paiement de la valeur nominale du billet, sans préjudice de peines plus sévères, s'il y a présomption de fraude.

Art. 40. — Lorsque l'orthographe diffère, les indications de destination et de direction sont indiquées dans les deux langues, tant pour les billets simples que pour les billets d'aller et retour à talon-valeur, à destination unique et à destinations multiples.

La nomenclature des stations, haltes et points d'arrêt insérée au fascicule VII indique les dénominations officielles à porter sur les billets.

Art. 41. — Les voyageurs qui s'embarquent aux points d'arrêt non gardés comme aussi à certains bureaux où le service n'est pas ouvert au passage du train, sont munis par les gardes, de billets en papier, dits billets-jarretières, à prix entier, du modèle ci-après (page 26). Ils sont de couleur verte, pour la 2^e classe, et brune pour la 3^e classe.

Le recto du billet sert pour le voyage simple; le verso, à impression renversée, est utilisé pour le voyage aller et retour.

Les billets de 2^e et de 3^e classes, simples et d'aller et retour, portent un numéro d'ordre d'une série continue de 1 à 10.000.

Art. 42. — Ces billets sont placés dans un casier portatif divisé en deux compartiments : l'un pour contenir les billets de 2^e classe et l'autre ceux de 3^e classe. Avant et après la distribution, ce casier est mis par le garde dans une sacoche en cuir qui sert en même temps à renfermer les espèces, les souches des billets émis et les billets récolés.

Recto.

Verso.

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT BELGE.

OURT

2^{me} classe. Voyage simple.

1 A. N^o 1529

	PRIX :
BERNIMONT OU LIBRAMONT	0.35
	5 k.
WIDEUMONT	0.45
	7 k.
ROSIÈRES	0.75
	11 k.
MORHET	1.00
	15 k.
SIBRET	1.25
	19 k.
VILLEROUX	1.40
	21 k.
BASTOGNE (SUD)	1.60

Côté du billet sans valeur en destination de Ourt ou d'un point intermédiaire.

2^{me} classe. Voyage simple.

Souche.

Souche.

2^{me} classe. Voyage simple.

Côté du billet sans valeur en destination de Ourt ou d'un point intermédiaire.

	PRIX :
BERNIMONT ou LIBRAMONT à OURT	0.55
WIDEUMONT ou LIBRAMONT à OURT	0.75
ROSIÈRES à OURT	1.15
MORHET à OURT	1.55
SIBRET à OURT	1.95
VILLEROUX à OURT	2.20
BASTOGNE (SUD) à OURT	2.60
Allez BASTOGNE (SUD)	2.60

Valable pendant 2 jours ouvrables.

1 A. N^o 1529

2^{me} classe. Voyage simple.

OURT

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT BELGE.

SPÉCIMEN DU BILLET DÉLIVRÉ POUR UN VOYAGE SIMPLE.

A. — *Partie à remettre au voyageur.*

Recto.

Verso.

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT BELGE.

OURT

3^{me} classe. Voyage simple.

I B. N°

	PRIX :
BERNIMONT OU LIBRAMONT	0.20
	5 k.
WIDEUMONT	0.30
	7 k.
ROSIÈRES	0.45
	11 k.
MORHET	0.60

Souche.

3^{me} cl. Voyage aller et retour

Côté du billet sans valeur en destination de Ourt ou d'un point intermédiaire.

25 k.	1.55	Allez BASTOGNE-SUD
		BASTOGNE-SUD à OURT
	1.30	Allez VILLEROUX
		VILLEROUX à OURT
	1.15	Allez SIBRET
		SIBRET à OURT
	0.95	Allez MORHET
		MORHET à OURT

B. — *Partie à conserver par le garde.*

Recto.

Verso.

	5 k.
SIBRET	0.75
	19 k.
VILLEROUX	0.80
	21 k.
BASTOGNE-SUD	0.95
	25 k.

Côté du billet sans valeur en destination de Ourt ou d'un point intermédiaire.

3^{me} classe. Voyage simple.

Souche.

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT BELGE.

OURT

3^{me} cl. Voyage aller et retour

I B. N°

Valable pendant deux jours ouvrables.

PRIX :	
0.70	Allez ROSIÈRES
	ROSIÈRES à OURT
0.45	Allez WIDEUMONT
	WIDEUMONT à OURT
0.35	Allez BERNIMONT ou LIBRAMONT
	à OURT

SPÉCIMEN DU BILLET DÉLIVRÉ POUR UN VOYAGE D'ALLER ET RETOUR.

A. — Partie à remettre au voyageur.

Recto.

Verso.

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT BELGE,

OURT

2^{me} cl. Voyage aller et retour.
2 A. N^o

Valable pendant 2 jours ouvrables.

BERNIMONT ou LIBRAMONT à OURT.	PRIX :
Aller BERNIMONT ou LIBRAMONT	0.55
WIDEUMONT à OURT	5 k.
Aller WIDEUMONT	0.75
ROSIÈRES à OURT	7 k.
Aller ROSIÈRES	1.15
MORHET à OURT	11 k.
Aller MORHET	1.55

Souche.

2^{me} cl. Voyage aller et retour.

Côté du billet sans valeur en destination de Ourt ou d'un point intermédiaire.

1.60	BASTOGNE (SUD)
21 k.	
1.40	VILLEROUX
19 k.	
1.25	SIBRET
15 k.	
1.00	MORHET
11 k.	

B. — Partie à conserver par le garde.

Recto.

Verso.

SIBRET à OURT	15 k.
Aller SIBRET	1.95
VILLEROUX à OURT	19 k.
Aller VILLEROUX	2.20
BASTOGNE (SUD) à OURT	21 k.
Aller BASTOGNE (SUD)	2.60
	25 k.

Côté du billet sans valeur en destination de Ourt ou d'un point intermédiaire.

2^{me} cl. Voyage aller et retour.

Souche.

0.75	ROSIÈRES
7 k.	
0.45	WIDEUMONT
5 k.	
0.35	BERNIMONT OU LIBRAMONT
PRIX :	

OURT

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT BELGE.

2^{me} cl. Voyage aller et retour.

2 A. N^o

Art. 46. — A certains trains, les gardes délivrent également des billets-jarretières aux voyageurs s'embarquant à des stations ou haltes déterminées. Les bureaux et les trains auxquels cette mesure exceptionnelle est applicable sont indiqués dans les ordres publiés à cet effet.

Art. 47. — Les chefs de station et les premiers chefs-gardes exercent des contrôles fréquents sur les trains auxquels il est délivré des billets-jarretières.

Pour s'assurer de la régularité des perceptions effectuées, ils se font exhiber le relevé prescrit par l'art. 45 et en confrontent les indications avec les billets en mains du garde et des voyageurs.

Pendant ce contrôle, les gardes doivent, sous peine de punition sévère, cesser toute distribution.

Tout cas de fraude peut être puni de la révocation.

Art. 48. — Les billets et relevés nécessaires au personnel des trains lui sont fournis au fur et à mesure des besoins par les stations indiquées dans l'ordre de service relatif à l'ouverture du point d'arrêt ou autorisant la délivrance des billets (art. 46).

Les billets en destination des points d'arrêt non gardés sont récolés par les agents des trains qui les remettent, à leur premier passage à la station désignée par le même ordre pour les recevoir et les transmettre à la direction du contrôle des recettes et des matières.

Art. 49. — L'avis suivant, en français et en flamand, est affiché, par les soins de la station gérante, aux points d'arrêt non gardés :

« Les voyageurs sont instamment priés de présenter au garde le prix exact de leur billet afin d'éviter tout échange de monnaie et d'accélérer ainsi la distribution. »

« De reizigers worden dringend verzocht aan den wachter den prijs van hun plaatsbewijs met gepast geld te betalen, om alle geldwisseling te vermijden en aldus het afgeven der plaatsbewijzen te bespoedigen. »

Art. 50. — Les billets doivent être présentés à toute réquisition des agents. Tout billet qui est altéré d'une manière quelconque ou qui est utilisé dans des conditions autres que celles prévues pour son emploi est immédiatement retiré des mains du voyageur. (C.R. 2 — § 2).

Le manuel du premier chef-garde, du chef-garde et du garde, ainsi que le manuel du chef-récolleur, de récolleur et du garde-salle d'attente énoncent les règles applicables au contrôle des billets dans les gares et en cours de route.

Art. 51. — Les billets sont personnels et incessibles. (C.R. 2 § 3).

Ils ne donnent droit qu'aux places éventuellement assignées par le personnel. (C. R. 2 § 4).

Art. 52. — Ils sont valables entre les points y indiqués. (C. R. 2 § 5).

Un billet à destination unique, ou un billet à talon-valeur, de Louvain à Bruxelles (Nord), par exemple, est valable, soit pour effectuer le parcours total de Louvain à Bruxelles (Nord), soit pour effectuer une partie de ce parcours.

D'autre part, le compartiment retour d'un billet d'aller et retour à destinations multiples peut être utilisé au départ de l'une des stations quelconques y indiquées ou encore au départ d'un bureau intermédiaire du parcours vers la station initiale du voyage aller.

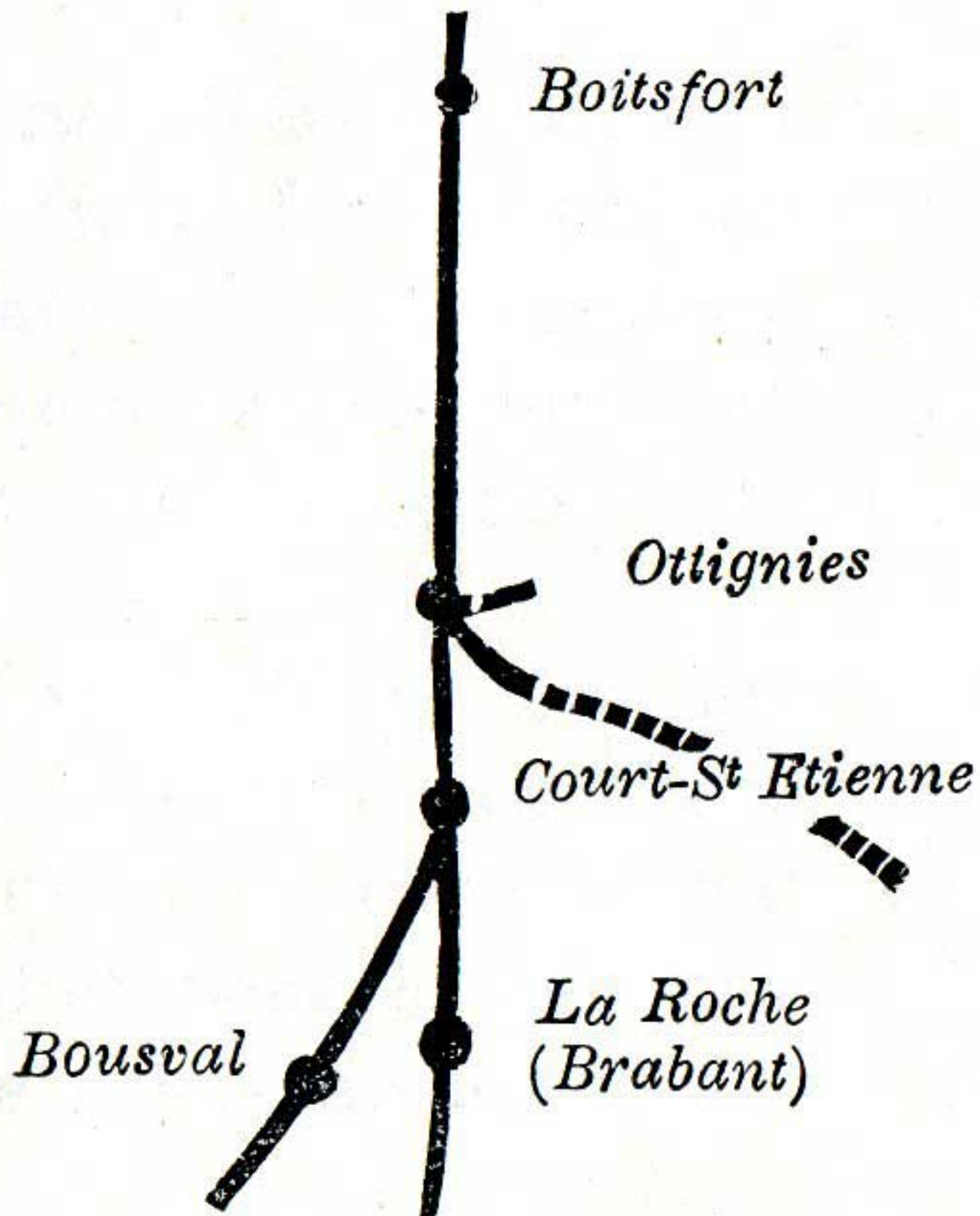


Exemple : Un billet d'aller et retour d'Ecaussines (Carrières) délivré pour 1 à 5 kilomètres porte comme destinations : Ecaussines, Marche-lez-Ecaussines et Mignault.

Il s'ensuit que le voyageur descendu à Mignault peut, *au retour*, prendre le train à Marche-lez-Ecaussines.

Art. 53. — Le coupon aller d'un billet d'aller et retour est sans valeur lorsque le voyageur ne peut exhiber en même temps le coupon retour. (C. R. 2 § 6).

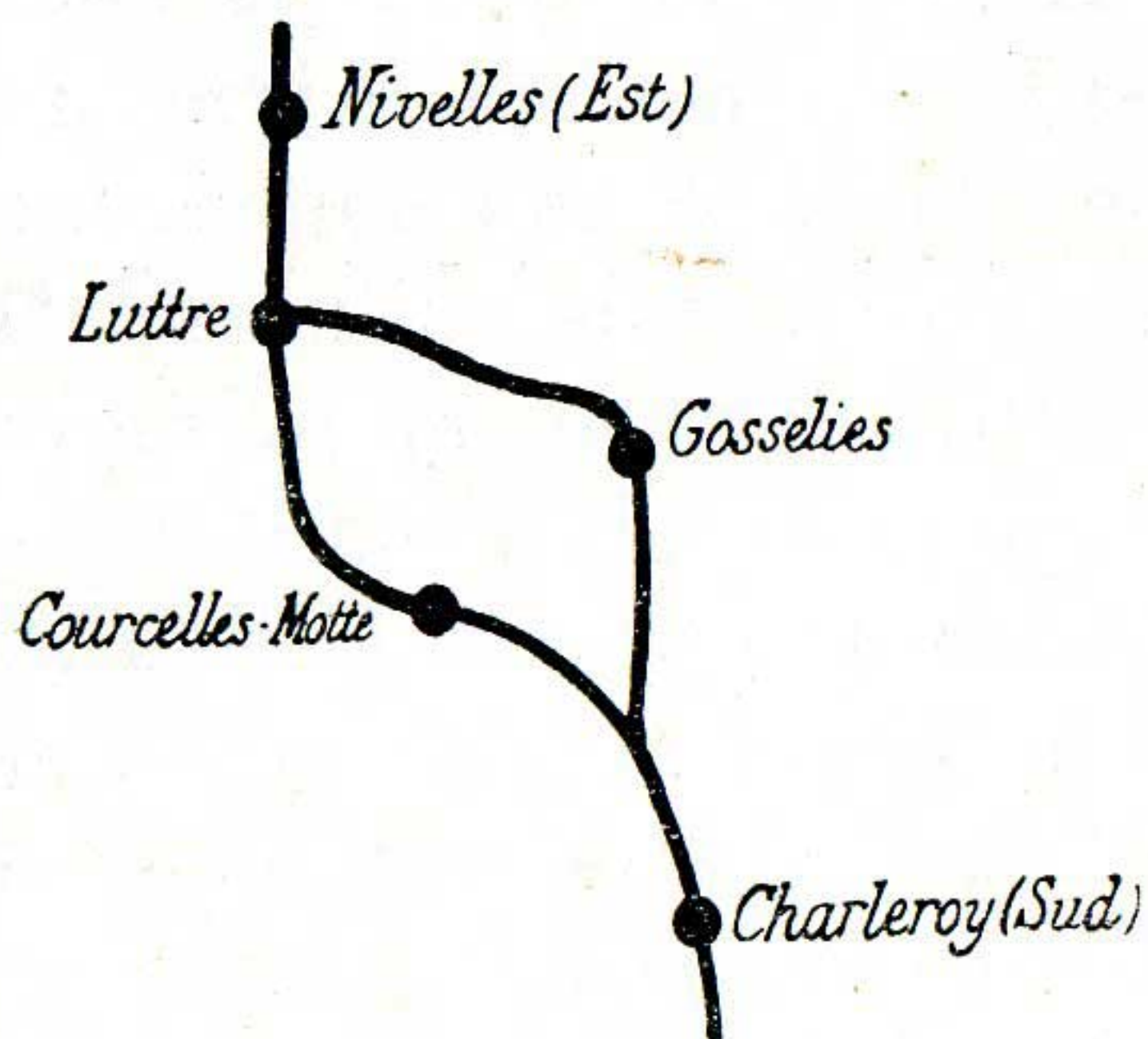
Art. 54. — Si le train utilisé ne passe pas par la destination inscrite sur le billet, celui-ci est valable jusqu'au bureau précédant le point extrême de bifurcation où le train abandonne la ligne pour laquelle le billet a été délivré. (C.R. 2 § 7).



Exemple : A l'arrivée à Bousval on percevra le prix de Court-St-Etienne à Bousval d'un voyageur muni d'un billet de Boitsfort à La Roche (Brabant).

S'il n'y a pas eu de déclaration spontanée, on appliquera en plus la surtaxe de 2 francs. (Art. 108 et suivants).

Art. 55. — Deux billets, l'un simple et l'autre de retour, ou tous deux de retour, sont valables pour le trajet total à effectuer, lorsque le point de destination du premier billet est celui de départ du second. (C. R. 2 § 8).



Un voyageur peut donc présenter deux compartiments retour dont les parcours réunis forment le trajet total à effectuer, quand bien même le train ne fait pas arrêt à la station pour laquelle le premier compartiment retour est valable. Le point de destination du premier compartiment et de départ du second ne doit

pas obligatoirement se trouver sur le parcours du train employé.

Exemple : Un voyageur muni des compartiments retour de billets d'aller et retour de Nivelles (Est) à Gosselies et de

Gosselies à Charleroy (Sud), peut rentrer directement à Nivelles (Est), viâ Courcelles-Motte.

Art. 56. — Les bureaux peuvent délivrer, au départ d'un train ne faisant pas arrêt à une station, un billet pour cette station, sur présentation, par le voyageur, d'un compartiment retour valable entre cette station et l'une de celles où le train, ou celui en correspondance, fait arrêt.

Art. 57. — Sur présentation d'un compartiment retour valable au départ du point initial du voyage à une station à laquelle le train ne fait pas arrêt, ils ne peuvent délivrer un billet pour le parcours à effectuer au-delà de cette station. Le voyageur doit se faire régulariser à l'arrivée (art. 54).

Art. 58. — Dans les cas cités aux articles 54, 56 et 57, les cartes d'abonnement ordinaires sont assimilées aux billets.

Mode de voyage.

Art. 59. — Lorsque le billet porte un itinéraire déterminé, celui-ci est obligatoire. (C. R. 3 — § 1).

En service intérieur de l'Etat, les billets ne peuvent porter une direction que dans les deux cas ci-après :

1° lorsqu'ils sont délivrés en service intérieur pour une destination qui peut être atteinte, directement ou en transit, par les lignes d'une compagnie. Le billet simple comme les compartiments aller et retour des billets d'aller et retour doivent porter clairement l'itinéraire à suivre.

Lorsque, sur les lignes de l'Etat, plusieurs itinéraires sont en présence, la direction s'indique par les mots « *par l'Etat* ».

Pour frapper plus vivement l'attention du public ainsi que du personnel intéressé, ces mots sont, dans les bureaux importants, apposés au moyen d'un timbre.

Il est du devoir des distributeurs, avant la délivrance des billets de l'espèce, de renseigner les voyageurs de façon telle

que ceux-ci puissent toujours déterminer eux-mêmes la voie à emprunter.

2° lorsque, pour éviter les abus provenant de l'application de la règle fixée à l'art. 63, l'administration a prescrit, comme itinéraire obligatoire, la voie qui présente le développement le moins considérable.

En règle générale, ce n'est que lorsque des fraudes réelles ont été constatées qu'un itinéraire est rendu obligatoire.

Les relations pour lesquelles un itinéraire obligatoire est prescrit pour éviter les abus, sont indiquées au fascicule VII.

Si le voyageur désire suivre un autre itinéraire qui lui permet d'arriver plus promptement à destination, il lui est délivré un billet portant la direction à utiliser et taxé d'après la distance à franchir. Celle-ci est établie comme il est indiqué à l'art. 21 du fascicule III (1^{er} alinéa).

La direction prescrite pour éviter les abus, ainsi que celle portée sur le billet du voyageur qui désire suivre un autre itinéraire, ne doit pas être inscrite sur le compartiment retour du billet d'aller et retour. Seuls, le billet simple et le compartiment aller du billet d'aller et retour l'indiquent.

Art. 60. — Afin d'éviter des dévoyés, des contestations ou des réclamations, les distributeurs doivent indiquer aux voyageurs, chaque fois que cela est nécessaire, le train et la direction qu'ils doivent prendre. Lorsque la localité où se rend le voyageur est desservie par plusieurs gares, les distributeurs doivent bien faire préciser la station pour laquelle le billet est demandé (art. 95).

Toute omission à cette règle est sévèrement réprimée.

Art. 61. — Afin d'arriver à la constatation des abus dont parle le 2° de l'art. 59, les billets récolés dont le prix est inférieur à celui fixé pour le bureau effectif d'arrivée sont inscrits journallement dans un relevé de modèle ci-après :

Relevé des billets récolés au bureau d *et*
dont le prix est inférieur à celui fixé pour ce bureau.

Mois d

DATE	N° du train auquel le billet a été récolé	Point de départ du billet.	Point de destination du billet

Ce relevé est transmis le 4 de chaque mois au directeur de service de l'exploitation. Un extrait lui en est envoyé immédiatement par la station qui, dans le courant du mois, constate des abus auxquels il paraît nécessaire de remédier sans retard.

Le directeur de service apprécie si réellement il y a lieu de proposer à l'administration centrale, *seule juge de l'opportunité de cette mesure*, de faire application du 2° de l'art. 59, c'est-à-dire de prescrire l'indication d'une direction de transport sur les billets. Le cas échéant, son rapport contient tous les renseignements de nature à éclairer l'administration et indique notamment, pour une période de 8 ou 15 jours, selon l'urgence :

a) le nombre de billets délivrés pour la destination fictive des voyageurs ;

b) le nombre de ces mêmes billets distribués aux trains qui permettent la fraude ;

c) le nombre de ces mêmes billets récolés à la station où descendent les voyageurs.

Exemple : Le directeur de service de l'exploitation constate, d'après les relevés fournis par Harlebeke, que des abus se commettent au moyen de billets de Bruxelles (Nord) à Courtrai (87 kilomètres), dont on se sert pour se rendre à Harlebeke (89 kilom.). Le rapport qu'il adresse à l'admi-

nistration centrale indique, pour une période de 8 ou de 15 jours, selon l'urgence :

a) le nombre total de billets délivrés à Bruxelles (Nord) en destination de Courtrai;

b) le nombre de ces billets distribués aux trains où les abus sont possibles;

c) le nombre de ces billets récolés à Harlebeke.

Art. 62. — En services mixtes, tous les billets indistinctement doivent porter l'itinéraire à suivre, c'est-à-dire une direction de transport.

Dans les relations avec les chemins de fer de Hasselt à Maeseyck et de Gand à Terneuzen, on porte, uniquement, pour direction de transport, le nom du point d'échange par lequel la taxe est établie.

Dans les relations avec les chemins de fer de Chimay, de Malines à Terneuzen et avec les lignes Nord-belges, on porte, outre le nom du point d'échange par lequel la taxe est établie, le nom du bureau indiqué, à cet effet, dans les tableaux de distances, en regard de certaines destinations.

Exemples

Stations de départ :	Stations d'arrivée :	Point d'échange :	Direction à porter sur les billets :
Bruxelles(Nord)	Maeseyck	Hasselt	Hasselt
Eecloo	Sluyskil	Selzaete	Selzaete
Louvain	Puers	Malines	{ Malines
			{ Thisselt
Bruxelles(Q.L.)	Dinant	Namur	{ Namur
			{ Lustin
Ramillies	Houyet	{ Namur	{ Namur
		{ Dinant	{ Lustin
			{ Dinant
Jemelle	Mariembourg	{ Dinant	{ Dinant
		{ Hastière	{ Hastière

Art. 63. — Les directions de transport pour les relations de services mixtes doivent, obligatoirement, être reproduites exactement et sans abréviations, tant sur les billets à talon-valeur que sur les billets imprimés. Le cas échéant, on porte

au verso des billets les directions de transport qui ne pourraient, faute de place, être reproduites complètement au recto. Le nom de la destination doit, dans ce cas, être suivi de la mention « Voir au verso ».

Les billets simples à destination imprimée et les billets d'aller et retour, imprimés et talon-valeur, portent la direction de transport sur chacun des deux compartiments. Cette direction sera établie de manière que les différentes stations de l'itinéraire se présentent toujours au voyageur dans leur ordre successif, du point de départ vers le point de destination. C'est ainsi que le compartiment « retour » portera les mêmes indications que la partie « aller », mais en sens inverse.

Art. 64. — Dans tous les autres cas (1), le voyage doit s'effectuer par les trains qui permettent d'atteindre le plus promptement la destination indiquée sur le billet. (C.R. 3 — § 2).

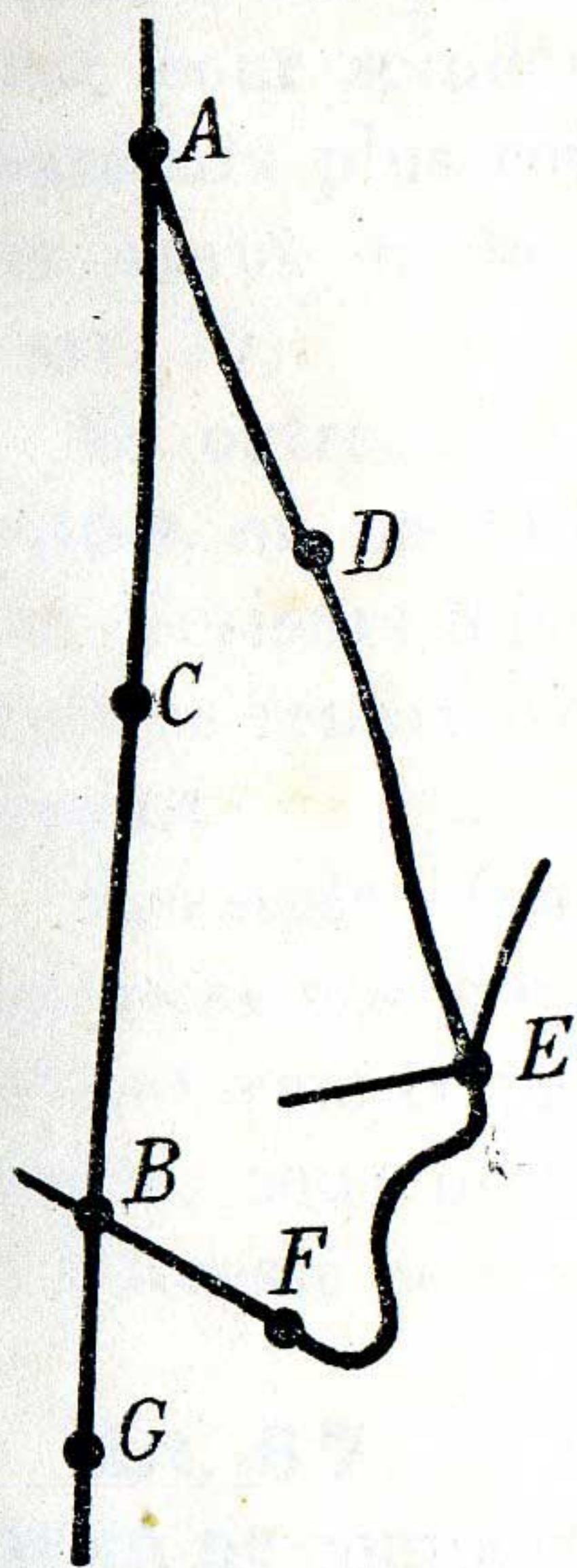
Sauf lorsqu'ils portent une direction de transport (art. 59) les billets sont valables par toutes les voies reliant le point de départ au point de destination.

Ils doivent obligatoirement être utilisés de façon à arriver le plus vite possible à destination,

Exemples :

1° En partant d'A à 7 h. 55, par C, le voyageur n'arrive à B, sa destination, qu'à 10 h. 51, tandis qu'en passant par D, E et F il y parvient à 9 h. 34. La voie à suivre obligatoirement est celle de D, E et F.

2° En partant d'A à 12 h. 7, le voyageur arrive à B par D, E et F à 13 h. 38; il y parvient à la même heure en partant d'A par C à 12 h. 53. On refusera un billet pour B au train de 12 h. 7.



(1) C'est-à-dire lorsque le billet ne porte pas un itinéraire déterminé (art. 59 à 62).

3° Un train part de C à 7 h. 8 et arrive à B à 9 h. 58. Un autre train part de C à 7 h. 28 pour arriver à B à 8 h. 56. On ne délivrera pas de billet pour B au train de 7 h. 8.

Art. 65. — Par exception aux dispositions de l'art. 64, les voyageurs de La Louvière en destination de la ligne de Manage à Wavre peuvent prendre, à leur choix, les trains 2143 ou 2335, donnant tous deux correspondance à Manage au train 1849.

Art. 66. — En règle générale il ne s'agit pas d'appliquer d'une façon tracassière les dispositions du 2^e § de l'art. 3 des C. R. (art. 64 ci-dessus), au voyageur qui se rend effectivement à la destination portée sur son billet.

On doit tolérer que celui-ci, pour profiter d'une correspondance plus certaine, allonge de quelques minutes la durée du trajet.

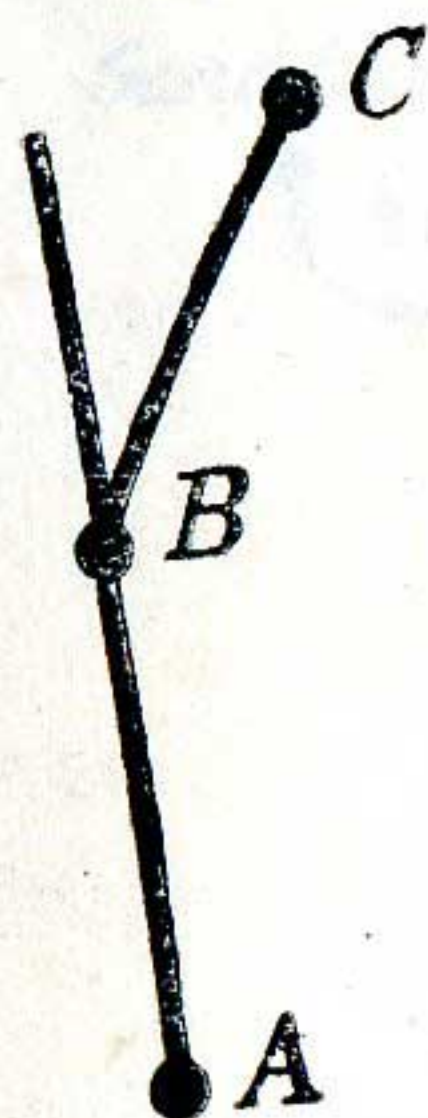
La règle fixée par cet alinéa de l'art. 3 a pour but d'atteindre les personnes qui veulent profiter d'un billet direct soit pour scinder le voyage (art. 72) soit pour effectuer un parcours plus coûteux que celui pour lequel elles ont payé, en usant de la faculté d'abandonner une partie du trajet (art. 70).

En outre, sous prétexte d'application des dispositions précitées, on ne doit jamais obliger un voyageur à changer une ou plusieurs fois de train en cours de route, alors qu'il pourrait se rendre directement à destination par le train pris au départ.

Exemple : (voir schéma de l'art. 64) Au départ d'A, on ne refusera pas, à un voyageur pour G, l'accès du train de 20 h. 6 allant vers G par D, E, F, B, sans changement en cours de route, sous prétexte qu'en partant d'A à 20 h. 26 par G, l'intéressé peut rejoindre à B le même train de 20 h. 6.

Art. 67. — Le voyageur ne peut être astreint à utiliser un train ne comportant que des voitures d'une classe supérieure à celle de son billet. (C.R. 3 — § 3).

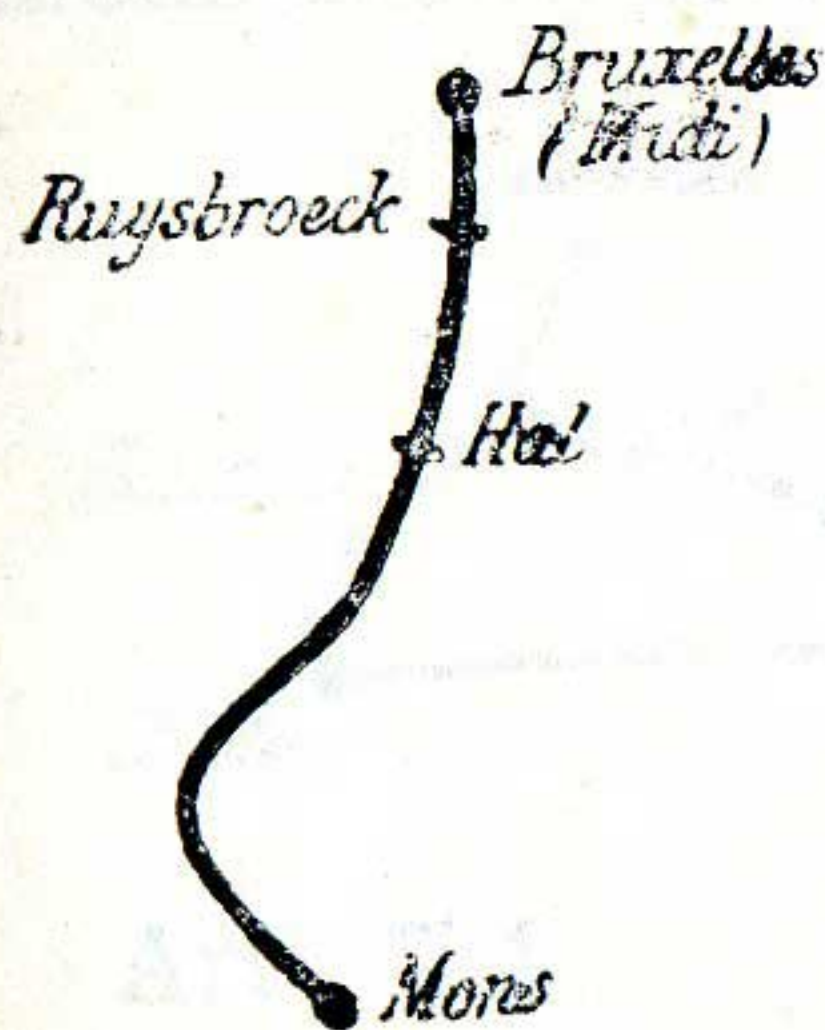
Exemple :



Un voyageur de 3^e classe d'A à C, arrivé à B à 9 h. 26, ne peut être astreint à prendre, à B, le train de 10 h. 10, bien qu'ainsi il puisse atteindre C à 10 h. 38, parce que ce train ne comporte pas de voitures de 3^e classe. Il peut attendre à B le premier train suivant comprenant dans sa composition, des voitures de cette classe. bien que ce train n'arrive à C qu'à 11 h. 21.

Art. 68. — Le voyageur ne peut s'éloigner du point de départ pour y repasser ensuite, ni dépasser le point de destination pour y revenir en rebroussant chemin. (C.R. 3 — § 4).

Bien que, par ce moyen il puisse arriver plus promptement à destination, un voyageur muni d'un billet de Hal à Mons ne peut se rendre à Bruxelles (Midi) pour y prendre un train direct passant par Hal sans s'y arrêter, parce que, de cette façon, il s'éloigne de son point de départ et y repasse ensuite.

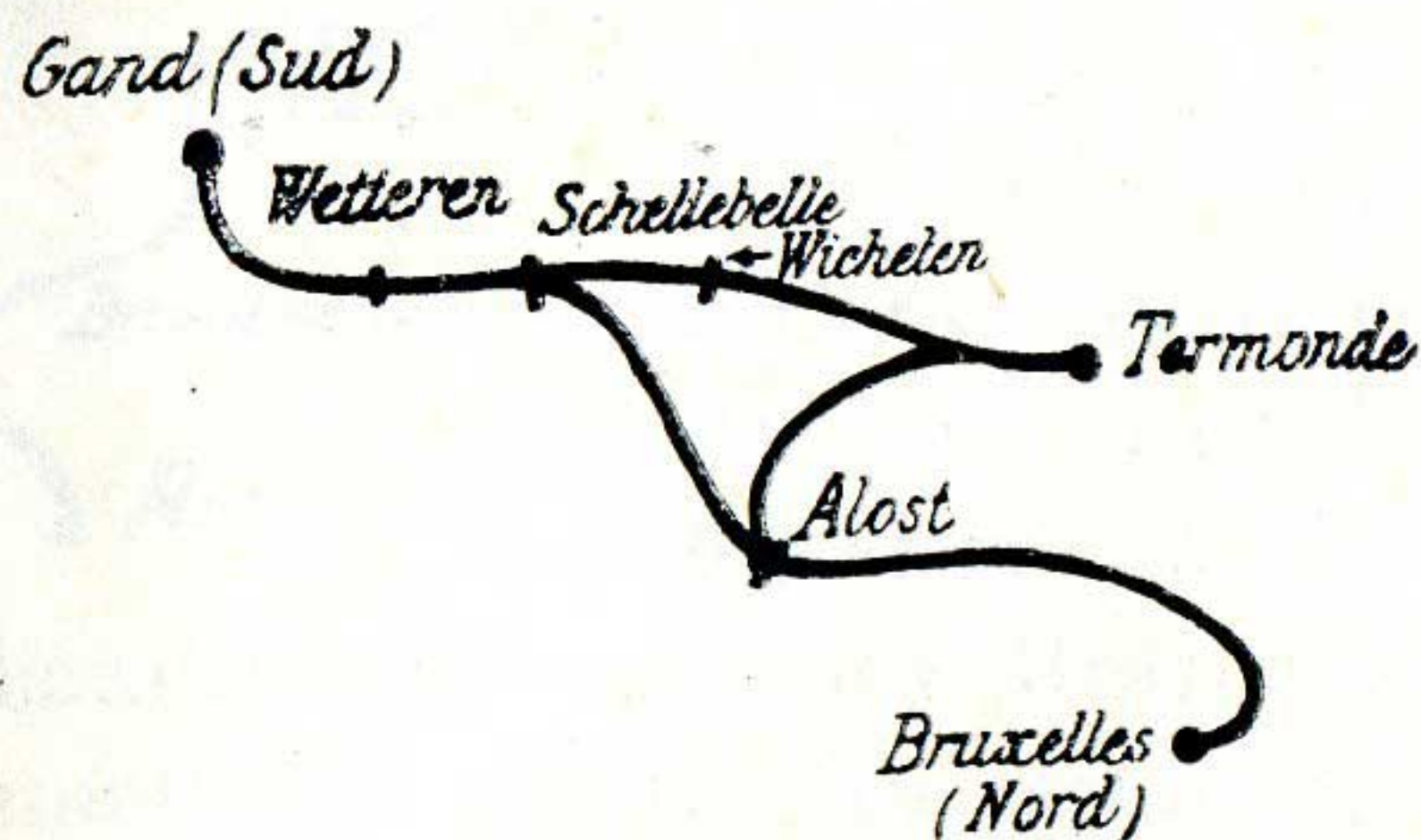


De même, un voyageur muni d'un billet de Bruxelles (Midi) à Ruysbroeck ne peut, sous prétexte d'arriver plus promptement à cette destination, prendre un

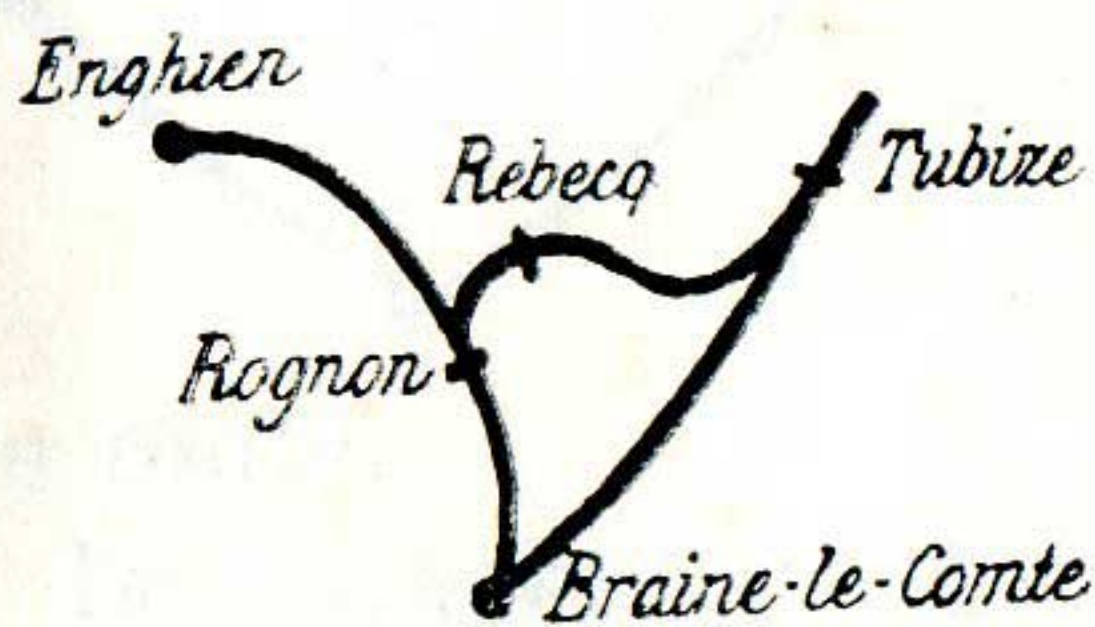
train direct pour Hal et continuer ensuite sur Ruysbroeck, parce que, de cette façon, il dépasse son point de destination pour y revenir en rebroussant chemin.

Art. 69. — Il (*le voyageur*) ne peut parcourir deux fois la même ligne ou section de ligne que pour obtenir une correspondance plus rapide, lorsqu'au point de jonction de deux lignes la coïncidence des trains n'existe pas. (C.R. 3 — § 5).

Pour arriver plus vite à destination, un voyageur de

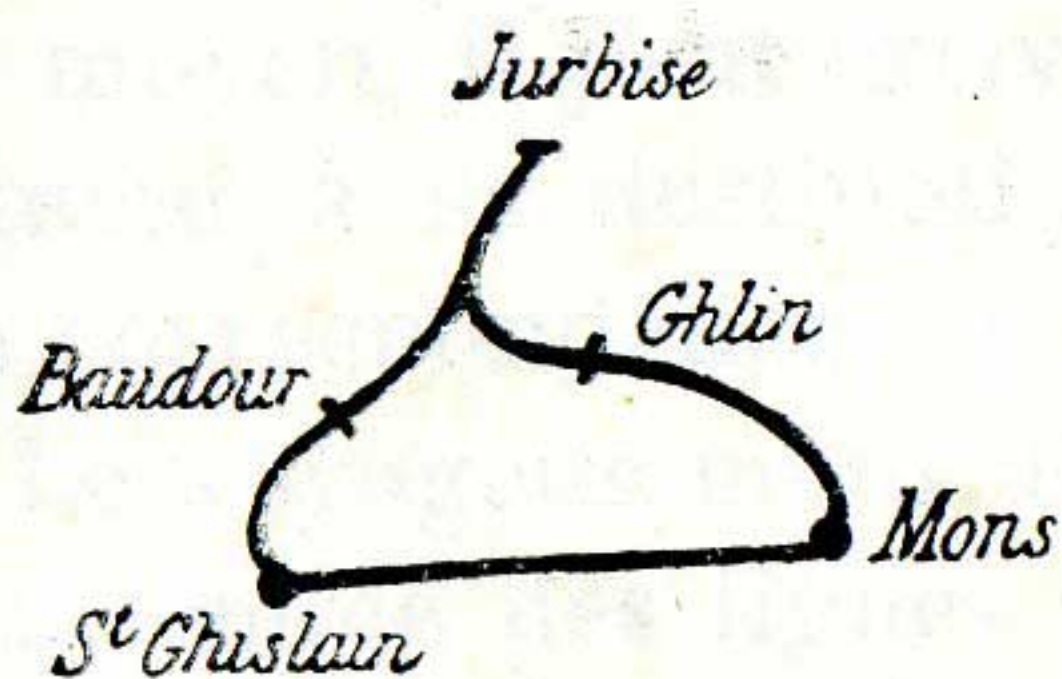


Bruxelles (Nord) à Wichelen peut se rendre à Wetteren par un train ne faisant pas arrêt à Schellebelle, point de jonction des deux lignes, et revenir ensuite sur Wichelen.



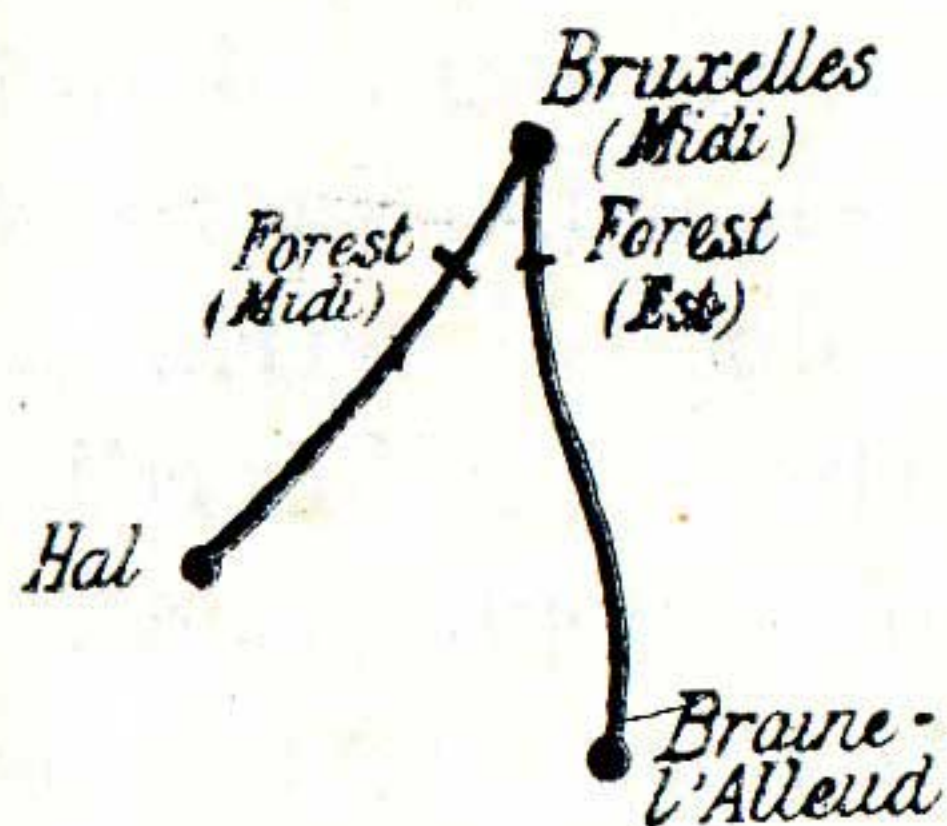
De même un voyageur de Rebecq à Enghien peut se rendre à Braine-le-Comte pour y prendre la correspondance d'un train qui ne fait pas arrêt à Rognon, point de jonction des lignes.

Art. 70. — Le voyageur peut faire abandon d'une partie du parcours pour lequel son billet est valable, soit au commencement, soit à la fin de ce parcours. (C.R. 3 — § 6).



Avec un compartiment retour de Mons à Baudour, le voyageur peut, ou prendre le train à Ghlin, ou l'abandonner à Jurbise. Dans ce dernier cas, son billet doit lui être retiré.

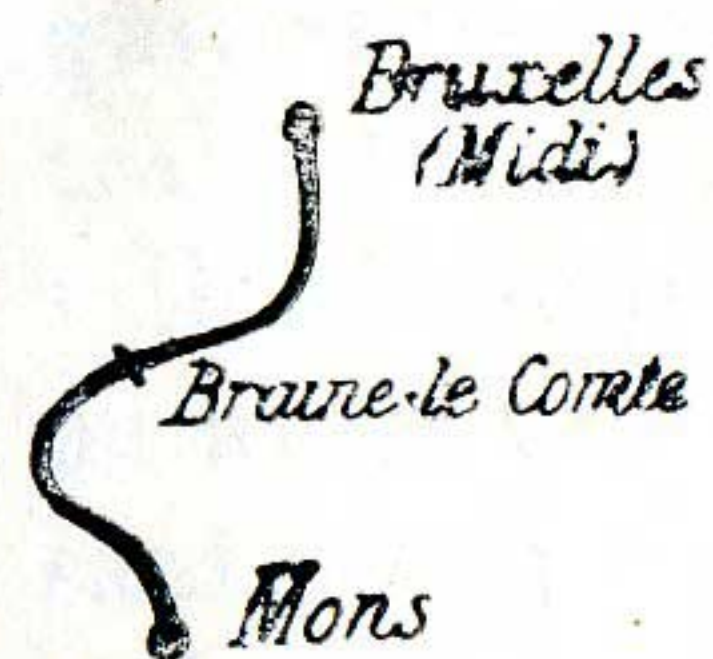
Art. 71. — Il peut également le faire entre deux points intermédiaires quelconques, mais dans ce dernier cas, sous réserve de ne faire usage que des trains déterminés par les règles qui précèdent. (C.R. 3 — § 6).



Un voyageur de Hal à Braine-l'Alleud peut descendre à Forest (Midi) pour se rendre à Forest (Est), faisant ainsi abandon du parcours intermédiaire Forest (Midi)-Bruxelles (Midi)-Forest (Est). Mais, dans ce cas, il doit obligatoirement prendre à Forest (Est) le train qui offre, entre Hal et Braine-l'Alleud, l'itinéraire le plus rapide (art. 63).

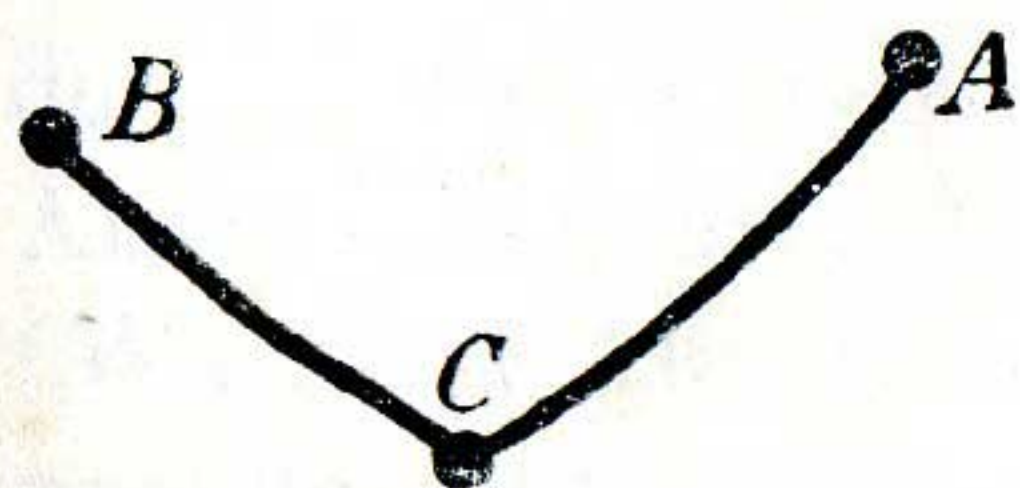
leud, l'itinéraire le plus rapide (art. 63).

Art. 72. — Le voyage ne peut être scindé. (C.R. 3 — § 7).



A un train se rendant à Bruxelles (Midi), le voyageur muni d'un billet de Mons à Bruxelles (Midi) ne peut descendre à Braine-le-Comte pour continuer ensuite par un train arrivant plus tard à destination. S'il veut descendre à Braine-le-Comte, il doit faire

abandon du parcours Braine-le-Comte-Bruxelles (Midi) et remettre son billet au récoleur.



Pour arriver à B à 12 h. 6 il existe, au départ d'A, un train à 10 h. 44, qui meurt à C, et un train à 11 h. 25 qui conduit à B sans changement en cours

de route.

Le voyageur de A pour B ne peut prendre le train de 10 h. 44, parce qu'ainsi il scinderait son voyage à C.

Art. 73. — Toutefois, le voyageur peut quitter le chemin de fer à une station desservant une agglomération, pour se rendre à une autre station de la même agglomération lorsque, par ce moyen, il peut arriver plus promptement ou aussi promptement à sa destination définitive qu'en utilisant les trains en correspondance. (C.R. 3 — § 8).

Le voyageur muni d'un billet pour se rendre d'une station quelconque des lignes aboutissant à Bruxelles (Midi), à une station quelconque des lignes aboutissant à Bruxelles (Nord), ou vice-versa, est autorisé à quitter le chemin de fer respectivement à Bruxelles (Midi) ou à Bruxelles (Nord) et à traverser la ville, lorsqu'ainsi il peut prendre un train qui l'amène à destination plus rapidement ou au moins aussi rapidement que la première correspondance qu'il trouverait en empruntant la ligne de ceinture. La même règle est applicable aux relations entre les stations des lignes aboutissant à Bruxelles (Quartier Léopold) et les stations des lignes aboutissant soit à Bruxelles (Nord), soit à Bruxelles (Midi).

Le voyageur muni d'un billet pour se rendre d'une station quelconque des lignes aboutissant à Boulevard (Central), à une station quelconque des lignes aboutissant à Charleroy

(Ouest) ou à Charleroy (Sud), ou vice-versa, est autorisé à quitter le chemin de fer respectivement à Boulevard (Central), Charleroy (Ouest) ou Charleroy (Sud) et à traverser la ville, lorsque par ce moyen il peut arriver plus promptement ou aussi promptement à sa destination définitive qu'en utilisant les trains en correspondance.

Le voyageur muni d'un billet pour se rendre d'une station quelconque des lignes aboutissant à Anvers (Gare Centrale), à Anvers (Sud) ou à Anvers (Waes), à une station quelconque des lignes aboutissant respectivement à Anvers (Sud) ou à Anvers (Waes), à Anvers (Gare Centrale) ou à Anvers (Waes), à Anvers (Gare Centrale) ou à Anvers (Sud, et réciproquement, est autorisé à quitter le chemin de fer soit à Anvers (Gare Centrale), soit à Anvers (Sud), soit à Anvers (Waes) et à traverser la ville, à condition de prendre à l'autre gare d'Anvers le train correspondant à celui qu'il abandonne.

Les voyageurs qui peuvent se rendre à destination par le même train de correspondance en traversant la ville de Nivelles, sont autorisés à substituer le parcours Baulers-Nivelles (Est) au parcours Baulers-Nivelles (Nord), ou inversement.

Art. 74. — Toute infraction aux dispositions qui précèdent (1) rend le billet nul à partir du point où il en est fait un usage irrégulier. — Un nouveau billet doit donc être pris à ce point. (C.R. 3 — § 9).

Les administrations apprécient les circonstances qui peuvent motiver le remboursement de ce nouveau billet. (C.R. 3 — § 10).

En cas de contestation au sujet de l'itinéraire à suivre obligatoirement (art. 64), le chef de train en réfère au chef de station où se fait le premier arrêt; celui-ci peut rendre le billet valable par la voie suivie, lorsqu'il reconnaît la bonne foi du voyageur.

Dans tous les autres cas, le voyageur doit être astreint à se munir d'un nouveau billet. S'il y a réclamation, celle-ci est transmise au directeur de service de l'exploitation qui statue dans la limite de ses pouvoirs.

(1) Art. 3, §§ 1 à 8 des C. R. et art. 59 à 73 du présent fascicule.

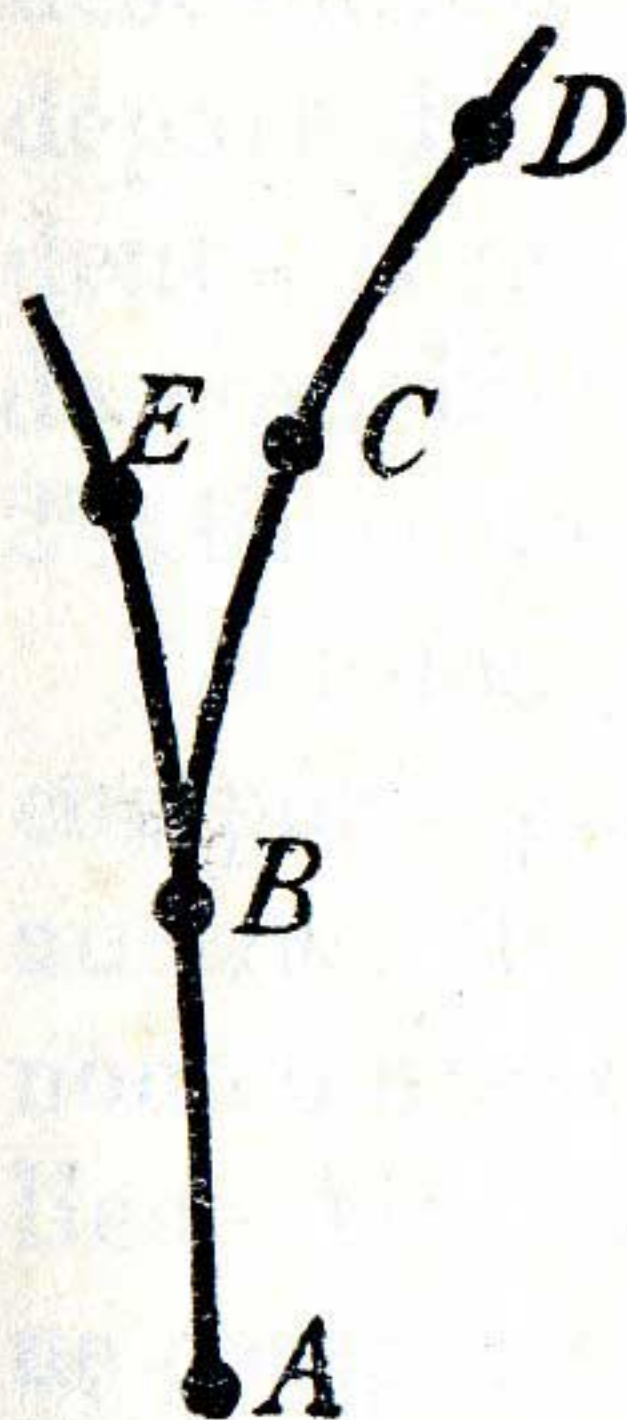
Art. 75. — Au point de vue de la délivrance, comme de l'utilisation des billets, on entend par trains en correspondance ceux qui, partant des points de coïncidence des trains pris au départ, permettent d'arriver le plus tôt possible à la destination du voyageur, sans que celui-ci puisse être astreint à payer un supplément pour changement de classe.

Art. 76. — Un tableau des correspondances, à l'usage des employés, doit être appendu aux guichets de distribution des billets et tenu constamment au courant.

Les chefs de station tiennent la main à l'exécution de ces dispositions et, le cas échéant, fournissent au service des recettes les éléments nécessaires pour l'élaboration ou la modification des tableaux en question.

Art. 77. — Les bureaux ne peuvent délivrer au départ d'un train que des billets utilisables à ce train et en destination des stations auxquelles ce train et ceux en correspondance font arrêt, sauf l'exception prévue à l'article 56.

Exemples :



A) A un train de A à D, ne comportant pas de voitures de 3^e classe, A ne peut délivrer des billets simples de 3^e classe pour C.

B) Mais ce même train étant en correspondance à B avec un train vers E comportant des voitures de 3^e classe, A peut délivrer un billet de 3^e classe, direct, pour E, avec un supplément de 3^e en 2^e classe pour le parcours de A à B.

C) Enfin, si en demandant un billet d'aller et retour pour C, le voyageur exprime le désir d'effectuer son retour en 3^e classe, A délivrera au même train un billet d'aller et retour de 3^e classe pour C, conjointement avec un supplément de 3^e en 2^e classe pour l'aller.

Art. 78. — Il n'est pas délivré de billets directs lorsque la destination ne peut être atteinte qu'en interrompant le voyage et en le continuant le lendemain.

A titre exceptionnel, les conducteurs de bestiaux prenant place dans les fourgons des trains de marchandises peuvent recevoir des billets simples directs, timbrés à la date du jour, alors même que la destination ne peut être atteinte que le lendemain.

Art. 79. — Lorsqu'un train n'a pas de correspondance pour la destination demandée et qu'en prenant ce train le voyageur ne peut être rendu à destination plus vite qu'en partant par un train subséquent, des billets directs pour tout le trajet ne peuvent être délivrés que pour ce dernier train.

Art. 80. — Quand le voyage entier se fait avec les mêmes heures de départ, mais qu'à un point de coïncidence la correspondance est assurée par deux trains donnant les mêmes heures d'arrivée à la destination inscrite sur le billet du voyageur, celui-ci a le choix entre ces deux trains.

Art. 81. — Lorsque deux ou plusieurs trains, successivement en partance, donnent correspondance en cours de route à un même train, il ne peut être délivré de billets pour les destinations à atteindre par les trains de coïncidence qu'au départ du dernier de ces trains. Au départ des trains précédents, il ne peut être délivré de billets pour au delà du point de coïncidence. (Voir cependant la tolérance concédée par le 2^e alinéa de l'art. 66.)

Toutefois, lorsque le train en partance en dernier lieu ne comporte pas de voitures de toutes classes, il peut être délivré au train le précédant immédiatement des billets de la classe non comprise dans la composition du train partant en dernier lieu. Ainsi au départ d'un train des 3 classes, suivi d'un train ne comportant pas de voitures de 3^e classe, il peut être délivré des billets directs de 3^e classe.

Art. 82. — Les compartiments retour des billets d'aller et retour sont assimilés en tous points aux billets simples; ils ne peuvent donc être utilisés que dans les limites fixées pour le débit et l'emploi des billets simples.

Art. 83. — Toutefois, les compartiments retour des billets

d'aller et retour peuvent encore être utilisés le dernier jour de leur validité, quand bien même la destination définitive ne peut être atteinte que par un train partant le lendemain du point de coïncidence.

Horaires :

Heure de départ	21 h. 15
Arrivée au point de coïncidence	21 h. 55
Départ du point de coïncidence	0 h. 18
Arrivée à destination.	1 h. 24

Heure de départ	23 h. 54
Arrivée au point de coïncidence	1 h. 58
Départ du point de coïncidence	2 h. 49
Arrivée à destination.	2 h. 53

En résumé, le voyageur porteur d'un compartiment retour peut continuer son voyage par le premier train en correspondance du lendemain.

Quant au cas du voyageur dépourvu de billet, il est prévu par l'article 78 : il ne peut être distribué de billet que pour la station terminus du dernier train de la journée, lorsque la destination définitive ne peut être atteinte le même jour.

Durée de validité des billets.

Art. 84. — Les billets simples, et les compartiments aller des billets d'aller et retour ne sont valables qu'à la date de leur délivrance et pour les trains en vue desquels ils ont été distribués. (C.R. 4 — 1).

Art. 85. — La durée de validité des compartiments retour des billets d'aller et retour à toutes distances est fixée à deux jours ouvrables. (C. R. 4 — § 2).

Lorsqu'il est ouvrable, le jour de distribution compte pour un jour plein. (C. R. 4 — § 3).

Art. 86. — Sont, seuls, considérés comme jours non ouvrables les dimanches et jours de fête légale : le 1^{er} janvier, le lundi de Pâques, l'Ascension, le lundi de la Pentecôte, le

21 juillet, le **15** août (Assomption), le **1^{er}** novembre (Tous-saint), et le **25** décembre (Noël). (C.R. 4 § 4).

Art. 87. — Le voyage de retour doit être commencé, au plus tard, le dernier jour de validité, à minuit. (C.R. 4 — § 5).

Le voyageur muni du compartiment retour d'un billet d'aller et retour est admis au train de nuit arrivant à destination le lendemain du jour où expire la durée de la validité de son billet, pourvu que le départ de la station de retour ne s'effectue pas après minuit. (Voir, en outre, l'art. 83).

Art. 88. — Le tableau ci-après résume les différents cas de validité des compartiments « retour » des billets d'aller et retour.

BILLET DÉLIVRÉ quelle que soit l'heure le :	Le voyage de retour doit être commencé, à minuit au plus tard, le :
Lundi Mardi Mercredi Jeudi Vendredi Samedi Dimanche	mardi suivant mercredi » jeudi » vendredi » samedi » lundi » mardi »
Samedi avant <i>Pâques</i> ou avant la <i>Pentecôte</i> Jour de <i>Pâques</i> ou de la <i>Pentecôte</i>	mardi » mercredi »
Lundi de <i>Pâques</i> ou de la <i>Pentecôte</i> Mercredi avant l' <i>Ascension</i> Jour de l' <i>Ascension</i>	mercredi » vendredi » samedi »
Lundi, } Mardi, } Veille du Mercredi, } <i>1^{er} janvier</i> ou du Jeudi, } <i>21 juillet</i> ou du Vendredi, } <i>15 août</i> ou du Samedi, } <i>1^{er} novembre</i> ou du Dimanche, } <i>25 décembre</i>	mercredi » jeudi » vendredi » samedi » lundi » lundi » mercredi »
Lundi, } Mardi, } <i>1^{er} janvier</i> ou Mercredi, } <i>21 juillet</i> ou Jeudi, } <i>15 août</i> ou Vendredi, } <i>1^{er} novembre</i> ou Samedi, } <i>25 décembre</i> Dimanche, }	mercredi » jeudi » vendredi » samedi » lundi » mardi » mardi »

Prix de transport.

Art. 89. — Les prix pour le transport des voyageurs sont fixés d'après les barèmes publiés par les administrations. (C.R. 5 — § 1).

Le barème des prix de transport en service intérieur de l'Etat est publié en brochure, annexe aux circulaires (collection des tarifs), et sous forme de tableau à l'usage des distributeurs.

Des exemplaires de ce tableau peuvent être demandés au Service Général, par bon IC. 17.

Art. 90. — Quand le transport n'emprunte que les lignes d'une seule administration, ces prix sont, en règle générale, établis d'après la distance métrique d'axe en axe des bâtiments des recettes des stations, par la voie la plus courte, toute fraction de kilomètre comptant pour un kilomètre. (C.R. 5 — § 2).

Art. 91. — Sauf les exceptions notifiées aux bureaux intéressés par voie d'instruction émanant de la direction de l'exploitation, les prix pour le transport des voyageurs et des bagages sont établis d'après les distances figurant au tarif intérieur des marchandises, édition du 1^{er} janvier 1901, fascicule II, et à ses suppléments.

Art. 92. — Lorsque le calcul de la distance par la voie la plus courte donne lieu à des abus, cette distance peut être établie d'après l'itinéraire parcouru. (C.R. 5 — § 3).

Il n'est fait application de cette disposition que d'après les règles fixées au 2^o de l'art. 59.

Art. 93. — Quand le transport emprunte les lignes de plusieurs administrations, les prix des billets sont établis par l'addition des prix, applicables sur chaque parcours. (C.R. 5 — § 4).

Les bureaux sont en possession de tarifs indiquant les distances et prix applicables dans les relations de services mixtes.

Art. 94. — Les administrations ont la faculté de fixer un prix spécial pour les billets rendus valables pour plusieurs gares desservant une même agglomération. (C.R. 5 — § 4).

Pour les relations avec certaines localités ou agglomérations desservies par plusieurs bureaux, il est exceptionnellement mis en distribution des billets d'aller et retour permettant de descendre ou de monter indifféremment à l'un ou l'autre de ces bureaux.

La direction de l'exploitation indique aux stations intéressées les prix d'après lesquels doivent être délivrés les billets de l'espèce.

Le fascicule VII donne la nomenclature des billets d'aller et retour valables pour plusieurs destinations dont la délivrance est autorisée, ainsi que les indications à porter sur les billets.

Art. 95. — Les stations et haltes sont pourvues d'une brochure indiquant, dans la 1^{re} colonne, par ordre alphabétique, tous les bureaux du réseau de l'Etat ouverts au service des voyageurs.

Les services intéressés (1) portent, dans la 2^e colonne, les distances qui servent de bases au calcul des prix des billets et des taxes des bagages (art. 91) et, le cas échéant, dans la 3^e colonne, l'itinéraire à suivre.

Cet itinéraire est :

1^o celui indiqué à la nomenclature figurant au fascicule VII (art. 59, 2^o du présent fascicule).

2^o celui à porter sur les billets en destination d'une localité pouvant être atteinte, soit exclusivement par les lignes de l'Etat belge, soit avec emprunt des lignes d'une compagnie (1^o de l'art. 59). Ce dernier itinéraire doit être porté sur le billet simple, sur le compartiment aller et sur le compartiment « retour » du billet d'aller et retour. Afin que l'attention du distributeur soit toujours attirée sur cette particularité, la mention de l'itinéraire sera suivie de la lettre R. (2).

(1) Service des recettes dans les bureaux composés.

(2) R signifie que l'itinéraire doit être inscrit sur le compartiment retour.

Pour celles de ces dernières relations qui sont tarifées à la fois en service intérieur et en service mixte, la lettre **M** (1) sera inscrite à la suite de la lettre **R** (2) dont question ci-dessus.

Pour les destinations pour lesquelles le bureau distributeur n'est pas en relation de service mixte (lettre distinctive **R**) le nom du point d'échange, avec la distance fixée pour celui-ci, sont, en outre inscrits dans la colonne « observations ».

Le distributeur n'a ainsi aucune recherche à faire lorsque le voyageur déclare vouloir suivre l'itinéraire avec emprunt des lignes d'une compagnie.

EXEMPLES :

Bureau de Jodoigne.

DESTINATIONS.	Distances en kilomètres.	DIRECTION de transport, le cas échéant.	Indications spéciales pour éviter les dévoyés (lettres R et M .)	Observations.
Bouvignes (Etat).	83	Par l'Etat	R	Namur (32 k.)
Bruxelles (Nord).	60	—	—	—
Couvin	107	Walcourt	R. M.	—
Dinant	85	Par l'Etat	R. M.	—
Doische.	97	Florennes (Est)	R. M.	—
Jauche	14	Ramillies	—	—
id.	39	Esemael	—	—
Liège (Longdoz).	—	—	—	service mixte Nord Belge
Selzaete.	115	Par l'Etat	R.	Gand (Sud) (110 k.)
Visé	84	Waremmes	R. M.	—
Willebroeck . . .	74	Par l'Etat	R.	Malines (55 k.)

(1) **M** signifie qu'il peut être également délivré des billets directs de service mixte.

(2) **R** signifie que l'itinéraire doit être inscrit sur le compartiment retour.

Lorsque la 4^e colonne porte la lettre **R**, seule, ou les lettres **R** et **M**, le distributeur doit obligatoirement, avant la délivrance du billet, questionner le voyageur sur la voie qui sera empruntée, étant entendu que l'intéressé a toujours la faculté de choisir son itinéraire (art. 60).

Art. 96. — Un exemplaire de la brochure dont il s'agit à l'art. 95, ainsi qu'un exemplaire du barème des prix de transport des voyageurs, sont mis à la disposition de chaque distributeur, et un autre exemplaire de la même brochure est conservé par le chef de station.

Dans les bureaux composés, le receveur doit également être en possession d'un exemplaire des brochure et barème.

MM. les directeurs de service de l'exploitation et leurs adjoints s'assurent, dans leurs tournées, de la bonne exécution des prescriptions ci-dessus.

Toute négligence constatée dans l'établissement de la brochure des distances donne lieu à l'application d'une mesure de répression tant à charge du fonctionnaire responsable que de l'agent fautif.

Art. 97. — Les bureaux repris dans les tarifs indiquant les distances et prix applicables dans les relations de services mixtes (art. 93) reçoivent d'office, de la direction de l'exploitation, des tableaux autographiés qu'ils doivent compléter, séparément pour chaque compagnie, par l'indication :

a) des points de destination pour lesquels ils peuvent délivrer des billets ;

b) des directions de transport (art. 62).

c) des prix à percevoir, tels qu'ils résultent de l'application des tarifs.

Art. 98. — Afin de faciliter et d'accélérer la distribution des billets, il doit être affiché à la portée du distributeur, un tableau du modèle ci-après, dressé par ordre alphabétique et indiquant :

A. les bureaux (des services intérieur et mixtes) en destination desquels il est délivré le plus fréquemment des billets,

et qui ne sont pas représentés au casier par des billets à destination imprimée;

B. la direction de transport à indiquer sur les billets;

C. les prix à percevoir.

STATION d

PRIX DES BILLETS POUR LES PRINCIPALES DESTINATIONS

qui ne sont pas représentées au casier par des billets imprimés.

DESTINATIONS par ORDRE ALPHABÉTIQUE.	DISTANCES EN KILOMÈTRES.	DIRECTION de TRANSPORT.	Billets simples.			Billets d'aller et retour.		
			réservé.	2 ^e cl.	3 ^e cl.	réservé.	2 ^e cl.	3 ^e cl.

Changement de classe en cours de route.

Art. 99. — Le voyageur qui, en cours de route, veut prendre place dans une voiture d'une classe supérieure à celle qu'indique son billet, est tenu de se munir, au guichet, d'un supplément dont le prix, établi selon les règles indiquées à l'art. 5, est fixé d'après les barêmes publiés par les administrations. (C.R. 6)

Le barême des prix des suppléments en service intérieur de l'Etat est publié en brochure annexe aux circulaires (collection des tarifs) et sous forme de tableau à l'usage des distributeurs.

Des exemplaires de ce tableau peuvent être demandés au service général par bon I. C. 17.

Le barême ne donne pas le prix des suppléments de 3^e classe en « réservé ». Ce prix est formé par l'addition des prix des suppléments pour voyage simple de 3^e en 2^e classe, aux prix des suppléments pour voyage simple de 2^e classe en « réservé ».

Art. 100. — En services mixtes :

a) pour les relations avec les bureaux du chemin de fer de Gand à Terneuzen, il est fait application, à la distance sur le parcours de chaque administration, du barème des suppléments en service intérieur de l'Etat (art. 99).

b) pour les relations avec les bureaux des chemins de fer de Hasselt à Maeseyck et de Malines à Terneuzen, il est fait application :

pour le parcours sur les lignes de l'Etat, du barème des suppléments du service intérieur de l'Etat (art. 99) ;

pour le parcours sur les lignes des compagnies, de la différence entre les taxes indiquées aux tarifs mixtes (art. 93).

c) pour les relations avec les bureaux des chemins de fer de Chimay et du Nord belge :

sur chaque parcours, des barèmes afférents à ces parcours, et publiés dans le tarif mixte pour ces relations (art. 99).

Art. 101. — Il n'est pas délivré de suppléments aller et retour.

Art. 102. — Les personnes munies d'abonnements ordinaires et scolaires ou de permis de libre parcours qui désirent prendre place dans une classe de voiture supérieure à celle dans laquelle il leur est permis de voyager gratuitement doivent se pourvoir de suppléments au même titre que les voyageurs ordinaires.

Les billets pour émigrants, pour trains de plaisir, et les billets d'abonnements hebdomadaires pour ouvriers sont sans valeur pour l'obtention de suppléments.

Art. 103. — La délivrance des suppléments se fait exclusivement au guichet du bureau où s'opère le changement de classe (1).

Il ne peut être délivré de supplément sans exiger du voyageur la présentation du billet ou de la carte dont il est muni, et le supplément ne peut être dressé pour un point situé au-delà de la destination de ce billet ou de cette carte.

(1) Exceptionnellement, les voyageurs se déclassant dans les trains-blocs circulant entre Anvers (G.-C.) et Bruxelles (Nord) sont régularisés en cours de route par les soins du garde. Les services intéressés ont reçu des instructions spéciales à ce sujet.

Art. 104. — Le voyageur n'a pas le droit, sous prétexte de manque de place, de monter dans une voiture d'une classe supérieure à celle du billet ou de la carte dont il est muni. — S'il ne trouve pas de place dans un compartiment de cette classe, il doit en référer au personnel de l'administration (service administratif des stations ou service des trains).

En pratique, sauf impossibilité absolue, les voyageurs porteurs de billets doivent toujours être autorisés à monter dans une voiture d'une classe supérieure à celle de leurs billets et ce, pour éviter des demandes d'indemnité ou de détaxe.

Quant aux abonnés qui, en vertu de l'art. 59 § 2 des C. R. n'ont droit à prétendre à aucune indemnité pour défaut de place qui les obligerait à monter dans une voiture d'une classe inférieure, ils sont, comme les voyageurs ordinaires, admis à prendre place dans une voiture d'une classe supérieure, à moins que des raisons spéciales résultant des circonstances ne s'opposent à ce que cette faveur leur soit accordée.

Art. 105. — Le voyageur porteur de deux titres de transport (abonnement à parcours limité et abonnement de quinze jours, par exemple, ou encore abonnement et billet ordinaire, etc.) ne peut prendre place dans une voiture d'une classe supérieure à celle de ses titres qu'en se munissant d'un supplément, conformément aux dispositions de l'art. 6 des C. R. (art. 99 du présent fascicule.)

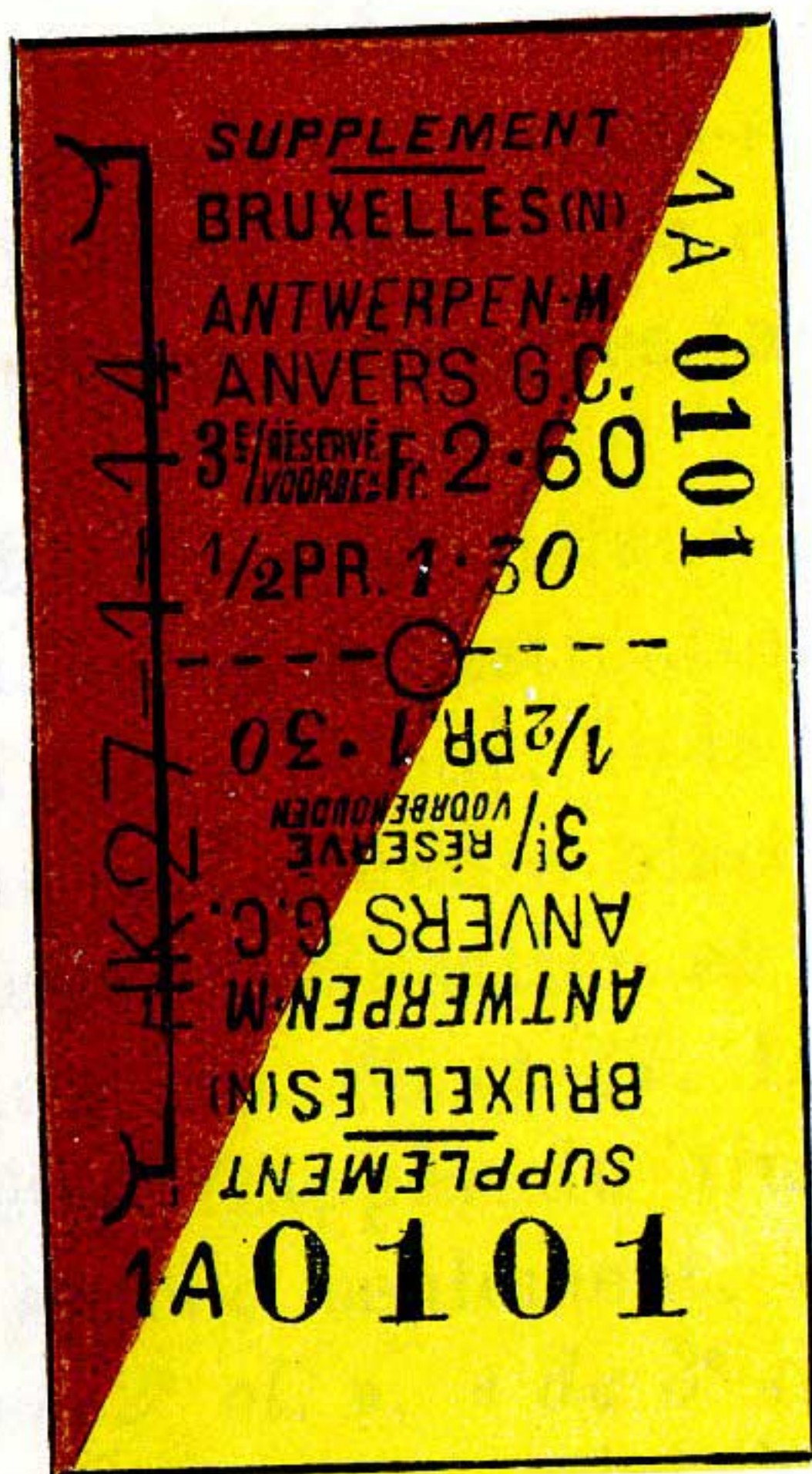
Art. 106. — Pour la délivrance des suppléments, il est fait usage de billets à destination unique (art. 27 et 28), de billets à destinations multiples (art. 30) ou de billets à talon-valeur (art. 32).

Les billets-suppléments à destination unique ou à destinations multiples sont imprimés sur carton de deux couleurs au recto, blanc au verso. Les couleurs du recto sont séparées diagonalement de gauche à droite. La couleur de gauche est celle du billet dont le voyageur est muni, celle de droite est celle de la classe pour laquelle le supplément est nécessaire.

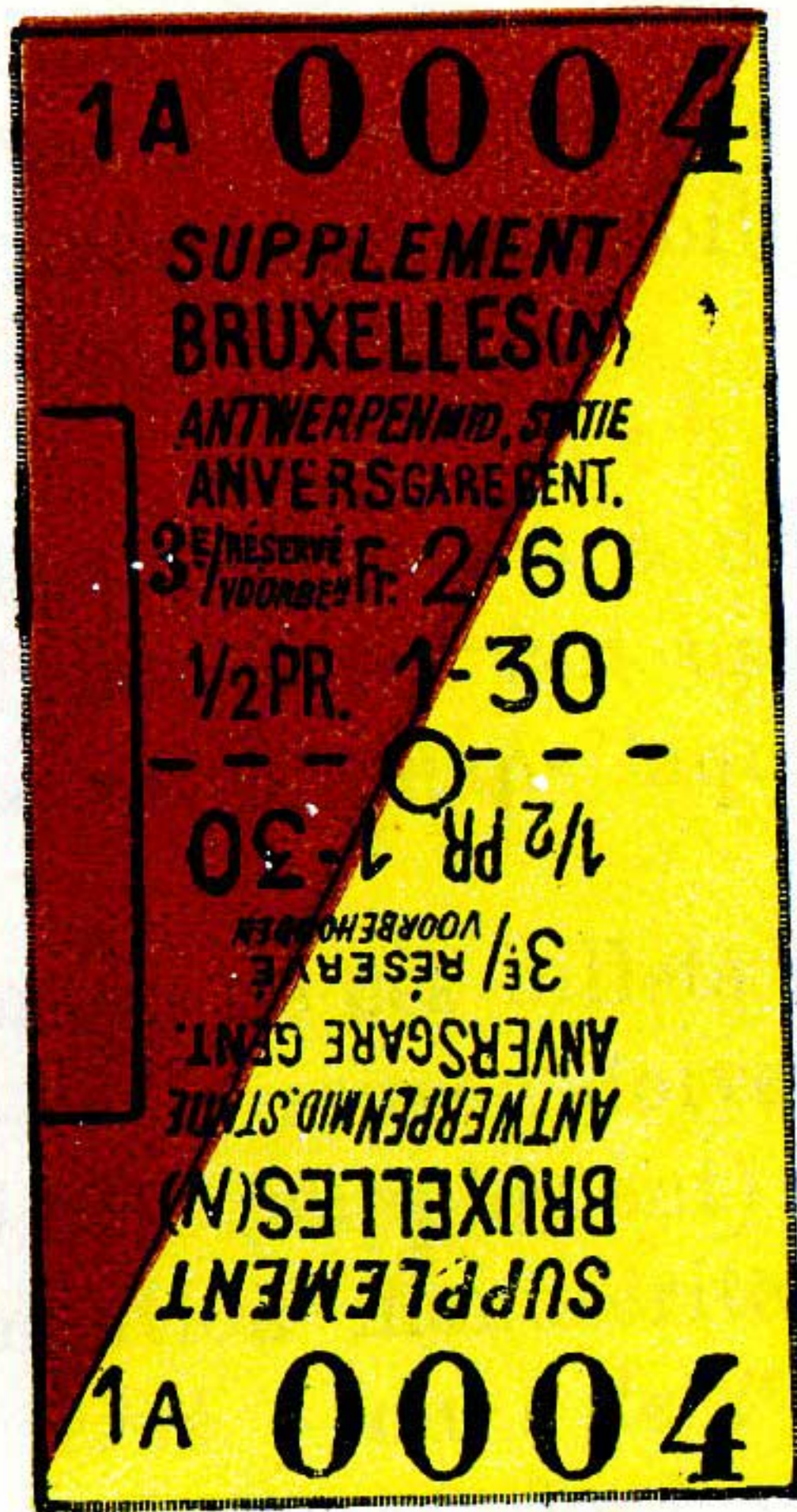
Les billets-suppléments à destination unique portent sur chacune de leurs parties le mot « *supplément* » en tête, et l'indication, sous forme fractionnaire, de la classe du billet

dont le voyageur est porteur et de celle pour laquelle le supplément est délivré.

Modèle A.



Modèle B (1).



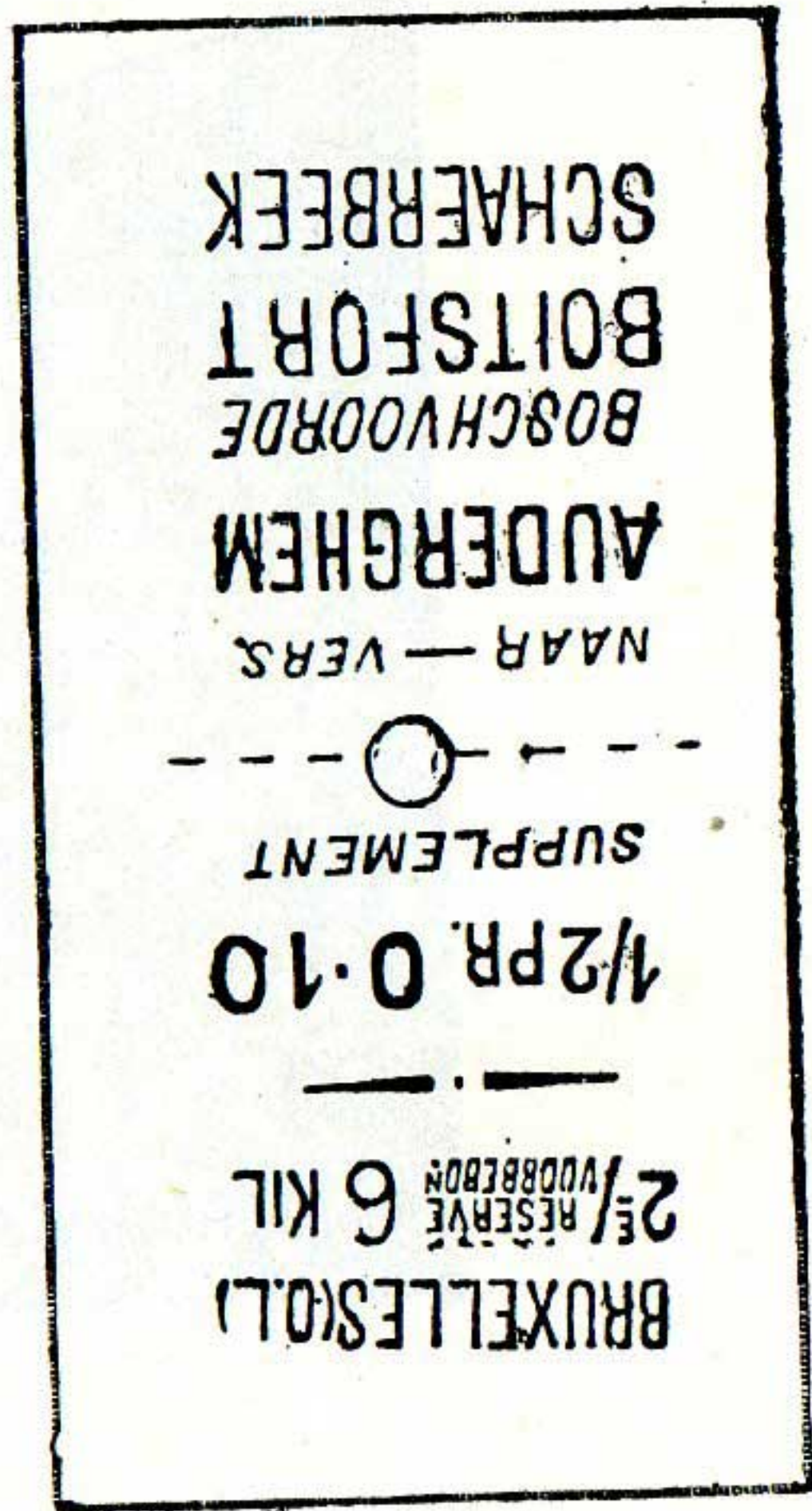
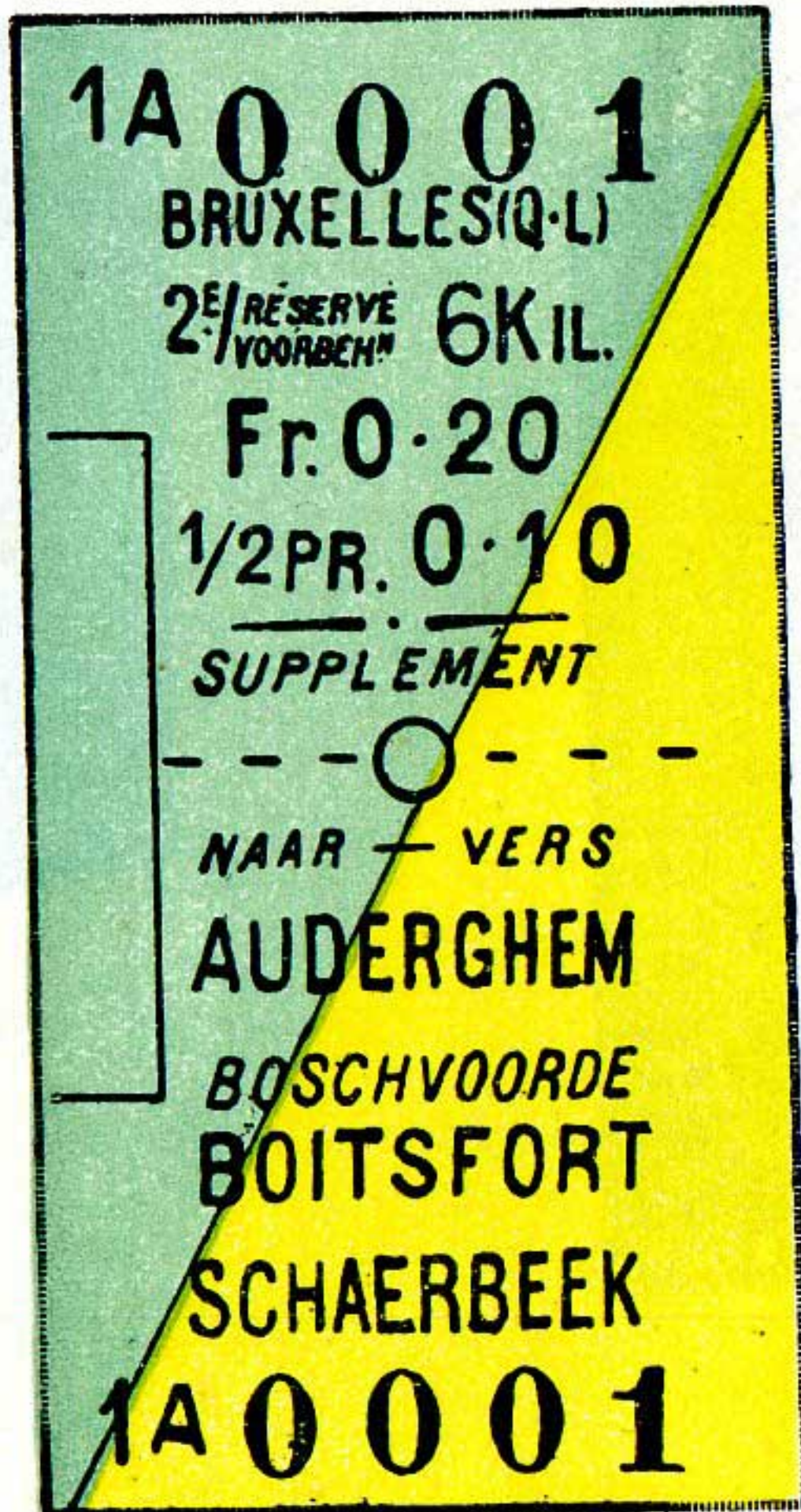
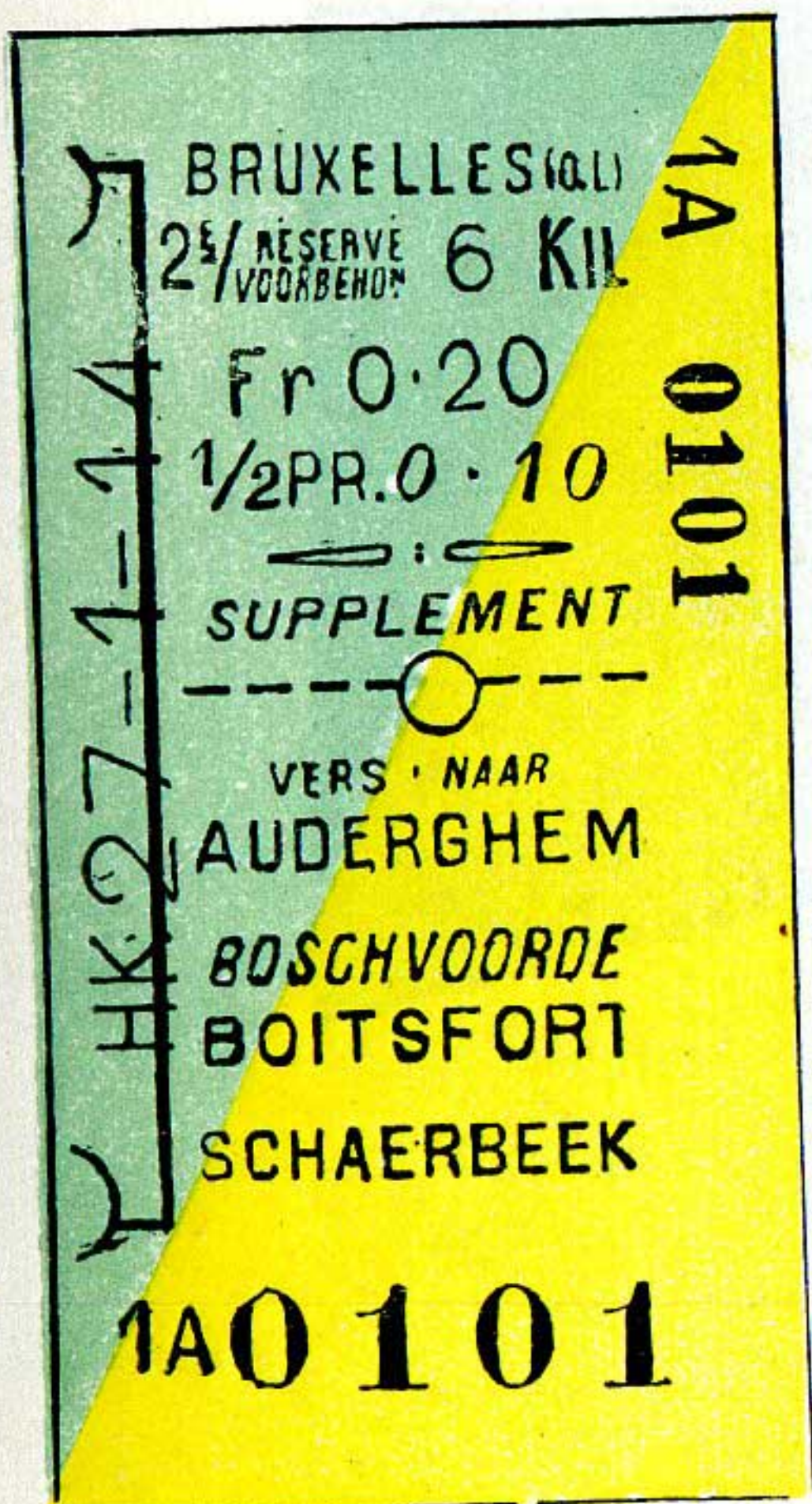
Verso sans impression.

Les billets-suppléments à destinations multiples, utilisés lorsqu'il y a égalité de prix, sans égard à l'égalité des distan-

Modèle A.
Recto.

Modèle B (1),
Recto.

Verso
des deux modèles.



(1) Voir renvoi page 14.

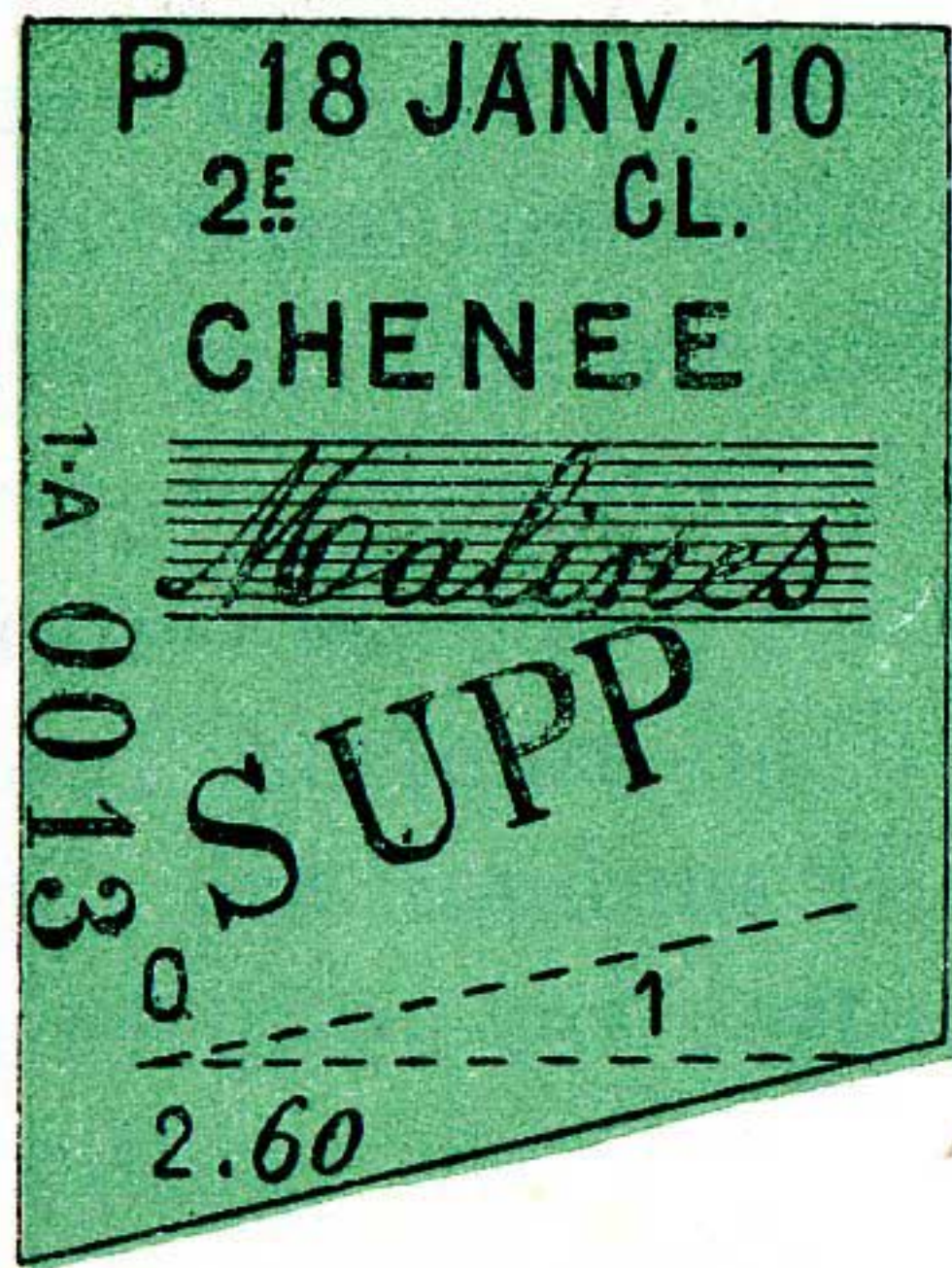
ces, portent, à la partie supérieure de chaque face, sous forme fractionnaire, l'indication de la classe du billet dont le voyageur est porteur et de celle pour laquelle le supplément est délivré, et, en outre, le mot « supplément ».

Le timbrage des billets-suppléments à destination unique et à destinations multiples est celui prescrit pour les billets de chacune de ces catégories (art. 28 et 30).

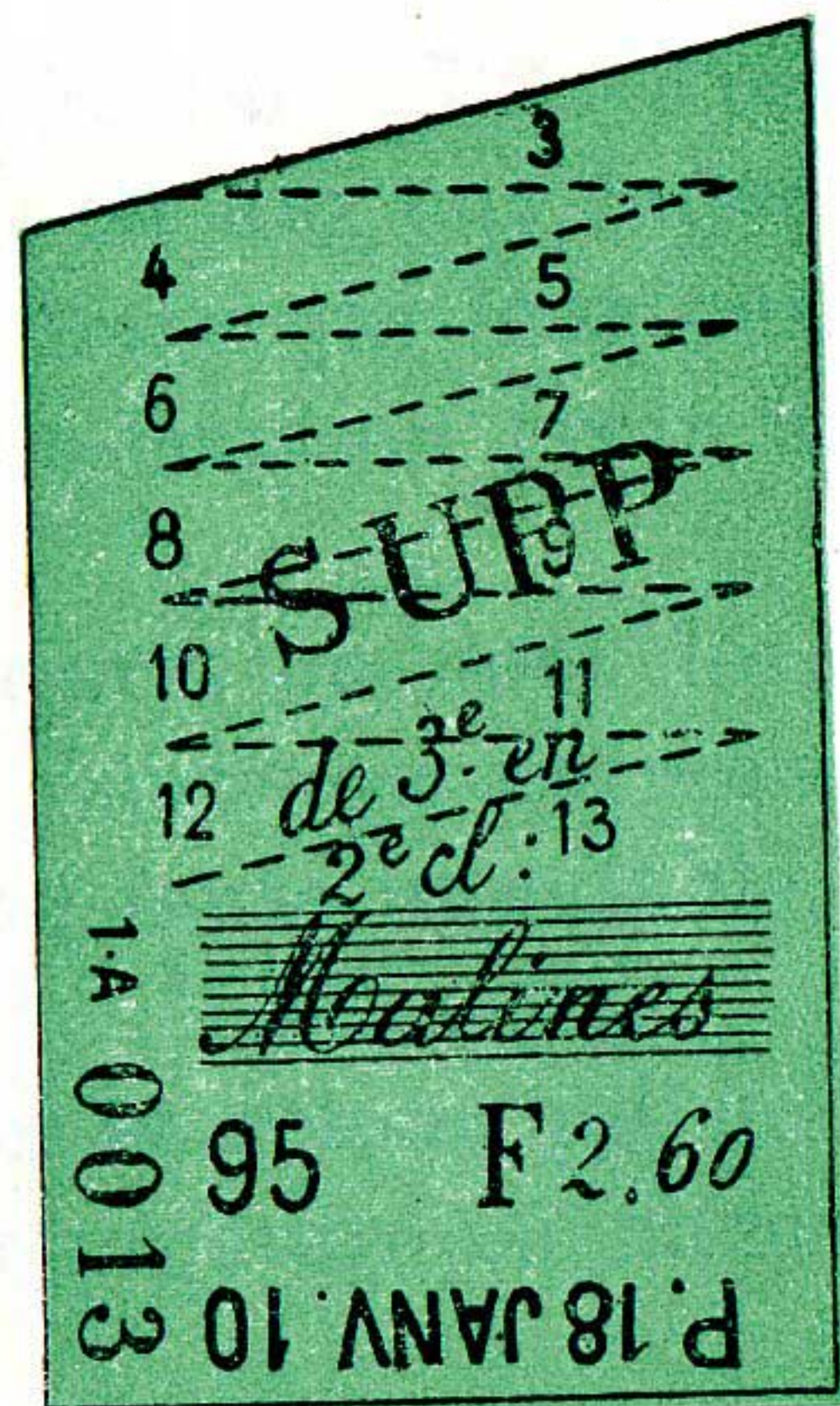
Art. 107. — A défaut de billets-suppléments à destination unique ou à destinations multiples, il est fait usage de billets à talon-valeur, de la classe de voiture dans laquelle le voyageur doit prendre place.

Le mode d'utilisation et de timbrage de ces billets est indiqué aux art. 36 et 37. Le billet et la souche doivent, en outre, être frappés du timbre SUPP. (supplément) suivi, sur la souche seulement, de la mention manuscrite : « de 3^e cl. en 2^e cl. », « de 3^e cl. en réservé » ou « de 2^e cl. en réservé ». Toutefois, les billets suppléments de 3^e en « réservé » doivent porter la mention manuscrite « 3^e en réservé » sur le billet comme sur la souche.

Billet.



Souche.



Voyageurs non munis de billets ou munis de billets insuffisants.

A. — DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

Art. 108. — Le voyageur qui, au départ d'une station, d'une halte, ou d'un point d'arrêt gardé, a pris place dans un train sans s'être muni au préalable des billets réguliers ou des suppléments exigibles, est astreint au paiement du prix de transport qu'il eût dû acquitter avant l'embarquement, majoré d'une taxe fixe et uniforme de **2** fr. (C.R. 7 § 1).

Il en est de même du voyageur dépourvu de billet régulier, qui, ayant pris place dans un train au départ d'un point d'arrêt non gardé, ne se sera pas immédiatement mis en règle (C.R. 7 § 2).

Art. 109. — Sont considérés comme non munis de billets réguliers et exigibles :

a) les voyageurs porteurs de billets dont la durée de validité est expirée;

b) ceux qui suivent ou ont suivi un itinéraire autre que celui indiqué sur leurs billets;

c) ceux qui ont scindé leur voyage (art. 72), c'est-à-dire ceux qui n'ont pas pris au départ, ou qui ont laissé passer dans une station intermédiaire, le train qui leur permettait d'arriver le plus promptement à destination (voir toutefois la tolérance prévue à l'art. 66);

d) ceux porteurs de billets détériorés ou dont les indications ont été rendues illisibles ou douteuses autrement que par suite d'un cas fortuit ou d'une faute imputable à l'administration;

e) ceux porteurs de billets d'aller et retour qui présentent le compartiment aller sans pouvoir produire en même temps le compartiment retour;

f) ceux porteurs de billets délivrés à d'autres voyageurs et déjà utilisés par ceux-ci pour une partie du parcours;

exemple : le voyageur qui se sert pour effectuer son voyage du compartiment retour d'un billet d'aller et retour dont le compartiment aller aurait été utilisé par une autre personne ;

g) ceux porteurs de billets de sociétaires utilisés à des trains autres que ceux désignés sur le billet ou sur l'autorisation dont question à l'art. 99 du fascicule II ;

h) ceux voyageant ou ayant voyagé dans un train, local ou international, auquel le billet dont ils sont munis ne donne pas accès ;

i) ceux porteurs de billets entachés de fraude ou dépourvus des indications essentielles de validité.

Art. 110. — Lorsqu'un voyageur se trouve dans le train muni d'un billet non timbré, le personnel du train fait réparer l'omission à la première station d'arrêt où le temps est suffisant pour cette opération.

S'il s'agit d'un billet d'aller et retour dont le compartiment aller a été timbré en place du compartiment retour, il fait timbrer ce dernier compartiment. Dans ce cas comme dans celui qui fait l'objet de l'alinéa précédent, la station qui opère le timbrage a soin de le faire de façon à ne pas modifier la durée de validité du billet.

Si le voyageur n'est muni que du compartiment retour d'un billet d'aller et retour non timbré, il est présenté au chef de la station de destination qui s'assure de la date de la délivrance du billet avant de considérer le coupon comme valable.

Tout timbrage illisible ou incomplet auquel il ne peut être remédié de la façon indiquée ci-dessus, fait l'objet d'une mention manuscrite portée au dos du billet par le chef de la première station où l'arrêt est suffisant.

L'apposition, sur les billets d'abonnements hebdomadaires pour ouvriers, du numéro de la semaine en cours, équivalant au timbrage des autres catégories de billets, les dispositions de l'art. 105 sont applicables aux billets d'abonnements susdits, étant entendu que le bureau qui répare l'omission doit s'assurer de la date de délivrance avant d'indiquer le numéro de la semaine sur le billet régulier.

Toutes ces irrégularités sont signalées par le personnel du train dans le rapport E 793.

Art. 111. — Sont considérés comme munis de billets insuffisants :

a) les voyageurs qui occupent une place d'un prix supérieur à celui indiqué sur leur billet, ou qui descendent d'un train ne comportant que des voitures d'une classe supérieure à celle de leur billet ;

b) ceux qui ont dépassé la destination indiquée sur leur billet, ou qui dans les conditions indiquées à l'art. 54, descendent à une station autre que celle inscrite sur leur billet.

Art. 112. — Si la constatation est faite en cours de route ou à l'arrivée et si le voyageur ne sait établir à suffisance le parcours effectué et la classe de voiture utilisée, il paie, indépendamment de cette taxe de 2 fr., le prix le plus élevé dû par le voyageur ayant pris place au point initial de départ du train. (C.R. 7 § 3).

Art. 113. — Le prix de transport doit être acquitté, en même temps que la taxe de 2 fr., au guichet du bureau où l'irrégularité est constatée ou, à défaut de temps, à celui de la première station où l'arrêt du train est suffisant. (C.R. 7 § 4).

Art. 114. — Lorsque les gardes constatent la présence dans le train d'un voyageur non en règle, ils le mettent en présence du chef de station ou de son délégué, si c'est avant le départ du train et si le temps ne fait pas défaut ; dans le cas contraire, ils préviennent l'intéressé de ce qu'il est tenu de descendre à une station qu'ils déterminent. Cette station est la première où le train fait un arrêt suffisant pour que le voyageur puisse être mis en présence du chef de station ou de son délégué.

Art. 115. — Lorsque les premiers chefs-gardes trouvent dans les trains des voyageurs non munis de billets ou porteurs de billets sans valeur ou de billets insuffisants, ils se substi-

tuent aux gardes et procèdent comme il est indiqué à l'article 114 ci-dessus.

S'ils n'accompagnent pas le train jusqu'à la première station où l'arrêt est suffisant, ils chargent le garde de faire le nécessaire, préviennent le chef-garde et font mention à leur rapport E 792 des mesures prises ou prescrites.

Art. 116. — Le chef de station fait délivrer deux billets, le premier pour la surtaxe due, s'il s'agit d'un voyageur au départ, ou pour le trajet depuis la station d'origine augmenté du prix de la surtaxe, s'il s'agit d'un voyageur en cours de route; le second, pour la destination définitive du voyageur.

Si le voyageur ne va pas au-delà, il ne doit lui être délivré qu'un billet pour le parcours depuis sa station d'origine. Dans ce cas, il est fait application de l'art. 120.

Le premier billet à délivrer est un billet à talon-valeur non détaché de la souche, indiquant la somme perçue, le cas échéant, le parcours auquel il s'applique, les mots « supplément de . . . classe en . . . classe » et la mention :

Délivré au $\left\{ \begin{array}{l} \text{départ} \\ \text{passage} \end{array} \right.$ *du train n°*
Le chef de. *(station ou halte)*
(Signature).

S'il s'agit d'un parcours antérieur dont la station qui effectue la perception n'est pas le point terminus, on inscrit les points initial et final de ce parcours sur le billet à talon-valeur.

Ce billet est timbré en tête, du côté utilisé pour les indications manuscrites, entaillé par le garde en présence du voyageur, et remis ensuite à l'agent distributeur pour être compris parmi les pièces justificatives.

Le second billet, identique à celui délivré à un voyageur au départ, est laissé entre les mains du voyageur à qui il doit servir pour continuer son trajet.

Les dispositions spéciales applicables à la station de Verviers (ouest) font l'objet du dernier alinéa de l'art. 129.

Art. 117. — En aucune circonstance, il n'y a lieu de donner du retard au train pour permettre de régulariser la situation des voyageurs en défaut. Le cas échéant, cette régularisation se fait à la première station subséquente où le temps est suffisant.

Art. 118. — Tout voyageur qui ne peut présenter un billet régulier ou suffisant au contrôle de sortie d'une station ou d'une halte, est conduit auprès du chef de station ou de halte.

Art. 119. — Celui-ci fait payer, au voyageur muni d'un billet insuffisant, la différence due, et à celui sans billet ou porteur d'un billet irrégulier, le prix d'un billet de la classe de voiture la plus élevée entrant dans la composition du train utilisé, pour le parcours depuis le point initial de ce train. *Ces sommes sont augmentées de la taxe fixe de 2 fr.*

Toutefois, si le voyageur peut préciser d'une façon irrécusable le parcours qu'il a réellement effectué et la classe de voiture dans laquelle il a pris place, le prix du billet à payer, conformément à ce qui précède, doit être réduit en conséquence.

Art. 120. — Après avoir déterminé la base d'après laquelle la taxe à percevoir doit être établie, le chef de station ou de halte fait dresser un billet à talon-valeur indiquant la somme perçue, surtaxe de 2 fr. comprise, le parcours auquel elle s'applique et, le cas échéant, les mots « supplément de . . . classe en . . . ». Ensuite, il fait timbrer ce billet en tête, du côté utilisé pour les indications manuscrites et le revêt, en présence du voyageur, de la mention suivante, à l'encre rouge :

Délivré à l'arrivée du train n° . . .

Le chef de (station ou halte.)

(Signature).

S'il s'agit d'un parcours antérieur dont la station qui effectue la perception n'est pas le point terminus, on inscrit les points initial et final de ce parcours sur le billet à talon-valeur.

Ces formalités remplies, le chef de station ou de halte fait entailler le billet par le préposé au guichet intérieur ou le garde-salle, remet personnellement ce billet au voyageur, et ce dernier est autorisé à quitter la station en passant par le contrôle de sortie.

Les billets à talon-valeur délivrés à l'arrivée en suivant la règle ci-dessus ne peuvent être détachés de la souche. Après avoir été retirés par les récoleurs, ils sont remis à l'agent distributeur, par le personnel chargé du classement des billets à l'arrivée, pour être compris parmi les pièces justificatives.

Art. 121. — Cette perception se fait sans préjudice des poursuites judiciaires à exercer, le cas échéant, en vertu de l'arrêté royal du 4 avril 1895, comminant les peines édictées par la loi du 6 mars 1818. (C.R. 7 § 5).

La procédure à suivre préalablement à la rédaction des procès-verbaux est indiquée au R.G.E., 1^{re} partie, fascicule 8.

En principe, le voyageur non en règle doit être considéré comme s'étant volontairement mis en défaut et il lui incombe de prouver le contraire.

Art. 122. — Si, avant toute interpellation des agents, le voyageur fait connaître spontanément, soit à la station de départ, soit en cours de route ou à la station d'arrivée, les circonstances qui l'ont empêché de se mettre en règle, et si les explications données à ce sujet sont admissibles, il peut, selon le cas, être dispensé du paiement ou obtenir la restitution de la taxe de 2 fr. et même de tout ou partie du prix exigible en vertu du premier alinéa du présent article. (C.R. 7 § 6).

La déclaration que formule un voyageur après que le garde a prononcé les paroles : « *vos billets, s'il vous plaît* » pour inviter collectivement toutes les personnes occupant un même

compartiment à se soumettre aux formalités de contrôle, ne peut être considérée comme spontanée.

Lorsqu'une contestation s'élève au sujet de la spontanéité d'une déclaration, le personnel du service de surveillance doit être appelé à trancher le différend.

Art. 123. — Quand le chef de station ou le chef de halte dispense le voyageur du paiement de la surtaxe de fr. 2.00, il lui fait délivrer un billet ou un supplément à destination imprimée, ou, à son défaut, un billet à talon-valeur détaché de sa souche, l'un et l'autre en destination de la station à partir de laquelle le voyageur n'est plus en règle.

Après avoir été timbré normalement, le billet délivré est revêtu, en présence du voyageur, par le chef de station ou de halte, de la mention prévue à l'art. 119 puis poinçonné par le garde-salle d'attente.

Le voyageur remet ce billet au récoleur, en même temps que le billet insuffisant.

Les billets délivrés dans les conditions spécifiées ci-dessus ne doivent pas être envoyés aux bureaux de destination; mais ceux-ci doivent, toutefois, recevoir la même communication que celle qui est prescrite par l'art. 61 du R.G.C. 2^e partie.

Art. 124. — Lorsqu'un voyageur proteste au sujet de la perception de la surtaxe de 2 fr., le chef de station doit procéder sur-le-champ à une instruction minutieuse et, si possible, à la confrontation du réclamant avec le personnel intéressé.

Il procède de même s'il reçoit ultérieurement une réclamation, verbale ou écrite, et dans tous les cas, il transmet, sur formulaire E 869, le résultat de son instruction; avis à l'appui, au directeur de service de l'exploitation, qui statue dans la limite de ses pouvoirs (art. 149).

Art. 125. — Toutes les régularisations, au passage (art. 116) à l'arrivée (art. 120) et sans surtaxe (art. 123) sont inscrites par le chef de station ou de halte dans un registre du modèle ci-dessous, tracé à la main.

Date.	No du train.	TITRE dont le voyageur est muni. (Origine, destination, série et no, date de délivrance et, le cas échéant, date d'expiration).	NATURE de L'IRRÉGULARITÉ.	BILLET délivré pour régularisation (série, no, classe et destination).	SOMME perçue.	NOM de l'agent qui a fait la perception.	VISA du chef de station ou de son délégué.	Observations. (Quand la surtaxe est perçue indiquer nom et domicile du voyageur, et les circonstances dans lesquelles l'infraction a été découverte).

*B. — DISPOSITIONS SPÉCIALES APPLICABLES A CERTAINES STATIONS
(GUICHETS INTÉRIEURS).*

Art. 126. — Dans les stations qui sont pourvues d'un guichet intérieur (1), les distributeurs desservant ce guichet sont autorisés à régulariser, d'office, les voyageurs qui se présentent spontanément pour acquitter les taxes dues et qui sont munis de billets insuffisants pour le parcours ou pour la classe de voiture, quelle que soit la destination des billets, pourvu que ceux-ci aient été utilisés dans les conditions prévues par les règlements, et régulièrement poinçonnés par un garde-salle d'attente si la station de départ est une station de l'Etat ou une station commune gérée par l'Etat (1).

Dans tous les autres cas, l'intervention du chef de station ou de son délégué est de rigueur (art. 114).

Art. 127. — La faculté accordée aux voyageurs de se mettre en règle à l'arrivée, sans autre formalité, ne les dispense nullement de faire, soit avant le départ, soit en cours de route, aux agents des stations ou des trains, la déclaration spontanée qui constitue le témoignage de leur bonne foi (art. 122).

(1) La liste des stations pourvues d'un guichet intérieur est insérée à l'indicateur officiel des trains.

Art. 128. — Lorsqu'un voyageur a fait une déclaration spontanée et que la station de destination définitive est l'une de celles auxquelles les présentes dispositions spéciales sont applicables, le garde se borne à lui fournir les indications nécessaires pour qu'il aille directement se mettre en règle s'il s'agit d'un billet insuffisant pour le parcours. Quand il s'agit d'un billet insuffisant pour la classe de voiture, le garde ne pouvant quitter son poste est tenu de mettre l'intéressé en présence du personnel du service de surveillance, auquel il donne connaissance de la déclaration spontanée qui a été faite; le chef de station ou son délégué prend alors les mesures nécessaires pour que la régularisation s'effectue dans le plus bref délai possible.

Art. 129. — De même, quand avant toute interpellation, un voyageur déclare à l'agent préposé au récolement des billets qu'il a prolongé son voyage ou qu'il a voyagé dans une voiture de classe supérieure à celle de son billet, cet agent lui indique le guichet de régularisation ou le conduit auprès du chef de station selon les distinctions établies dans l'article précédent.

Art. 130. — Pour effectuer des régularisations d'office, les distributeurs font usage de billets à destination imprimée ou, à leur défaut, de billets à talon-valeur détachés de leur souche, les uns et les autres en destination de la station à partir de laquelle le voyageur n'est plus en règle.

Ces billets sont frappés d'un timbre humide portant le mot « **Arrivée** » de façon :

1° à attirer l'attention du récoleur sur l'obligation qu'il y a, pour le voyageur, de remettre un second billet;

2° à empêcher leur utilisation ultérieure;

3° à rendre superflu leur envoi aux bureaux de destination.

Ces bureaux doivent, toutefois, recevoir la même communication que celle prévue à l'article 61 du R. G. C., 2^e partie.

La station de Verviers (Ouest) est autorisée à régulariser de la même façon les voyageurs au passage, sous réserve que le billet pour le parcours antérieur sera poinçonné par le distributeur et remis au personnel de surveillance dont l'intervention est de rigueur dans les cas de l'espèce.

En aucun cas, les billets délivrés à l'arrivée ne peuvent être portés comme annulés dans les écritures. Lorsque, par suite d'une circonstance quelconque, ils ont été émis par erreur, ils sont portés en recette par le bureau d'arrivée et celui-ci se crédite de son découvert au procès-verbal C.R.M. 1254^{bis} (mois clôturés). Une note d'information C.R.M. 1320 est transmise, billet à l'appui, à la direction du contrôle des recettes et des matières par l'intermédiaire du directeur de service de l'exploitation ou des recettes, principalement intéressé.

C. — *DISPOSITIONS SPÉCIALES APPLICABLES AUX POINTS D'ARRÊT GARDÉS.*

Art. 131. — Outre la taxe supplémentaire de fr. 2, le voyageur qui, à la sortie d'un point d'arrêt gardé, ne peut produire un billet régulier, est astreint à payer son parcours depuis le point de départ tarifé le plus éloigné et pour la plus élevée des classes de voiture entrant dans la composition du train. Il ne paie que le prix afférent à la classe de voiture utilisée, s'il sait prouver dans quelle classe de voiture il a voyagé.

Il est entendu, toutefois, que si le voyageur sait établir d'une façon irrécusable qu'il a pris le train à une station intermédiaire entre la station tarifée la plus éloignée et le point d'arrêt, c'est un billet pour cette station intermédiaire qui doit lui être délivré.

Art. 132. — Chaque point d'arrêt gardé est pourvu, par les soins de la station dont il dépend, d'un approvisionnement de 10 billets de surtaxe du modèle ci-contre (couleur rose) lequel doit être renouvelé au fur et à mesure des besoins.

Au moment de la perception, le préposé se borne à timbrer



le billet de surtaxe au moyen de sa presse, à la partie inférieure du recto.

Ce billet, ainsi que le ou les billets ordinaires délivrés à l'arrivée, sont poinçonnés par le personnel du train en présence du voyageur et transmis ensuite sous enveloppe fermée, par premier train, à la station dont dépend le point d'arrêt.

Art. 133. — En vue de la bonne marche du service, les chefs-gardes ont qualité, en se maintenant dans les règles tracées ci-dessus, pour décider s'il y a lieu ou non de percevoir la surtaxe de fr. 2 des voyageurs se présentant sans billet régulier à la sortie des points d'arrêt.

A cet effet, ils ont pour mission de surveiller, dans la mesure du possible, le récolement des billets aux points d'arrêt gardés. Chaque fois qu'ils exonèrent un voyageur du paiement de la surtaxe, ils sont tenus d'en faire mention d'une manière circonstanciée dans leurs rapports E 791 et E 793.

De son côté, le préposé au point d'arrêt gardé doit en faire rapport verbal au chef de la station dont il relève et celui-ci en informe le directeur de service de l'exploitation intéressé.

Art. 134. — Les voyageurs munis de billets de 2^e ou de 3^e classe qui prennent place en compartiment réservé ou en voiture-salon, au départ d'un point d'arrêt et en destination d'un point d'arrêt voisin, doivent, lorsqu'il y a déclaration spontanée, être régularisés comme suit :

pour le voyageur muni d'un titre de 2^e classe, on perçoit, à l'arrivée, le prix d'un billet de 3^e classe ;

pour le voyageur muni d'un titre de 3^e classe, on perçoit, à l'arrivée, le prix d'un billet de 2^e classe.

Il va de soi que lorsque le voyageur est en destination d'une halte ou d'une station, il est perçu, à l'arrivée, le montant usuel du supplément.

Trains.

Art. 135. — **1^o Trains locaux.** — Sauf les exceptions indiquées à l'affiche-horaire des trains, les voyageurs de toutes catégories ont accès aux trains locaux. (C.R. 8 § 1).

Art. 136. — 2° Trains internationaux. (Ces trains se distinguent des précédents en ce que les indications y relatives sont imprimées en caractères gras dans le document précité). — Les voyageurs munis de billets à prix normaux et de cartes d'abonnements ordinaires ou scolaires, les enfants, les militaires, les électeurs et les élèves des écoles des mous-ses voyageant à prix réduits de **50 p. c.** ne sont admis dans les trains internationaux que dans les limites indiquées à l'affiche-horaire. (C.R. 8 § 2).

Conformément aux indications de l'affiche-horaire, les voyageurs ne sont admis à certains trains que pour des destinations déterminées.

Le voyageur porteur d'un billet pour l'une de ces destinations a la faculté de descendre en cours de route à une station intermédiaire, en faisant abandon du surplus du parcours pour lequel il a payé.

Exemples :

1° — Soit un train qui ne prend à Bruges que les voyageurs pour Malines et au-delà vers Louvain. Un voyageur porteur d'un billet de Bruges à Gand (St-Pierre) n'y aura donc pas accès. Mais un voyageur porteur d'un billet de Bruges à Malines a le droit de descendre de ce train à Gand (St-Pierre) pourvu qu'il remette son billet au récoleur.

2° — Soit un train qui ne prend, notamment, à Bruxelles (Nord), que les voyageurs pour Herbesthal et au-delà.

Un voyageur porteur d'un billet de Bruxelles (Nord) à Herbesthal peut descendre de ce train à Tirlemont, en abandonnant la partie du parcours Tirlemont-Herbesthal.

En ce qui concerne les abonnés, ils sont assimilés aux voyageurs porteurs de billets ordinaires lorsque l'affiche-horaire n'édicte pas, à leur égard, des interdictions spéciales.

Au train repris au 1°, par exemple, on n'admettra pas le porteur d'une carte d'abonnement valable entre Bruges et Gand. Mais le porteur d'une carte d'abonnement valable entre Bruges et Malines et le porteur d'un abonnement valable

sur toutes les lignes belges y auront accès, et s'ils descendent à Gand (St-Pierre), aucune observation ne pourra leur être faite.

De même au train repris au 2° auquel le porteur d'une carte d'abonnement valable entre Bruxelles (Nord) et Tirlemont ne peut prendre place, on admettra le porteur d'une carte d'abonnement valable entre Bruxelles (Nord) et Herbesthal et le porteur d'une carte d'abonnement valable sur toutes les lignes belges. Aucune observation ne leur sera faite s'ils descendent à Tirlemont.

Art. 137. — Ne sont pas admis aux trains internationaux, les sociétaires, les personnes y assimilées, les élèves en excursions scolaires non autorisés spécialement par les administrations, les émigrants, les détenus, les ouvriers allant travailler hors frontières, les indigents rapatriés pour le compte du Département des Affaires étrangères ainsi que les porteurs de billets d'abonnements hebdomadaires pour ouvriers. (C.R. 8 § 3).

Art. 138. — Le voyageur qui aura pris place abusivement dans un train international dont l'accès lui est interdit sera considéré comme ayant voyagé sans être muni d'un billet régulier et sera tenu de payer le prix de transport qu'il eût dû acquitter soit avant l'embarquement à la station d'origine du train, soit à la dernière station, située sur le parcours du train, où il pouvait se procurer un billet régulier. Ce prix de transport est majoré de la taxe fixe et uniforme de 2 francs dont il est question à l'article précédent (1). (C.R. 8 § 4).

Soit un train d'Ostende à Herbesthal, qui ne prend pas de voyageurs à Louvain.

A Malines, il ne prend que des voyageurs pour Herbesthal et au-delà; à Gand (Sud) et à Gand (St-Pierre) il ne prend que des voyageurs pour au-delà de Louvain.

Un voyageur qui prendrait place à ce train, à Louvain,

(1) Art. 108 du présent fascicule.

et descendrait à Liège (Guillemins), aurait à payer, outre la taxe fixe et uniforme de 2 fr., le prix de transport de Malines à Herbesthal, parce que celui-ci est moins élevé que celui de Gand (Sud) ou Gand (St-Pierre) à Liège (Guillemins).

Soit un train vers Sterpenich qui ne prend à Bruxelles (Quartier-Léopold) que les voyageurs pour Libramont et au-delà. Un voyageur qui, ayant pris place à ce train à Bruxelles (Quartier-Léopold) en descendrait à Namur, aurait à payer, outre la taxe fixe et uniforme de 2 fr., le prix de transport de Bruxelles (Quartier-Léopold) à Libramont.

La perception de ces sommes se fait conformément aux règles tracées à l'art. 119.

Retards. Indemnités.

Art. 139. — Lorsque le voyageur muni d'un billet à prix normal n'a pu être transporté à destination ou au lieu de correspondance dans le délai convenu ou par le train en vue duquel le billet a été délivré, il n'a droit à indemnité que s'il y a faute imputable aux administrations, et cette indemnité ne peut excéder le prix de transport. (C.R. 9 § 1).

Il n'est dû ni restitution du prix de transport ni aucune indemnité :

a) au voyageur qui, par mesure d'ordre ou de police, a été expulsé du train à un point quelconque du parcours;

b) au voyageur qui, pour sa convenance personnelle, abandonne une partie du parcours payé;

c) au voyageur qui a perdu son billet;

d) au voyageur porteur d'un billet de retour non utilisé, sauf le cas de maladie dûment constaté;

e) pour une cause quelconque au voyageur muni d'un billet à prix réduit pour militaires, gardes civiques, sociétaires et personnes y assimilées, voyages scolaires, électeurs, émigrants, ouvriers allant travailler hors frontières, trains de plaisir, non plus qu'aux abonnés de toutes catégories. (C.R. 9 § 2).

Art. 140. — Les billets distribués aux voyageurs peuvent être repris et annulés dans les cas suivants :

a) lorsque le train ne peut se mettre en marche à l'heure réglementaire ;

b) lorsqu'il a été délivré plus de billets qu'il n'y a de places disponibles dans le train, et lorsque le voyageur, arrivé à temps, n'a pu prendre le train pour une cause inhérente au service ;

c) lorsqu'avant l'embarquement il est reconnu que le voyageur est en état d'ivresse ou atteint d'une maladie contagieuse ou dangereuse pour autrui, ou se trouve dans l'impossibilité de voyager par suite d'indisposition subite ;

d) lorsque le billet a été délivré pour une destination autre que celle qui a été indiquée, ou qu'en place d'un billet simple demandé il a été remis au voyageur un billet d'aller et retour ou vice-versa ;

e) lorsque le billet délivré porte une date ou une heure erronée ;

f) lorsqu'à la station de distribution, il est constaté que, pour une cause autre que celles indiquées ci-dessus, le voyage pour lequel un billet a été demandé n'a pas été commencé. Si le voyageur a pénétré dans la gare, il lui est délivré, contre paiement, un ticket d'entrée. Ce ticket n'est pas entaillé. Le distributeur y inscrit, au verso, à l'encre, la catégorie, la classe et la destination du billet retiré et annulé. Il l'annexe à ce dernier, au verso duquel il inscrit le numéro du ticket délivré. Il est tenu compte de l'emploi de ce ticket lors de la vérification des tickets recueillis ;

g) lorsque des billets de sociétaires sont sans emploi par suite de l'absence de certains membres du groupe, pourvu que la déclaration en ait été faite avant le départ (art. 107 du fascicule II) et qu'il ait été constaté que, déduction faite des billets repris, le groupe a encore payé au minimum, 20 billets s'il s'agit de sociétaires, 10 s'il s'agit d'excursions scolaires.

Les dispositions du § f ne sont pas applicables aux billets pour trains de plaisir.

Art. 141. — Sauf lorsque des raisons plausibles sont invoquées, il est défendu de reprendre et d'annuler un billet dont un voyageur demande l'échange contre un billet soit d'une classe supérieure, soit d'une classe inférieure. Dans le premier de ces cas, le voyageur est, en règle générale, tenu de se pourvoir du supplément réglementaire.

Art. 142. — Lorsque dans le cas d'affluence extraordinaire, à l'occasion de fêtes, etc., il a été préparé et daté à l'avance un certain nombre de billets, ceux timbrés en trop doivent également être portés comme annulés dans les écritures.

Art. 143. — Sont seuls considérés comme valablement annulés les billets remboursés d'office, ensuite du visa, portant date et heure, du chef de station ou du receveur, selon le cas, et ceux qui, timbrés par erreur ou datés irrégulièrement, ont été présentés le jour même à la formalité prémentionnée.

Dans les bureaux composés, le chef de station est seul autorisé à annuler les billets déjà poinçonnés par les gardes-salles. Il en est de même pour les billets non encore poinçonnés délivrés à des voyageurs dont les agissements auraient nécessité l'intervention du chef de station ou de son délégué.

Il est obligatoire d'inscrire, à l'encre, sur les billets, le motif de leur annulation.

Art. 144. — Lorsque, par suite de retard d'un train en correspondance, les voyageurs ne trouvent plus comme moyen de transport immédiat qu'un train auquel leurs billets ne donnent pas régulièrement accès, ils peuvent être admis à ce train, alors même que leurs billets seraient d'une classe inférieure à celle des voitures dont se compose ce train (1). Dans ce cas, le chef de station de coïncidence vise

(1) Cette disposition ne s'applique pas aux trains dénommés « de luxe » dans l'indicateur officiel des trains.

le billet et y indique le n° du train et la classe de voiture pour lequel il le rend valable.

Si le nombre de voyageurs est tel que ces inscriptions ne puissent être terminées sans occasionner du retard au train, il est passé outre à cette formalité.

Le cas échéant, le chef de station prévient le chef-garde de cette circonstance; ce dernier en fait mention à ses rapports journaliers E 791 et 793 et en donne avis aux stations d'arrivée intéressées.

Art. 145. — La mesure profite, dans les mêmes circonstances, aux abonnés qui doivent prendre place dans une classe de voiture supérieure à celle de leur abonnement.

Pour ce cas spécial, il y a toujours lieu de prévenir le chef du train, les cartes d'abonnement ne pouvant recevoir aucune annotation étrangère à leur objet.

Art. 146. — En cas de correspondance manquée par suite d'une faute imputable à l'administration, les chefs de station sont autorisés à indemniser les voyageurs non spécifiés à l'alinéa e du § 2 de l'article 9 des C. R. (art. 139 de la présente brochure), jusqu'à concurrence du prix de transport, sans toutefois dépasser les limites indiquées à l'article 621 du R.G.E. 3^e partie, fascicule I.

Art. 147. — En cas de correspondance manquée, qu'il y ait ou non faute imputable à l'administration, les chefs de station sont autorisés à rembourser, aux voyageurs en service intérieur de l'Etat, les prix des parcours non effectués, dans les limites ci-après :

BILLETS dont les voyageurs sont munis.	SOMMES A RESTITUER.	OBSERVATIONS.
Billet simple	Différence entre le prix du billet dont le voyageur est porteur et le prix du parcours réellement effectué (2).	
Billet d'aller et retour.	<p>Différence entre le prix payé au départ et la valeur d'un billet d'aller et retour pour le parcours effectué. Le compartiment aller du billet est retiré; le compartiment retour est remis au voyageur après avoir reçu, à l'intervention du chef de station ou de son délégué, la mention <i>Valable de à</i></p> <p>Si, pour des raisons personnelles, le voyageur ne désire pas rentrer à son point de départ, il lui est remboursé le montant de la différence entre le prix payé et la valeur d'un billet simple pour le parcours effectué. Le billet entier est alors repris au voyageur.</p> <p>Si le voyageur continue jusqu'à sa destination sans utiliser le chemin de fer, il lui est remboursé le montant de la différence entre la moitié du prix du billet d'aller et retour dont il est muni, et la moitié du prix d'un billet d'aller et retour entre le point de départ et celui où le voyage en chemin de fer est forcément interrompu.</p>	<p>Si le voyageur le désire, le billet peut être rendu valable pour le train suivant ou le premier train du lendemain(1).</p>
Compartiment retour d'un billet d'aller et retour	Différence entre la moitié du prix du billet d'aller et retour dont le voyageur est porteur et la moitié du prix d'un billet d'aller et retour entre le point de départ de retour et la station où le voyage est forcément interrompu.	

(1) Cette disposition ne s'applique pas aux trains dénommés « de luxe » dans l'indicateur officiel des trains.

(2) Il n'y a pas lieu à remboursement en cas de correspondance manquée, lorsque le voyage, qui s'effectue par une voie autre que celle pour laquelle la taxe a été perçue, est interrompu à un point plus éloigné du bureau de départ que la destination portée sur le billet. Le billet peut, toutefois, être rendu valable pour le train suivant.

Art. 148. — De même, les chefs de station sont autorisés à désintéresser les voyageurs dans certains cas énumérés ci-après et pour autant, bien entendu, qu'il s'agisse de billets du service intérieur de l'Etat :

1° — Lorsque le voyageur a reçu au guichet de départ un billet d'aller et retour en lieu et place d'un billet simple et qu'il a signalé l'erreur, soit en cours de route, soit au personnel de la station de destination *dès l'arrivée du train*, il peut lui être remboursé la différence entre le prix du billet dont il est muni et celui d'un billet simple pour le même parcours.

2° — Quand un voyageur a égaré momentanément le billet dont il s'était muni au point d'embarquement et qu'il a dû, pour cette raison, prendre un nouveau billet, le prix de ce dernier pourra lui être remboursé, s'il reproduit le billet égaré, sous la réserve que la somme remboursée ne dépassera pas le prix correspondant à la classe de voiture et au parcours pour lesquels le billet égaré, puis reproduit, était valable.

La même règle doit être appliquée lorsqu'il s'agit du compartiment retour d'un billet d'aller et retour momentanément égaré; toutefois, il y a lieu de s'assurer, avant d'effectuer ce remboursement, si la durée de validité du billet retour n'était pas expirée au moment où le voyage s'est effectué, auquel cas le voyageur n'aurait droit à aucun remboursement.

3° — Lorsque, *par suite d'une cause imputable à l'administration*, le voyageur a dû effectuer le parcours ou une partie du parcours dans une classe de voiture inférieure à celle de son billet, il peut lui être restitué la différence entre le prix payé et le prix dû pour le parcours *réellement effectué* dans une classe de voiture inférieure. Si le voyageur est muni d'un billet d'aller et retour, il y a lieu de rembourser la moitié de la différence entre le prix du billet dont il est muni et celui du billet de la classe dans laquelle il a été astreint à voyager, que le manque de place se soit produit à l'aller ou au retour.

4° — En cas d'inutilisation du compartiment retour d'un billet d'aller et retour, par suite de maladie *dûment constatée*, il peut être remboursé la différence entre le prix du billet d'aller et retour dont le voyageur s'était muni au départ et

celui d'un billet simple pour le parcours à l'aller. Un certificat médical ne doit pas nécessairement être fourni dans ce cas. Il suffit que le chef de station ait la certitude que le voyageur a bien été malade.

5° — Lorsque, par suite d'une erreur manifeste de distribution, le voyageur a reçu un billet valable pour une station autre que celle où il doit se rendre, et que le prix du billet qui lui a été délivré est supérieur à celui du parcours effectué.

Il peut être remboursé le montant de la différence entre le prix payé et celui qui est dû pour le voyage effectué.

Exemples :

— Le voyageur a reçu, à Bruxelles (Nord), un billet simple de 3^e classe pour Louvain, dont coût fr. 1.15, au lieu d'un billet simple de 3^e classe pour Malines, dont coût fr. 0.80; il lui sera remboursé fr. 0.35.

— Le voyageur a reçu, à Bruxelles (Nord), un billet d'aller et retour de 3^e classe pour Louvain, au lieu d'un billet d'aller et retour de 3^e classe pour Malines; il lui sera remboursé le montant de la différence entre le prix payé et le prix d'un billet d'aller et retour de 3^e classe pour Malines.

Dans ce dernier cas, le compartiment retour devant être utilisé, recevrait la mention : « *Voyageur désintéressé. Retour valable de . . . à . . .* ».

6° — Quand le voyageur renonce à continuer son voyage alors qu'un billet direct lui a été délivré, et qu'il n'existe pas de correspondance directe à un point de coïncidence.

Il peut être remboursé le montant de la différence entre le prix qui a été payé et celui qui est dû pour le parcours effectué.

Exemple :

— Le voyageur est muni d'un billet simple de 3^e classe de Bruxelles (Nord) à Aerschot. S'il renonce à continuer son voyage à Louvain parce qu'il ne trouve pas une correspondance directe à cette station pour Aerschot, il peut lui être remboursé fr. 0.60 représentant le montant de la différence

entre le prix payé, soit fr. 1.75, et le prix d'un billet simple de 3^e classe de Bruxelles (Nord) à Louvain, soit fr. 1.15.

7^o — Lorsqu'un voyageur a été abusivement astreint à se munir d'un nouveau billet, alors que le billet dont il était porteur était encore valable et régulier. Il peut lui être restitué le prix du nouveau billet sous la réserve, cependant, que la somme remboursée ne dépassera pas le prix correspondant à la classe de voiture et au parcours indiqués sur le billet erronément considéré comme étant sans valeur.

Exemples :

— Le voyageur a été obligé de se munir d'un billet simple de 3^e classe de Louvain à Bruxelles (Nord), le compartiment retour, 3^e classe de Louvain à Bruxelles dont il était muni, ayant été considéré abusivement comme n'étant plus valable.

Il sera remboursé le prix d'un billet simple de 3^e classe de Louvain à Bruxelles (Nord).

— Le voyageur porteur d'un billet de 3^e classe de Bruxelles (Nord) à Diest, ayant attendu la première correspondance à Louvain, a été obligé de se munir d'un nouveau billet de Louvain à Diest, l'agent de l'administration ayant prétendu, par erreur, que le voyage avait été scindé. Le voyageur a pris un billet simple de 2^e classe pour achever le voyage.

Il sera remboursé le montant de la différence entre le prix du billet simple de 2^e classe de Louvain à Diest et le prix d'un supplément de 3^e en 2^e classe pour le même parcours.

8^o — Lorsqu'un voyageur se trouve en possession de plusieurs billets pour la même destination par suite d'une erreur de distribution ou par suite de l'absence de personnes auxquelles certains de ces billets étaient destinés.

Il peut être remboursé la valeur des billets restés sans emploi, si la réclamation a été formulée en cours de route ou dès l'arrivée du train.

Cette disposition ne s'applique ni aux billets pour trains de plaisir ni aux billets des sociétaires en dehors du cas spécifié au § *g* de l'article 140.

9^o — Lorsque, par suite d'erreurs matérielles énumérées

ci-après, les voyageurs porteurs de billets à talon-valeur ont payé un prix plus élevé que celui qui était dû :

a) taxe appliquée d'après une distance erronée,

b) taxe appliquée d'après une classe ou une catégorie autre que celle du billet délivré,

c) billets simples délivrés en lieu et place de billets d'aller et retour, mais taxés au prix des billets d'aller et retour.

Le chef de station soumet au directeur de service les protestations des voyageurs, contre l'accueil réservé à leur réclamation.

Art. 149. — Le directeur de service statue sous sa responsabilité en ayant égard aux dispositions de l'art. 139, sur les demandes de remboursement de taxes et surtaxes formulées par des voyageurs munis de billets du service intérieur, (excepté, toutefois, sur celles qui sont relatives à des transports d'électeurs, de sociétaires (1) et de voyageurs par trains de plaisir), lorsqu'il s'agit de cas ne pouvant être tranchés par le chef de station, ou encore lorsque le voyageur en appelle de la décision de ce dernier.

En cas de doute, le directeur de service en réfère à l'administration centrale. Il procède de même quand le voyageur proteste contre une de ses décisions.

Art. 150. — Le directeur de service statue également sur les réclamations pour retard formulées par les voyageurs munis de billets du service intérieur, et pour retard ou manque de correspondance émanant de voyageurs porteurs de billets de services mixtes.

Art. 151. — Les demandes de détaxe relatives aux services mixtes comme toutes les réclamations et demandes de détaxe relatives aux services internationaux sont instruites à l'intervention de la direction de l'exploitation, à qui les dossiers doivent être transmis sans passer par l'intermédiaire des directeurs de service.

(1) Voir toutefois l'exception prévue par l'art. 140 du fascicule II.

Les autres cas de remboursement non prévus aux articles 140 à 150 nécessitent également l'intervention de la direction de l'exploitation.

Pour que cette intervention puisse être réclamée efficacement, le personnel intéressé doit tenir compte, dans l'examen et l'instruction des réclamations du public, de ce que l'administration s'en tient aux conditions d'émission des billets lorsque le voyage est commencé et que les transporteurs ne sont pas en cause.

Quand le voyageur désire que son billet lui soit remis pour être joint à une réclamation, le billet lui est laissé après inscription au verso, par le chef de station, de la mention ci-après :

« Billet laissé au voyageur pour être joint à une réclamation ».

Art. 152. — Le montant de l'indemnité payée du chef de correspondance manquée, en exécution des dispositions de l'art. 146 (service intérieur), même si cette indemnité comprend un parcours non effectué, est repris sur le bureau des reprises en se conformant aux dispositions du R.G.E., 3^e partie, fascicule I, et le dossier est transmis au directeur de service de l'exploitation.

Le montant des remboursements effectués en vertu des dispositions des art. 147 et 148 est inscrit au crédit du procès-verbal CRM. 1254^{bis} (mois clôturés). Dans le cas prévu au littéra c du 9^o de l'art. 148, les bureaux d'arrivée délivrent aux voyageurs des billets simples pour effectuer le retour et se créditent du prix de ces billets au dit procès-verbal. Une note d'information CRM. 1320 est transmise, billets à l'appui, à la direction du contrôle des recettes et des matières, par l'intermédiaire du directeur de service de l'exploitation ou des recettes, principalement intéressé.

Le montant des remboursements effectués par ordre du directeur de service (art. 149) ou de l'administration centrale (art. 151) est inscrit également au procès-verbal CRM. 1254^{bis} (mois clôturés). Le dossier est alors envoyé à la direction du

contrôle des recettes et des matières, soit directement, soit par l'intermédiaire du directeur de service, selon les indications de l'autorisation de remboursement.

Le montant de l'indemnité pour retard payée par ordre du directeur de service (art. 150) est repris intégralement sur le bureau des reprises, comme il est indiqué au 1^{er} alinéa du présent article, s'il s'agit de réclamations du service intérieur.

La même règle est applicable en services mixtes (art. 150) avec cette distinction que, si une restitution pour parcours non effectué est consentie par une compagnie, le montant de cette restitution vient en déduction de l'indemnité proprement dite.

Exemple : un voyageur venant des lignes de l'Etat et muni d'un billet simple de service mixte avec le Nord belge, viâ Namur, a manqué, pour cause de retard, à cette station, la correspondance avec le train Nord belge et n'a pas continué son voyage par chemin de fer.

— Si le retard n'est pas imputable à une faute du personnel du chemin de fer, aucune indemnité n'est due. Toutefois, le prix du parcours sur la ligne Nord belge est restitué après autorisation de la Compagnie et le bureau qui fait l'avance se crédite au procès-verbal CRM. 1254^{bis} (mois clôturés).

— Si, au contraire, le retard est imputable à faute du personnel du chemin de fer, et si le montant intégral du prix du billet est remboursé en vertu des dispositions de l'art. 9 des C.R. § 1 (art. 139 ci-dessus) cette indemnité est reprise sur le bureau des reprises. C'est la direction du contrôle des recettes et des matières qui inscrit au crédit du bureau des reprises le montant de la restitution consentie par le Nord belge.

Malades (*).

Art. 153. — Des voitures spéciales de 2^e et de 3^e classes sont affectées au transport des personnes malades. (C.R. 10 § 1).

Quand le voyage se fait en 2^e classe, l'usage des deux compartiments réservés au malade et à sa suite donne lieu au paiement de 18 billets de cette classe, sur la base d'un minimum de 30 kilomètres; six personnes de la suite peuvent voyager gratuitement avec le malade. (C.R. 10 § 2).

Lorsque le transport a lieu en 3^e classe, il est payé, sur la même base, 6 coupons de 3^e classe. Si le nombre de voyageurs est supérieur à 6, chaque personne en plus est astreinte au paiement de la taxe ordinaire de 3^e classe. (C. R. 10 § 3).

Il est loisible aux intéressés de se réserver le troisième compartiment de la voiture, entièrement séparé des deux premiers, moyennant paiement, sur la même base, d'un nombre de billets, de 2^e ou de 3^e classe, selon le cas, égal à celui des places occupées, sans que ce nombre puisse être inférieur à quatre pour la 2^e classe, à cinq pour la 3^e classe. (C.R. 10 § 4).

Les règles qui régissent les demandes et le chômage des voitures spéciales appartenant à l'administration des chemins de fer de l'Etat (art. 16 et 17) (1) sont applicables aux voitures spéciales de malades. (C.R. 10 § 5).

Lorsque l'administration autorise le transport d'un malade dans un fourgon à bagages, il est perçu le prix de 6 ou 4 billets de 3^e classe, pour le malade, selon que le fourgon est ou n'est pas spécialement réservé, et celui d'un billet de même classe par personne de la suite admise dans le fourgon. (C.R. 10 § 6).

(*) Non applicable en services mixtes.

(1) Art. 186 à 189 du présent fascicule.

Art. 154. — Le transport des malades donne lieu à la délivrance de billets, au nombre fixé par l'art. 153.

Dans le règlement de la taxe pour le transport des malades et de leur suite, les cartes d'abonnements et les compartiments de billets d'aller et retour doivent être comptés chacun pour un billet, étant entendu que cartes et billets sont valables pour le parcours pour lequel la taxe est exigible, ou que les voyageurs qui en sont munis paient le supplément nécessaire pour le complément de ce parcours.

Art. 155. — Les bagages sont taxés et inscrits comme ceux des voyageurs ordinaires.

Aliénés (*).

Art. 156. — Tout transport d'aliénés doit être annoncé **24** heures d'avance à la station de départ. (C.R. 11 § 1).

Aucun aliéné n'est admis qu'accompagné d'un gardien. Des compartiments spéciaux leur sont strictement réservés. (C.R. 11 § 2).

Le transport s'effectue aux prix fixés à l'art. **13** (1), sauf pour la **3^e** classe où il n'est, dans tous les cas, perçu que le prix des places réellement occupées. (C.R. 11 § 3).

Art. 157. — Le chef de station prend des mesures pour qu'un compartiment soit spécialisé dans la classe de voiture et le train qui lui ont été désignés dans l'avis reçu la veille du départ.

Le cas échéant, il s'entend, à cet effet, avec le chef de la station où se forme le train.

Il est interdit d'effectuer des transports d'aliénés au moyen des voitures cellulaires.

(*) Non applicable en services mixtes.

(1) Art. 169 du présent fascicule.

Trains spéciaux (*) ().**

Art. 158. — Les demandes doivent être faites **24** heures d'avance à l'administration centrale ou **48** heures d'avance au chef de station, avec indication du nombre de voitures à voyageurs de chaque classe dont les trains doivent être composés. Elles doivent indiquer également la quantité de bagages, ainsi que la nature et l'importance des autres transports (tels que chevaux, équipages, cercueils, etc.), à effectuer. (C.R. 12 § 1).

Il appartient au fonctionnaire qui reçoit la demande de fournir à l'intéressé tous les renseignements nécessaires pour pouvoir établir la composition du train à mettre en marche, en se servant des types de voitures comportant le nombre de places se rapprochant le plus du contingent à transporter, sous la réserve de l'obligation définie à l'art. 166.

Art. 159. — L'administration centrale autorise ou refuse la mise en marche du train spécial. Le cas échéant, elle en fixe les heures de départ et d'arrivée ainsi que l'itinéraire. (C.R. 12 § 2).

Art. 160. — Le prix du train spécial est déterminé :

1° par l'application des prix du tarif des voyageurs (billets simples) au nombre de places de chaque classe dont se compose le train, quel que soit le nombre de places réellement occupées;

2° par l'application des tarifs normaux aux bagages, chiens, chevaux, équipages; cercueils; etc., à transporter. (C.R. 12 § 3).

Le minimum de perception par train spécial sans retour est fixé à **160** francs pour la distance de **30** kilomètres et moins, et à fr. **5,25** par kilomètre pour les parcours de plus de **30** kilomètres. (C.R. 12 § 4).

(*) Non applicable en services mixtes.

(**) Applicable en service intérieur et en services mixtes, excepté en ce qui concerne le chemin de fer de Hasselt à Maeseyck.

Les taxes et les minima sont réduits de **20 p. c.** sur les deux parcours, lorsque le train spécial est utilisé pour le retour endéans le délai de validité fixé pour les billets d'aller et retour. (C.R. 12 § 5).

Exemple :

Train spécial, aller et retour, composé d'une voiture de 2^e classe à 24 places et de 3 voitures de 3^e classe à 50 places, avec 400 kilogr. de bagages. Distance : 80 kilomètres.

Aller :

24 places de 2 ^e classe à fr. 5.20 =	fr.	124.80
150 places de 3 ^e classe à fr. 3.05 =	»	457.50
400 kil. de bagages à fr. 4.80 par cent kil. =	»	19.20

Total » 601.50

Retour, comme ci-dessus » 601.50

Ensemble » 1203. »

Réduction de 20 p. c. » 240.60

Somme à percevoir » 962.40

Art. 161. — Le prix du train spécial doit être acquitté d'avance entre les mains du chef de station.

Art. 162. — Il n'est pas délivré de billets pour les trains spéciaux. Les organisateurs ont à prendre des mesures pour la désignation des personnes autorisées à y prendre place. (C.R. 12 § 6).

Le nombre de voyageurs ne peut être supérieur à celui des places que comportent les voitures. (C.R. 12 § 7).

Art. 163. — Lorsqu'une demande de train spécial lui est faite, le chef de station s'entend avec l'intéressé au sujet de l'admission des voyageurs à ce train, et prend, de commun accord, les mesures nécessaires pour en faciliter l'accès aux invités.

Art. 164. — Les cartes d'abonnement sont sans valeur pour prendre place dans les trains spéciaux.

Art. 165. — Le chef de la station de départ veille à ce que les voitures ne contiennent que le nombre réglementaire de voyageurs.

Art. 166. — A l'occasion de fêtes communales, de festivals, enterrements, etc., l'administration autorise exceptionnellement la mise en marche de trains spéciaux auxquels tous les voyageurs peuvent avoir accès. L'organisateur en paie toutefois, d'avance, le prix minimum, soit 160 francs pour un train sans retour, 256 francs pour un train avec retour, pour les parcours de 30 kilomètres et moins : soit fr. 5.25 par kilomètre pour un train sans retour, fr. 8,40 par kilomètre pour un train avec retour, pour les parcours de plus de 30 kilom.

Ce prix est versé à la comptabilité des fonds pour ordre en attendant la régularisation visée par le dernier alinéa du présent article.

Il est délivré, pour ces trains, des billets simples et d'aller et retour; les personnes munies de compartiments retour de billets d'aller et retour dont le délai de validité n'est pas expiré y ont également accès. Aucun engagement ne peut être pris par les services d'exécution quant à l'organisation de trains spéciaux accessibles au public. L'administration centrale seule peut prendre une décision à ce sujet.

Les bureaux de passage ou d'arrivée des trains en question tiennent soigneusement attachement des billets récolés à ces trains et en dressent, par classe, catégorie et point de départ, un relevé qu'ils transmettent, dans les 24 heures, à la direction de l'exploitation (15^e bureau), billets à l'appui.

Celle-ci fixe le montant de la somme à restituer à l'organisateur. Pour établir cette somme, la valeur des billets simples, des compartiments aller et des compartiments retour utilisés au train est comptée comme suit, pour le trajet réellement effectué par train spécial :

Billet simple : taxe perçue ;

Compartiments aller et compartiments retour : différence entre le prix d'un billet simple et celui d'un billet d'aller et retour.

Si la somme ainsi établie est supérieure à celle payée par

l'organisateur, le montant du dépôt est restitué; dans le cas contraire, il n'est remboursé que la valeur des billets, comptée comme il est dit ci-dessus.

Art. 167. — Le transport par train spécial des pompiers et du matériel d'incendie réquisitionnés par des administrations communales, à l'occasion de sinistres graves, se fait avec réduction de 50 p. c. sur les taxes et minima fixés ci-dessus pour les trains spéciaux sans retour. (C.R.12 § 8).

Dans aucun autre cas, il n'est accordé de réduction sur le prix des trains spéciaux.

Compartiments loués (*).

Art. 168. — La demande en location de compartiments dans les trains publics doit être faite au moins une heure d'avance si elle est déposée à la station de formation du train auquel elle se rapporte, et six heures d'avance si elle est déposée à une station de passage. (C.R. 13 § 1).

La demande doit indiquer le ou les trains à utiliser, la classe de voiture à occuper, le nombre de compartiments à retenir et le parcours à effectuer. (C.R. 13 § 2).

L'administration n'est tenue de donner suite à la demande que s'il ne peut en résulter aucun inconvénient pour le service. (C.R. 13 § 3).

Les formalités à remplir par le bureau qui reçoit une demande en location de compartiment sont indiquées au R. G. E., 1^{re} partie, fascicule VI.

Art. 169. — La taxe est établie d'après le prix normal des billets simples de la classe de voiture utilisée, pour quatre places s'il s'agit d'un compartiment ordinaire, pour deux places s'il s'agit d'un coupé. (C.R. 13 § 4).

Le taxe est due à partir de la station où, selon la nature du train et les exigences du service, l'administration juge nécessaire de retenir le compartiment demandé et pour un parcours de 50 kilomètres au moins. (C. R. 13 § 5).

Art. 170. — Les exemples ci-après faciliteront l'application des dispositions ci-dessus :

1^o — Compartiment de 8 places, loué à Bruxelles (Nord) pour Liège (Guillemins). Distance 100 kilomètres.

La taxe à percevoir est celle de 4 billets simples de Bruxelles (Nord) à Liège (Guillemins), de la classe du compartiment retenu.

2^o — Compartiment de 7 places, loué à Bruxelles (Nord) pour Anvers (G. C.). Distance 44 kilomètres.

(*) Non applicable en services mixtes.

La taxe à percevoir est celle de 4 billets simples à la distance de 50 kilomètres, de la classe du compartiment retenu.

3° — Coupé loué de Louvain à Spa.

Il sera perçu la taxe de 2 billets simples, pour chacun des parcours ci-après :

a) Bruxelles (Nord) à Pepinster, le compartiment devant être spécialisé depuis Bruxelles (Nord) ;

b) Verviers à Spa, ou bien Pepinster à Spa, selon que le compartiment a pu être retenu au départ de Verviers ou au départ de Pepinster. La distance totale étant supérieure à 50 kilomètres, c'est la taxe d'après la distance réelle qui est perçue pour ce second parcours.

Art. 171. — La perception donne lieu à la délivrance de billets habituels lorsque le prix, par place, correspond exactement au parcours effectué.

Dans le cas contraire, il est délivré des billets à talon-valeur indiquant sur la souche et le billet, les points de départ et de destination des voyageurs, la taxe perçue par place et, au verso, la mention « *compartiment ou coupé loué depuis..... train n°.....* »

Exemples :

Dans le cas cité au 1° de l'article 170 on délivrera 4 billets simples à destination unique pour Liège (Guillemins). Dans le cas cité au 2° du même article, il sera fait usage de 4 billets à talon-valeur simples en destination d'Anvers (G. C.) taxés à 50 kilomètres, et portant au verso la mention « *compartiment loué depuis Bruxelles (Nord) train n°.....* »

Enfin, dans l'exemple qui fait l'objet du 3° de l'article susdit, Louvain délivrera 2 billets à talon-valeur pour Spa, indiquant la taxe perçue et portant au verso la mention : « *coupé loué depuis Bruxelles (Nord) trains... et...* »

Art. 172. — Lorsqu'après perception de la taxe, les circonstances empêchent les stations intéressées de retenir, sur tout ou partie du parcours, le compartiment loué, il sera procédé à un règlement de compte sur le pied des places réellement occupées pour le parcours sur lequel le compartiment

n'aura pas été fourni; à cet effet, le locataire devra être invité à introduire une demande écrite.

Si le demandeur renonce à faire le voyage, la taxe perçue lui sera restituée.

Art. 173. — Aucune réduction n'est accordée pour les voyages aller et retour. (C.R. 13 § 6).

Il n'est fait aucune déduction du chef des compartiments retour des billets d'aller et retour, des cartes d'abonnement ni des billets circulaires dont seraient munis les voyageurs qui doivent occuper les places pour lesquelles la taxe est établie. (C.R. 13 § 7).

Art. 174. — Un compartiment loué peut, sur la totalité ou sur une partie seulement du parcours payé, être occupé par un nombre de personnes égal à celui des billets délivrés au locataire. Le locataire d'un compartiment peut, en outre, y admettre des voyageurs supplémentaires munis de billets simples, de billets d'aller et retour, de billets circulaires ou de cartes d'abonnement régulièrement valables pour la classe de ce compartiment et pour le parcours que ces voyageurs ont à effectuer réellement. (C.R. 13 § 8).

Le nombre total de voyageurs ne peut, en aucun cas, être supérieur au nombre de places du compartiment. (C.R. 13 § 9).

Art. 175. — Il ne peut être dérogé aux prescriptions du présent article qu'à titre exceptionnel et moyennant une autorisation spéciale de l'administration. (C.R. 13 § 10).

La direction de l'exploitation est déléguée pour donner les autorisations dont il s'agit.

Compartiments réservés, voitures-salon, wagons-restaurant, wagons-salon-restaurant et wagons-lits entrant dans la composition régulière des trains (*).

Art. 176. — Les compartiments réservés, voitures-salon, wagons-restaurant et wagons-salon-restaurant entrant dans la composition régulière des trains ne sont accessibles, sans supplément, qu'aux voyageurs porteurs de billets « réservé », (C.R. 14 § 1).

Les wagons-lits entrant dans la composition régulière des trains ont des compartiments de 1^{re} et 2^e classe. Les voyageurs munis de billets « réservé » ont accès dans la 1^{re} classe des wagons-lits, et ceux munis de billets de 2^e classe ont accès dans la 2^e classe de ces véhicules, les uns et les autres moyennant paiement des suppléments fixés. (C.R. 14 § 2).

Les conditions de séjour dans les voitures-salon, les wagons-restaurant, les wagons-salon-restaurant et les wagons-lits sont déterminées par un règlement spécial affiché dans ces voitures. (C.R. 14 § 3).

Art. 177. — Le R. G. E., 1^{re} partie, fascicule VII, indique les mesures d'application relatives au service des compartiments réservés, voitures-salon, wagons-restaurant, wagons-salon-restaurant et wagons-lits entrant dans la composition régulière des trains.

Art. 178. — Le montant des suppléments à payer à la compagnie pour l'usage des wagons-salon et des wagons-lits est fixé comme suit :

1^o *Wagons-salon.*

Parcours Anvers-Paris et vice-versa	fr.	7.30
» Bruxelles-St-Quentin et vice-versa	»	3.15
» » -Paris et vice-versa	»	6.30

(*) Non applicable en services mixtes.

2° *Wagons-lits.*

			1 ^{re} classe.	2 ^e classe.
Ostende	Bruxelles	Fr.	6.00	4.80
»	Liège	»	8.00	6.40
»	Verviers	»	8.00	6.40
»	Cologne	»	10.00	8.00
Bruxelles	Verviers	»	6.00	4.80
»	Cologne	»	8.00	6.40
Verviers	id.	»	6.00	4.80
Ostende	Luxembourg	»	10.00	8.00
»	Thionville	»	11.00	8.80
»	Metz	»	12.00	9.60
»	Strasbourg	»	15.00	12.00
»	Colmar	»	16.00	12.80
Bruxelles	Luxembourg	»	8.00	6.40
»	Thionville.	»	9.00	7.20
»	Metz	»	9.00	7.20
»	Colmar	»	14.00	11.20
»	Bâle	»	15.00	12.00
Paris	Verviers	»	13.85	—
Charleroy-Cologne	»	8.00	—
Paris	Cologne	»	17.30	—
Bruxelles	Strasbourg	»	12.00	9.60
Ostende	Bâle	»	18.00	14.40

Art. 179. — Les taxes supplémentaires à payer par les voyageurs qui prennent place dans les *wagons-lits* et *wagons-salons* sont perçues par les agents de la compagnie des *wagons-lits* qui délivrent, à titre de supplément, des billets de couleur rose pour la 1^{re} classe, jaune pour la seconde et du modèle reproduit ci-après :

Modèle de supplément pour les wagons-lits.

Souche.

A 018.

Lit n°

Voiture n°

de

à

PRIX :

Nom du
conducteur

Date 19

Coupon 1.

A remettre au garde du chemin de fer.

Wagons-lits. — Sleeping Car.

Lit n°

Voiture n°

de à

OU VICE VERSA.

Classe : Prix

Date 19

Coupon 2

Ce billet n'est valable que pour la durée du parcours commencé à la date inscrite, et est spécialement désigné pour les wagons-lits. Il doit être conservé jusqu'au lieu de destination.

Wagons-lits. — Sleeping Car.

Lit n°

Voiture n°

de à

OU VICE VERSA.

Classe : Prix :

Date 19

Modèle de supplément pour les wagons-salon.

<p>Souche. _____</p> <p>A 018.</p> <p>VOITURE N° de à</p> <p>PRIX:</p> <p>Nom du conducteur</p> <p>Date 19</p>	<p>Coupon 1. A remettre au garde du chemin de fer.</p> <p>_____</p> <p>Wagons-salon.</p> <p>_____</p> <p>A 018.</p> <p>VOITURE N° de à</p> <p>OU VICE VERSA.</p> <p>Classe : Prix :</p> <p>Date 19</p>	<p>Coupon 2.</p> <p>Ce billet n'est valable que pour la durée du parcours commencé à la date inscrite et est spécialement désigné pour les wagons-salon. Il doit être conservé jusqu'au lieu de destination.</p> <p>_____</p> <p>Wagons-salon.</p> <p>=====</p> <p>A 018</p> <p>VOITURE N° de à</p> <p>OU VICE VERSA.</p> <p>Classe : Prix :</p> <p>Date 19</p>
---	--	---

Ces billets sont extraits d'un livre à souches et composés de deux compartiments. Ils sont à destination imprimée et sont délivrés pour les trajets déterminés par l'administration, d'accord avec la compagnie; chaque trajet est desservi, dans chaque sens, par une série distincte de billets numérotés de 1 à 500.

Les conducteurs de la compagnie indiquent à la main sur chaque billet le n° de la voiture et, le cas échéant, le n° du lit, ainsi que la date de distribution.

Ces billets sont imprimés par les soins et aux frais de la compagnie; ils ne peuvent être mis en distribution qu'après avoir été préalablement frappés du timbre de l'Etat.

Art. 180. — MM. les ministres à portefeuille et MM. les sénateurs munis d'un abonnement ont accès dans les wagons-salon et wagons-salon-restaurant sans être astreints au paiement d'un supplément.

Voitures-spéciales, voitures-salon, wagons-salon et wagons-lits loués (*).

Art. 181. — Le transport des voyageurs par voiture-spéciale, voiture-salon, wagon-salon ou wagon-lits loué est soumis au paiement de la taxe du voyage simple « réservé », avec minimum de **12** places par voiture à trois essieux et de **20** places au delà de ce nombre; le tout appliqué à un parcours minimum de **30** kilomètres sur les lignes de l'Etat. (C.R. 15 § 1).

Art. 182. — Il est délivré des billets « réservé » en échange des sommes payées pour le transport en voitures spéciales, voitures-salon, wagons-salon ou wagons-lits loués.

Art. 183. — Les billets d'aller et retour et les cartes d'abonnement ne comptent pas pour le règlement de la taxe due.

Art. 184. — Les wagons-salon et wagons-lits vides, appartenant à des administrations de chemins de fer ou à des particuliers, sont transportés gratuitement, par trains de voyageurs ou de marchandises, lorsqu'ils vont prendre ou ont été conduire des voyageurs. (C.R. 15 § 2).

Ils sont, toutefois, soumis à une taxe de **10** centimes par essieu et par kilomètre sur les lignes ou sections de lignes non utilisées pour les transports à charge. (C.R. 15 § 3).

Les taxes précitées sont indépendantes de toutes autres taxes ou redevances revenant aux propriétaires des véhicules dont il s'agit. (C.R. 15 § 4).

Art. 185. — Le conducteur d'un wagon-salon ou d'un wagon-lits appartenant à un particulier et roulant à vide, est admis à prendre place dans le véhicule contre paiement d'un billet simple « réservé ». — L'agent désigné par une adminis-

(*) Non applicable en services mixtes.

tration de chemin de fer pour accompagner un wagon-salon ou un wagon-lits lui appartenant, est transporté gratuitement dans ce véhicule. (C.R. 15 § 5).

Art. 186. — Les demandes de voitures-spéciales et voitures-salon appartenant à l'administration des chemins de fer de l'Etat doivent être introduites au moins **24** heures d'avance, et leur agréation est subordonnée au nombre de véhicules disponibles. (C.R. 16 § 1).

Pour les wagons-salon et les wagons-lits appartenant à d'autres administrations de chemins de fer ou à des particuliers, l'administration se réserve un délai de **24** heures après la réception de ces véhicules, pour satisfaire aux demandes dont ils auraient fait l'objet. (C.R. 16 § 2).

Art. 187. — L'admission au transport, sur les lignes de l'Etat, de wagons-salon ou de wagons-lits appartenant à des administrations de chemins de fer ou à des particuliers n'est pas obligatoire. (C.R. 16 § 3).

Art. 188. — Toute demande de voiture spéciale, de voiture-salon, de wagon-salon ou de wagon-lits donne lieu à la consignation d'une somme de fr. **50** » à titre d'arrhes. (C.R. 16 § 4).

Lorsque le véhicule ne peut être fourni, les arrhes sont restituées sans que la responsabilité de l'administration soit autrement engagée.

Si la voiture est fournie et utilisée à la date déterminée par la demande ou dans un délai maximum de **3** jours francs à partir de cette date, les arrhes viennent en déduction du prix de transport.

Si la voiture fournie n'est pas utilisée dans le délai prévu par l'alinéa précédent, la demande est considérée comme abandonnée, les arrhes sont définitivement acquises à l'administration et le véhicule ne peut plus être obtenu que moyennant le dépôt de nouvelles arrhes. (C.R. 16 § 5).

Art. 189. — Tout retard dans l'utilisation d'une voiture-spéciale, d'une voiture-salon, d'un wagon-salon ou d'un wa-

gon-lits donne lieu à la perception d'une somme indivisible de fr. **10** » par **24** heures, à titre d'indemnité de chômage. Cette indemnité court à partir du moment où le véhicule aurait dû être utilisé. (C.R. 17 § 1).

Il est perçu pour le stationnement des véhicules appartenant à des particuliers un droit de fr. **3** » par véhicule et par jour pour les huit premiers jours, et de fr. **1** » par véhicule et par jour pour chaque jour en sus. (C.R. 17 § 2).

Le tableau ci-après indique les stations autorisées à délivrer des billets dans les conditions, les administrations, communautés, sociétés etc. qui peuvent émettre des billets et le montant du cautionnement versé. Le tableau est divisé en deux parties, à savoir :

Bureaux autorisés à délivrer des billets en échange de bons.	Administrations, communautés, sociétés etc. qui émettent des billets.	Montant du cautionnement versé.	Observations.
	Préfecture de la Région	500 fr.	
	Capitaine	30 fr.	
	Régiment	30 fr.	
	Bureau de bienfaisance	30 fr.	
	à Anvers	30 fr.	
	P. Fremberg	200 fr.	
	Jean Best et C ^o	30 fr.	
	Hospices civils d'Anvers	30 fr.	
	Société française de bienfaisance	30 fr.	
	Calixte (société de secours)	30 fr.	
	Hayot et Bruyman, architectes	30 fr.	
	Société française de bienfaisance	100 fr.	
	Régiment de Schuerbeek	30 fr.	
	Red Star Line	30 fr.	
	Capitaine	30 fr.	
	Comité d'Espérance	30 fr.	
	Carillon des Pays-Bas	30 fr.	
	Société française de bienfaisance	30 fr.	
	Régiment de Schuerbeek	30 fr.	
	Red Star Line	30 fr.	
	Capitaine	30 fr.	
	Comité d'Espérance	30 fr.	

Billets à prix normaux et délivrés en échange de bons.

Art. 190. — Certaines stations sont autorisées à délivrer des billets (ordinaires), sans paiement, aux porteurs de bons émanant d'administrations, communautés, sociétés etc. spécialement désignées.

Le règlement des comptes se fait périodiquement, d'après les instructions données, dans chaque cas, aux bureaux intéressés, par la direction de l'exploitation.

Le tableau ci-après indique les stations autorisées à délivrer des billets dans ces conditions, les administrations, communautés, sociétés etc. qui peuvent émettre des bons, et le montant du cautionnement versé, le cas échéant.

Bureaux autorisés à délivrer des billets en échange de bons.	Administrations, communautés, sociétés etc., qui émettent des bons.	Cautionnement versé.	Observations.
Ans.	Frères Mineurs	50 frs.	
	Capucins	50 "	
	Récollets	50 "	
	Bureau de bienfaisance d'Anvers	50 "	
	G. Freuberg	200 "	
	Anvers (G. C.)	—	
	John Best et Cie	—	
	Hospices civils d'Anvers	20 frs.	
	Société française de bienfaisance	50 "	
	Caisse israélite de secours. Raydt et Bruynseels, armateurs	50 "	
Bruxelles (Midi)	Société israélite de bienfaisance	100 frs.	Billets pour Paris encaissés par Anvers (G. C.)
	Récollets de Schaerbeek	20 "	
	Red Star line	—	
	Capucins	20 frs.	
	Consulat d'Italie	—	
	" d'Espagne	—	
	Légation des Pays-Bas	—	
	Société israélite de bienfaisance	50 frs.	
	Récollets de Schaerbeek	50 "	
	Bruxelles (Nord)	Red Star line	
	Capucins	50 frs.	
	Consulat d'Italie	—	
	" d'Espagne	—	

Bureaux autorisés à délivrer des billets en échange de bons.	Administrations, communautés, sociétés etc., qui émettent des bons.	Cautionne- ment versé.	Observations.	
Bruxelles (Q. L.)	Légation des Pays-Bas.	—	Cautionnement versé à Bruxelles (rue Rogier).	
	Capucins.	20 frs.		
	Consulat d'Italie	—		
Bruxelles (rue des Palais	Légation des Pays Bas.	—		
	Récollets de Schaerbeek	20 frs.		
Charleroy (Sud)	Récollets de Montigny sur Sambre	30 "		
Eecloo.	Capucins.	50 "		
Enghien	Bourse du travail d'En- ghien	100 "		
	Frères Mineurs	100 "		
Familleureux	Verreries réunies	—		Crédit accordé à divers bureaux délivrant des billets pour Familleu- reux, sous la responsa- bilité du chef de station de Familleureux.
Gand (Eecloo)	Récollets	50 frs.		
Gand (Sud)	Frères mineurs récollets. Société de bienfaisance	100 "		
	Récollets	50 "		
Gand (Waes)	Bureau de bienfaisance	15 "		
	Bureau de bienfaisance	50 "		
Hasselt	Récollets	50 "		
	Frères Mineurs	50 "		
Haut-Pré et Liège (G.)	Consulat d'Autriche-Hon- grie à Anvers	100 "	Cautionnement versé à Anvers (G. C.).	
Lanaeken	Récollets de Montigny sur Sambre	20 "		
	Capucins	100 "		
Louvain	Récollets	80 "		
	Capucins	50 "		
Lokeren	Récollets	80 "		
	Consulat d'Italie	—		
Namur.	Pères franciscains de Sal- zennes	100 frs.		
	Consulat de l'empire d'Al- lemagne	—		
Saint-Trond.	Frères gardiens Mineurs. La Red Star line à Luxem- bourg	50 "		
Sterpenich	Capucins.	100 "		
	Société pour la protection de l'enfance	30 "		
Verviers (Est)	Capucins	100 frs.		
Verviers (Ouest)	Capucins	100 frs.		

Art. 191. — En exécution de conventions conclues avec les agences :

F. O. Hayward, à Birmingham ;
Curtiss et Sons limited, à Portsmouth ; et
Dean et Dawson l^a, à Manchester.

celles-ci sont autorisées à remettre aux voyageurs des bons en échange desquels les bureaux désignés à l'art. 194 délivrent, sans paiement, des billets pour la destination portée sur ces bons.

Art. 192. — Pour être admis, les bons ne peuvent présenter ni surcharge ni rature ; ils doivent être remplis dans toutes leurs parties, être signés en toutes lettres et porter l'empreinte du timbre sec de la firme.

Tous ceux qui ne remplissent pas ces conditions doivent être considérés comme nuls et refusés.

Art. 193. — En cas de discordance entre les prix des billets et les sommes énoncées sur les bons, ceux-ci doivent être rectifiés à l'encre rouge.

Art. 194. — Les bureaux de Bruxelles (Midi), Bruxelles (Nord), Ostende et Ostende (Quai) sont autorisés à accepter les bons des trois firmes précitées.

Les bureaux d'Anvers (G. C.), Anvers (Sud), Arlon, Ath, Blandain, Braine-l'Alleud, Bruges, Bruxelles (Q.-L.), Charleroy (Sud), Chimay, Ciney, Courtrai, Douvres, Erquelines, Esschen, Gand (Sud), Gand (St-Pierre), Jemelle, Landen, Libramont, Liège (Guillemins), Louvain, Marloie, Mons, Namur, Nivelles (Est), Nivelles (Nord), Spa, Tournai, Verviers (Ouest) et Zee-Brugge (Quai) sont autorisés à accepter exclusivement les bons émis par la firme Dean et Dawson l^a.

Art. 195. — Les modèles des bons, les spécimens des signatures et du timbre sec qui doivent être apposés sur les bons sont reproduits ci-après.

Les bons de la firme Dean et Dawson l^a doivent être acceptés quelle que soit la signature qu'ils portent, la firme étant rendue responsable des bons revêtus régulièrement de l'empreinte de son timbre sec.

1° AGENCE F. O. HAYWARD.

Modèle des bons.

N°

Chemins de fer et Paquebots de l'État belge.

(Belgian State Railways & Mail Packets.)

Hayward's Touriste Offices,

OFFICIAL AGENCY.

42, UNION PASSAGE, BIRMINGHAM.

Monsieur le chef de station

En échange du présent bon veuillez délivrer au porteur un billet

[ON PRESENTATION OF THIS ORDER PLEASE SUPPLY BEARER WITH TICKET]

de classe *Prix: Fr.*

..... CLASS FARE PAID

De [FROM]

A [TO] } *Via*

Signature.

Fredric Hayward

Empreinte du timbre sec.



2° AGENCE CURTISS ET SONS L^d.

Modèle des bons.

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT BELGE.

Belgian State Railways Administration.

CURTISS & SONS, Ltd., Agents at PORTSMOUTH, RYDE,
SOUTHAMPTON & PLYMOUTH.

SUR PRÉSENTATION DE CE BON DÉLIVRER AU PORTEUR
ON PRESENTATION OF THIS ORDER SUPPLY THE BEARER

UN BILLET DE.....CLASSE.....
WITH TICKET.....CLASS.....

DE }
FROM }

A }
TO }

Price }
Prix }

..... CURTISS & SONS, Ltd.

Emis à }
Issued at }

..... Per.....

Séries C & S., Ltd.....

Signature.

Empreinte du timbre sec.

TOURS & EXCURSIONS.

CURTISS & SONS LTD

PASSAGE BROKERS,

FORWARDING AGENTS.

3° AGENCE DEAN ET DAWSON L^d.

Modèle des bons.

The Coupon must be presented at the Booking Office, station, and exchanged for the necessary travelling ticket.

BON Série 712. N^o

CHEMINS DE FER DE L'ETAT BELGE.
BELGIAN STATE RAILWAYS ADMINISTRATION.

DEAN & DAWSON'S BRITISH AGENCIES.

Monsieur le Chef de Station à

En échange du présent bon veuillez délivrer au porteur un billet
ON PRESENTATION OF THIS ORDER SUPPLY THE BEARER

de Classe Prix. Frcs
WITH TICKET *Class* *Fare paid*

De
From
A
To
Via

DEAN & DAWSON, p. p.

Issued at

LONDON,
MANCHESTER,
SHEFFIELD,
LIVERPOOL,
LEICESTER,

STOCKPORT,
NOTTINGHAM,
BRADFORD,
DUBLIN,
PARIS.

Empreinte du timbre sec.



Table alphabétique des matières.

A

	ARTICLES.	PAGES.
Abandon d'une partie du parcours	70-71	39
Abus quant à l'utilisation des billets. — Constatation. .	61	33
Admission au transport de wagons-salon ou de wagon-lits étrangers	187	95
" des ministres, sénateurs abonnés dans les wagons-salon et wagons-salon-restaurant.	180	93
Admission des voyageurs dans les trains, auxquels leurs billets ne donnent pas régulièrement accès. — Retard des trains	144-145	70 et 71
" " dans les trains internationaux	136-138	66 et 67
" " dans les trains locaux	135	65
" " " " spéciaux	162-163	83
" " " les voitures-salon, wagons-restaurant, wagons-salon-restaurant et wagon-lits	176	89
Agglomération. Billets pour plusieurs gares	94	47
Aliénés ; prix et conditions de transport.	156-157	81
Annulation des billets	130, 141 à 143	70
Anvers. — Traversée de ville	73	40
Arrhes en cas de demande de voiture spéciale, de voiture-salon, de wagon-salon, de wagon-lits	188	95
Assimilation des cartes d'abonnements aux billets	58	32
Autorisation de parcourir deux fois une ligne ou section de ligne. — Mode de voyage	69	38

B

Bagages de malades	155	80
Barème des billets pour voyageurs à prix normaux.	89	46
des suppléments	99	50
Billets	11 à 58	9 à 32

	ARTICLES.	PAGES.
Billets en carton espèces et usage.	20 à 24	11 à 13
couleur numérotage	25	13
Billets à double usage	27	14
Billets à destinations multiples simples, modèle et timbrage.	30	15
aller et retour, mo- dèle et timbrage	31	17
Billets à destination unique simple, modèle et timbrage aller et retour, modèle et timbrage	28 29	14 15
Billets à talon-valeur simple, modèle et timbrage.	32, 34 à 39	19, 21 à 24
aller et retour, modèle et tim- brage	33 à 39	20 à 24
confection	36 à 39	22 à 24
échelle de prix.	34 et 35	21
inscriptions bilingues	40	24
usage	21	11
utilisé comme supplément	107	54
Billets-jarretières. Casier portatif, sacoche.	42	24
contrôle	47	29
couleur, modèle, numérotage	41 à 43	24 et 25
décompte	44 et 45	25
délivrance au départ des stations et haltes	46	29
fourniture aux gardes	48	29
mode de distribution.	43	25
perte	44	25
Billets supplément. Modèle et timbrage.	106	52
Billets aller et retour, marque distinctive	29	15
annulation	141 à 143	70
à prix normaux délivrés en échange de bons	190 à 196	97 à 99
délivrés dans les Wagons-salon et Wagons-lits. Modèle.	179	90
Distribution	1 à 10	7 à 9
Durée de validité	84 à 88	44 et 45
inaccessibilité	51	30
insuffisants	108 à 134	55 à 65
irréguliers	109	55
non timbrés	110	56
partiels pour effectuer trajet total.	55 à 57	31 et 32
pour plusieurs gares desservant une agglomération	94	47
présentation obligatoire	49-50-53	29 et 30
qui peuvent être utilisés au départ d'un train	81	43

	ARTICLES.	PAGES.
Billets surtaxe au point d'arrêt.	132	64
timbrage.	12	9
utilisés irrégulièrement; constatation	74	41
Bons pour la délivrance de billets à prix normaux.	190 à 196	97-102
Bruxelles. — Traversée de la ville	73	40
Bureau où s'opère la régularisation des voyageurs	113	57
qui délivre les suppléments	103	51
tarifés en services mixtes	3	7

C

Cartes d'abonnement assimilées aux billets.	58	32
" " sans valeur pour les trains spé-		
ciaux	164	83
Casier portatif pour billets-jarretière.	42	24
Changement de classe en cours de route.	99-107	50-54
— — manque de place	104	52
— — obligation de prendre un billet		
supplément	99	50
Charleroy. — Traversée de la ville	73	40
Choix de trains en correspondance	80	43
Chômage des voitures spéciales, wagons-salon, wagons-		
lits	189	95
Compartiments aller des billets aller et retour		
validité	84	44
Compartiments loués	168 à 175	86 à 88
— — délivrance de billets	171	87
— — Demande	168	86
— — Dérogation	175	88
— — non utilisés	172	87
— — prix	169-170	86
— — Réduction. Refus	173	88
— — Utilisation	174	88
Compartiments réservés.	176 à 180	89 à 93
Compartiments retour des billets aller et retour.		
Durée de validité	85 à 89	44-46
Utilisation	82-83	43
Conducteurs de wagons-salon et wagons-lits à vide	185	94
Confection de billets à talon-valeur	36-39	22-24
Constatation. — Abus quand à l'utilisation des billets	61	33
à l'arrivée — régularisation.	118 à 120	59
Billets utilisés irrégulièrement.	74	41
dans le train. — Régularisation	114 à 117	57-59

	ARTICLES.	PAGES.
Contrôle des billets-jarretière	47	29
— du nombre de voyageurs dans les trains spéciaux.	165	84
Correspondance manquée — remboursement.	146, 147, 152	71 et 77
— trains en correspondance.	64 à 67, 75 à 79	36-37, 42-43
Couleur des billets en carton	25	13
— des billets-jarretière	41 à 43	24-25
D		
Déclarations spontanées	122	60
Décompte , billets-jarretière.	44-45	25
Défense de scinder voyage	72	40
de s'éloigner du point de départ pour y revenir ou de dépasser celui de destination	68	38
Délivrance de billets en échange de bons	190 à 196	97 à 102
de billets-jarretière au départ des stations et haltes	46	29
de billets pour compartiments loués	171	87
de billets pour voitures spéciales, voitures-salon, wagons-salon, wagons-lits loués	181 à 183	94
de suppléments — présentation du billet antérieur	103	51
Demande de compartiments loués.	168	86
de détaxe des services mixtes et internationaux	151-152	76 77
de trains spéciaux	158	82
de voitures spéciales, voitures-salon, wagons-salon, wagons-lits. Arrhes	186 et 188	95
Dérogação. — Compartiments loués.	175	88
De-tination , voir billets.		
Dévoysés. — Renseignements aux voyageurs	60	33
Direction de transport. — Itinéraire obligatoire	59 à 64	32 à 36
Services mixtes	62	35
Distance , par un itinéraire obligatoire	92	46
pour l'application des barèmes à prix normaux	90-91	46
Distribution des billets	1 à 10	7 à 9
” ” ” en cas de retard dans la marche des trains.	9	9
” de billets-jarretière	43	25
” Points d'arrêt gardés	4-5-7	7-8
” ” non gardés.	4-6-7	7-8

	ARTICLES.	PAGES.
Double usage. Billets à	27	14
Durée. Validité des billets	84 à 88	44 et 45
" " " compartiments retour des billets aller et retour	85 à 88	44-45
E		
Echange de billets	141	70
Echelle prix des billets à talon-valeur	34-35	21
Espèces de billets en carton	20	11
Etablissement des prix en services mixtes	93	46
Exemption de la taxe fixe de deux francs	122-123	60-61
F		
Fermeture des guichets	8	8
Fournitures aux gardes. Billets-jarretière	48	29
G		
Guichets intérieurs	10	9
" intérieurs; régularisation d'office	126 à 130	62-63
" Ouverture et fermeture	8	8
I		
Inaccessibilité des billets	51	30
Indemnité — retards	139 à 152	68 à 77
Inscriptions — bilingues sur les talons-valeur	40	24
Interruption du voyage	78	42
Itinéraire de trains spéciaux — mise en marche	159	82
" obligatoire. — Direction de transport	59 à 64	32 à 36
" " distance	92	46
L		
Liste des autorisations pour la délivrance des billets en échange de bons	190 à 196	98 à 102
Location de compartiment	168 à 175	86 à 88
" " Prix	169-170	86
" voitures-salon	181 à 189	94-95
" " spéciale	181 à 189	94-95
" wagons-lits	181 à 189	94-95
" wagons-salon	181 à 189	94-95

	ARTICLES.	PAGES.
O		
Obligation de prendre un billet	11	9
" " " -supplément pour chan- gement de classe.	99	50
" de présenter le billet	49, 50, 53	29 et 30
" " le compartiment retour en même temps que le compartiment aller .	53	30
Ouverture et fermeture de guichets	8	8

	ARTICLES.	PAGES.
P		
Paiement du prix de transport.	1^r, 89 à 98	46 à 49
Passage non obligatoire dans une classe supérieure	67	37
Perte de billets-jarretière.	44	25
Places assignées par le personnel	51	30
Points d'arrêt gardés — distribution	4, 5, 7	7 et 8
" " " Surtaxe, régularisation.	131 à 133	64 et 65
Points d'arrêt non gardés — distribution.	4, 6, 7	7 et 8
" " " Voyage en " réservé au départ ou en destination d'un point d'arrêt non gardé	134	65
Points entre lesquels les billets sont valables	52	30
Pompiers . — Transport par trains spéciaux	167	85
Poursuites judiciaires . — Billets irréguliers etc.	121	60
Présentation du billet antérieur. — Délivrance de sup- pléments	103	51
" obligatoire du billet.	49, 50, 53	29 et 30
" " du compartiment retour en même temps que le compartiment aller .	53	30
Presse à dater	12 à 19	9 à 11
Prix aliénés	156-157	81
compartiments loués	169-170	86
malades	153 à 155	79 et 80
normaux en service intérieur (établissement).	89 à 92, 94 à 98	46, 47 à 49
" en service mixtes id.	93	46
paiement. — délivrance de billets	1	7
suppléments service intérieur	99	50
" en services mixtes	100	51
trains spéciaux	160-161	82 et 83
Voiture-salon, voiture-spéciale, wagon-salon, wa- gon-lits loués	181 à 183	94 et 95

	ARTICLES.	PAGES.
R		
Réclamation au sujet de la régularisation	124	61
» Service mixtes et internationaux demande de détaxe	151-152	76 et 77
» pour retard	152	77
Réduction pour compartiment loué (refus).	173	88
Registre pour inscription des régularisations	125	61
Régularisations aux points d'arrêt gardés	131 à 133	64 et 65
» des voyageurs. Bureau où elle s'opère.	113	57
» Constatations à l'arrivée.	118 à 120	59
» Constatation dans le train	114 à 117	57 à 59
» d'office	126 à 129, 130	62 et 63
» réclamation.	124	61
Remboursements à effectuer par le chef de station.	148, 152	73 à 77
» à effectuer par les directeurs de service	149, 152	76 à 77
» pour compartiments loués non uti- lisés	172	87
» pour correspondance manquée	146, 147, 152	71 et 72, 77
Renseignements aux voyageurs. — Dévoyés.	60	33
Restitution du prix de transport	139	68
Retard dans la marche des trains; admission de voya- geurs dans des trains auxquels leur billet ne donne pas régulièrement accès.	144-145	70 et 71
-indemnité	139 à 152	68 à 77
pour retard	152	77
Retrait et annulation des billets distribués aux voyageurs	140	69
S		
Sacoche pour billets-jarretière	42	24
Scinder le voyage (défense).	72	40
Sénateurs dans les wagons-salon et wagons-salon- restaurant	180	93
Services mixtes. Direction de transport	62	35
Etablissement des prix en	93	46
Prix des suppléments en	100	51
Bureaux tarifés	3	7
Services mixtes et internationaux demandes de détaxe.	151-152	76 à 77
Subdivision des bureaux en stations, haltes, points d'arrêt gardés, points d'arrêt non gardés	2	7

	ARTICLES.	PAGES.
Suppléments à payer dans les wagons-salons et wagons-lits	178	89
" Billets à talon-valeur utilisés comme	107	54
" Bureau qui délivre les	103	51
" d'aller et retour	101	51
" délivrance	103	51
" de troisième en réservé	99	50
" en services mixtes. Prix	100	51
" Modèles et timbrage des billets.	106	52
" pour les voyageurs munis de libre parcours et d'abonnement	102	51
" en service intérieur. Prix	99	50
Surtaxe (billet) aux points d'arrêt gardés	131 à 133	64 et 65

T

Tableau manuscrit à l'usage du distributeur	95 à 98	47 à 49
Talon-valeur , voir Billet à talon-valeur.		
Taxe à payer par le voyageur muni d'un billet irrégulier ou insuffisant.	112	57
Taxe fixe de deux francs	108	55
Timbrage	12	9
" billets à destinations multiples	30-31	16 à 18
" " destination unique	28-29	14 et 15
" " à talon-valeur	32 à 39	19 à 24
" " suppléments	106	52
Tolérance quant au mode de voyage	66	37
Trains	135-138	65 à 67
" à utiliser lorsque le billet ne porte pas d'itinéraire	64-65	36 et 37
" Choix de trains en correspondance	80	43
" de nuit. Validité des compartiments retour des billets aller et retour	87	45
" Distribution de billets en cas de retard	9	9
" en correspondance	64 à 67, 75 à 77-79	36 à 37 42 et 43
Trains internationaux. Admission des voyageurs	136 à 138	66 à 67
locaux. Admission des voyageurs.	135	65
ne faisant pas arrêt à la destination du billet. —		
Validité	54	31
Trains spéciaux	158 à 167	82 à 85
" Admission des voyageurs	162 à 163	83
" Cartes d'abonnement	164	83
" Contrôle du nombre de voyageurs	165	84
" Demande	158	82

	ARTICLES.	PAGES.
Trains spéciaux Itinéraire et mise en marche	159	82
" Prix et minimum	160-161	82 e 83
" Publics	166	84
" Transport de pompiers et du matériel d'incendie	167	85

U

Usage des billets à talon-valeur	21	11
" " à destinations multiples	21 à 23	11 et 12
" " à destination unique	21 à 24	11 à 13
Utilisation des billets à talon-valeur comme supplément	107	54
" des compartiments loués	174	88
" du compartiment retour des billets aller et retour	82-83	43
" irrégulière de billets-constatations	74	41

V

Validité des billets lorsque le train ne fait pas arrêt à la destination y indiquée	54	31
des billets simples et des compartiments aller		
des billets aller et retour	84	44
des compartiments retour des billets aller et retour. — Durée	85 à 88	44 et 45
(durée de) des billets	84 à 88	44 et 45
Voitures-salon.	176 à 180	89 à 93
" Admission des voyageurs	176	89
" demande de location	186	95
" louées	181 à 189	94 à 95
Voitures spéciales. Arrhes en cas de demande de	188	95
" " Chômage	189	95
" " Demande	186	95
" " Louées	181 à 189	94 à 95
Voyage dans une classe supérieure	104-105	52
" en " réservé " au départ ou en destination d'un point d'arrêt non gardé	134	65
" Mode	59 à 83	32 à 43
" interrompu	78	42
Voyageurs non munis de billets ou munis de billets insuffisants	108 à 134	55 à 65

W

Wagons-lits. Admission des voyageurs.	176	89
" entrant dans la composition régulière des trains.	176 à 180	89 à 93
" loués	181 à 189	94 et 95
Wagons-restaurant	176 à 180	89 à 93
" " Wagons-salon-restaurant admis- sion des voyagenrs	176	89
Wagons-salon loués	181 à 189	94 et 95
" " restaurant	176 à 180	89 à 93
" " wagons-lits à vides. Conducteurs. . . .	184-185	94
Wagons-salon, wagons-lits. Arrhes en cas de demande	188	95
" " " " billets délivrés dans.	179	90
" " " " étrangers. Admission au au transport	189	95
" " " " chômage	187	95
" " " " loués. Prix de transport	181 à 183	94
" " " " supplément à payer.	178	89
" " " " wagons-salon-restaurant. Admission des ministres et sénateurs abonnés	180	93

