

Administration des
Chemins de Fer de l'État Belge

Règlement général d'Exploitation

PREMIÈRE PARTIE

FASCICULE VI

Services de Voyageurs

Édition de 1924

Administration des Chemins de fer de l'État.

DIRECTION DE L'EXPLOITATION.

Bruxelles, le 1^{er} juillet 1924.

AVIS.

Le présent fascicule **VI**, de la première partie du Règlement général d'exploitation annule et remplace, à partir du 15 octobre 1924, celui qui a été publié en **1909**.

Les exemplaires de l'édition de **1909** devront être éventuellement renvoyés au dépôt des ateliers centraux de Malines, aux époques fixées par le **R. A. G.**, 4^e volume, 36^e partie, chapitre **9**, article **105**.

L'Administrateur-Directeur général,
V. FRANÇOISSE.

SOMMAIRE.

CHAPITRE 1^{er}.

Matériel à voyageurs.

	Pages.
TITRE A. — Généralités	6 à 8
» B. — Utilisation du matériel affecté aux trains du service intérieur	8 à 8
» C. -- Utilisation du matériel affecté aux trains du service international	11 et 12
» D. — Voitures directes	12 à 15
» E. — Compartiments spécialisés	15 à 19
» F. — Compartiments affectés à l'usage exclusif de certains voyageurs	19 à 21
» G. — Location de compartiments et location de places	21 à 23
» H. — Etiquetage des compartiments spécialisés	23 à 26
» I. — Matériel spécial affecté au transport des malades et des dépouilles mortelles	26 à 29
» J. — Voitures cellulaires	29 et 30
» K. — Nettoyage du matériel des trains de voyageurs (attributions du personnel nettoyeur. — Véhicules ayant servi au transport de malades, à des transports funèbres, au transport de personnes atteintes de maladies contagieuses. — Prescriptions spéciales en vue d'éviter les accidents et les dangers d'incendie)	30 à 53
» L. — Contrôle exercé par les contre-maîtres surveillants du matériel à voyageurs, les chefs-gardes et les chefs immédiats	53 à 55
» M. — Annotations et écritures diverses prescrites aux ateliers d'entretien et de réparation des voitures. — Demandes de remplacement. — Situation du matériel	56 et 57
» N. — Surveillance des voitures	58
» O. -- Tapis	59
» P. — Accidents (mesures à prendre en cas d'avaries survenant à une rame de voitures)	59
» Q. — Mesures conservatoires à prendre par le personnel des stations et des trains	59 à 64

CHAPITRE II.

Voyages dans les fourgons.

	Pages.
TITRE A. — Voyages dans les fourgons de trains de voyageurs . . .	65 à 68
» B. — » » » » de marchandises . . .	68 à 73
» C. — Dispositions générales	74

CHAPITRE III.

Abonnés à la semaine.

TITRE A. — Trains accessibles aux abonnés à la semaine . . .	75 et 76
» B. — Voitures affectées au transport des abonnés à la semaine . . .	76 et 77

CHAPITRE IV.

Devoirs à remplir par le personnel des stations et des trains.

TITRE A. — Ouverture et fermeture des portières de voitures . . .	78 à 83
» B. — Places à occuper par les voyageurs dans les voitures ou sur les plates-formes. — Devoir du personnel	83 à 86
» C. — Annonces à faire par les chefs-gardes, par les gardes et les autres agents que leur service appelle aux trains de voyageurs . . .	86 et 87
» D. — Défense faite aux chefs-gardes et aux gardes de prendre place dans certains compartiments	87 à 90
» E. — Voitures à intercirculation pour les gardes. — Surveillance des voyageurs	91

CHAPITRE V.

Contrôle et récolement des billets de voyageurs et des tickets d'entrée.

	Pages.
TITRE A. — Contrôle à l'entrée en gare et aux guichets établis à l'intérieur des gares	91 à 95
» B. — Contrôle avant le départ des trains et en cours de route	95 à 110
» C. — Vérifications opérées aux trains de voyageurs par les contrôleurs principaux et les contrôleurs adjoints aux directeurs de service de l'exploitation et par les premiers chefs-gardes	110 à 118
» D. — Surveillance spéciale à exercer par les chefs de station sur le travail des gardes-salles d'attente et des récoleurs	119
» E. — Vérification des rapports et instruction des irrégularités	119
» F. — Récolement des billets de voyageurs : des documents tenant lieu de billets ou justifiant la délivrance de billets à 1/2 ou à 1/4 de prix ; des tickets d'entrée et des bulletins de bagages pour le transport des vélocipèdes	119 à 125
» G. — Dispositions générales applicables aux agents préposés au contrôle des billets.	125 et 126
» H. — Pincés de contrôle servant à entailler les billets des voyageurs ainsi que les tickets d'entrée	126 à 132

CHAPITRE VI.

Visites douanières en Belgique.

TITRE A. — Voyageurs	133
» B. — Bagages à la main	133
» C. — Bagages enregistrés.	133 à 135
» D. — Dispositions particulières à certains trains internationaux dont l'arrêt à la frontière est supprimé.	135
» E. — Dispositions diverses	135 et 136
Annexes	137 à 151
Table des matières	152 à 164

CHAPITRE I.

MATERIEL A VOYAGEURS.

A. — Généralités.

Art. 1^{er}. — Le matériel des trains de voyageurs comprend :

a) des voitures à 2 essieux et des voitures à 3 essieux de 2^e classe et de 3^e classe; des voitures mixtes de 1^{re} et de 2^e classe, de 2^e et de 3^e classe et de 1^{re}, 2^e et 3^e classe; des voitures-fourgon;

b) des voitures à 4 ou à 6 essieux (bogies) de 1^{re} classe, de 2^e classe et de 3^e classe; des voitures mixtes de 1^{re} et de 2^e classe, de 2^e et de 3^e classe, de 1^{re}, 2^e et 3^e classe; des voitures-salon et des voitures-salon-restaurant;

c) des voitures pour le transport de malades.

Id. mortuaires.

Id. cellulaires.

Id. postales;

d) du matériel assimilé au matériel à voyageurs, savoir :
des fourgons à 2, des fourgons à 3 et des fourgons à 4 essieux (bogies);

des wagons-boxes, à bas plancher ou ordinaires;

» » fermés «**AB**» et des wagons fermés «**ABC**»;

» » » marqués «**Vitesse**»;

» » » et des wagons ouverts pour les transports d'équipages.

e) des véhicules particuliers (voitures, fourgons et wagons spéciaux) appartenant à des compagnies de chemins de fer belges ou étrangères;

f) des wagons-lits,
Id. restaurant,
Id. salon-restaurant,
et des fourgons divers, } de la compagnie
internationale
des wagons-lits.

Art. 2. — Parmi les voitures, on distingue :

1°) Les voitures à portières latérales donnant accès dans chaque compartiment; elles sont pourvues, de chaque côté, de marchepieds et de mains-courantes.

Il y en a :

a) sans couloir,

b) avec couloir; celles-ci ont généralement à chacune de leurs extrémités, une plate-forme pourvue de portes latérales en fer et d'une porte d'about.

2°) Les voitures sans portières latérales et à couloir central ou latéral.

A chaque extrémité, ces voitures ont une plate-forme pourvue d'une porte d'about et de portes latérales, par où les voyageurs ont accès dans la voiture en faisant usage des marchepieds et des rampes.

Des voitures, de différentes classes, possèdent un ou plusieurs water-closets; certaines ont des lavabos avec essuie-mains.

Le plancher de certaines voitures est recouvert de linoléum.

Art. 3. — Les compartiments sont garnis, en 1^{re} classe, de velours cati-rouge et en 2^e classe de drap chiné (1). Les accoudoirs, les brassières et les coussins sont de la même nuance que la garniture. Le revers des coussins est en peau de chèvre ou en toile cirée.

Ces compartiments sont munis de rideaux.

Les compartiments de 1^{re} classe sont pourvus de têtes.

Les compartiments de 3^e classe n'ont pas de garniture; toutefois, des voitures de cette classe sont pourvues de rideaux; d'autres ont des persiennes ou des volets.

Art. 4. — Certaines voitures sont pourvues de tapis de pieds; dans celles qui sont munies de chauffe-pieds, les tapis seront retirés des compartiments pendant la période de chauffage.

(1) Bon nombre de compartiments de 2^e classe ont encore leurs anciennes garnitures de drap bleu ou de drap rouge.

Art. 5. — Le revêtement extérieur des caisses de voitures est en bois de teak verni ou en tôle avec peinture et vernis.

B. — Utilisation du matériel affecté aux trains du service intérieur.

Art. 6. — La direction de l'exploitation détermine le nombre de voitures de chaque classe et de fourgons normalement nécessaires pour chacun des trains prévus aux documents-horaires.

Elle détermine également le nombre des voitures, par classe, fourgons, etc., devant former la réserve à la disposition des chefs des stations de dépôt.

Art. 7. — Les besoins du service ainsi déterminés, notification en est faite au directeur du service des voitures, qui en tient compte pour déterminer la composition des rames destinées à assurer le roulement journalier (voir l'article 11).

Ces rames et le matériel de réserve sont mis, par lui, à la disposition des chefs des stations de dépôt.

Il ne peut toutefois être remis, en temps normal, au service de l'exploitation, plus de **80 %** du matériel existant; en cas d'affluence, cette proportion peut cependant atteindre **86 %**. Afin que la direction de l'exploitation puisse restreindre les demandes dans la limite qui vient d'être fixée, la direction de la traction et du matériel lui notifie immédiatement toute modification qui se produit dans l'effectif total existant.

Art. 8. — Le directeur du service des voitures met également à la disposition des ateliers chargés de l'entretien du matériel à voyageurs, des rames de rechange dites « rames d'atelier ».

Il détermine le nombre et la composition de ces rames, en tenant compte de l'importance des rames en service courant dont chacun des ateliers doit assurer l'entretien.

Art. 9. — Le directeur du service des voitures ordonne, aux fins des articles 6 à 9 les mutations et déplacements de matériel qu'il juge nécessaires.

Il fait marquer les voitures au nom de la station à laquelle il les attribue. Le nom de la station est suivi du mot « atelier », lorsque les voitures entrent dans la composition des rames mises à la disposition des ateliers d'entretien.

Cette marque est inscrite, en lettres blanches, à l'extrémité droite de chacun des longerons.

Art. 10. — Les travaux des ateliers, chargés de l'entretien du matériel à voyageurs, sont conduits de manière que les rames de réserve dont ils disposent, soient toujours tenues à la disposition du service de l'exploitation, à l'expiration de la journée du samedi de chaque semaine et la veille des fêtes.

Les rames d'entretien, ainsi utilisées, sont restituées, aux ateliers détenteurs, le lundi de chaque semaine ou le lendemain des fêtes.

Art. 11. — La direction de l'exploitation notifie, en temps utile, au directeur du service des voitures, qui prend immédiatement les dispositions que la chose comporte :

A. — Les modifications générales qui doivent être apportées au service des trains, pour les périodes d'été ou d'hiver.

Afin de permettre au service des voitures d'organiser, comme il convient, la composition et le roulement des rames, la notification de ces changements périodiques a lieu, autant que possible, un mois et demi avant la date fixée pour la mise en vigueur.

B. — Les modifications dans le service des trains ne tombant pas sous l'application du littéra A : suppression des trains, création de trains nouveaux, changement d'itinéraire ou de composition de trains, etc., etc.

C. — Les concentrations présumées nécessaires pour faire face aux affluences locales de voyageurs.

Art. 12. — En cas d'urgence, la direction de l'exploitation donne au directeur du service des voitures, les ordres nécessaires pour assurer le mouvement du matériel à voyageurs, et elle en transmet copie aux chefs immédiats en cause, qui sont tenus de les exécuter.

Art. 13. — En vue de l'application de l'article 12, le directeur du service des voitures informe la direction de l'exploitation, le mardi de chaque semaine, du nombre approximatif de voitures de chaque classe et de fourgons, qui se trouveront en réserve, dans chacun des hangars, le samedi suivant.

La même information est donnée quatre jours avant les jours de fête ou d'affluence habituelle de voyageurs, ainsi que chaque fois que la demande en est faite, par la direction de l'exploitation.

Art. 14. — Les déplacements de voitures nécessités par les affluences locales de voyageurs n'ont qu'un caractère temporaire.

En conséquence, les ordres de déplacement, quelle que soit l'autorité dont ils émanent, imposent implicitement aux stations en cause le devoir d'assurer, après usage, le renvoi immédiat, à son propriétaire, du matériel déplacé. Le propriétaire a, d'ailleurs, pour obligation de veiller à ce que son effectif soit toujours au complet.

Le directeur du service des voitures reçoit copie des feuilles de route en service devant accompagner les véhicules déplacés provisoirement. Ces feuilles doivent rappeler l'ordre de mutation.

Art. 15. — Chaque station tient annotation de son effectif du matériel à voyageurs, par classe de voitures, dans le tableau-registre dont le modèle figure à l'annexe n° 1.

Les chefs immédiats des ateliers de levage tiennent les mêmes attachements, dans la même forme, pour chacune des stations de leur circonscription.

A cet effet, les bulletins de mutation dont il est question à l'article **161**, leur sont communiqués régulièrement.

Art. 16. — Les rames ou trains complets sont homogènes, c'est-à-dire composés de voitures d'un même type présentant l'uniformité d'aspect désirable, tant sous le rapport de l'état de la peinture et de la garniture des véhicules que du système d'éclairage, de chauffage, de frein, de la hauteur des marchepieds et des mains-courantes, etc.

Le matériel à intercirculation pour les gardes doit être utilisé de préférence sur les grandes lignes du réseau.

Les véhicules d'une même rame doivent, en outre, porter une même marque de visite.

Art. 17. — Autant que possible, la composition des rames en service doit rester constante.

Pour faciliter la surveillance sous ce rapport, le service des voitures donne, à toute rame en service, une lettre caractéristique qui est appliquée, en blanc, au milieu des deux longerons de chacun des véhicules dont elle est composée.

Art. 18. — En cas d'affluence locale de voyageurs, les rames qui, temporairement, reçoivent un complément de voitu-

res, reprennent leur composition normale quand l'affluence a cessé.

Lorsqu'une voiture est momentanément retirée de la rame pour avaries (petites réparations, échauffements, etc.), elle doit y être réintégrée après réparation.

Pour toute voiture ou fourgon retiré de la circulation, la station où le retrait est effectué, adresse un bulletin d'information **I. C. 105** à la station propriétaire du véhicule. Cette prescription doit être scrupuleusement observée.

Art. 19. — Le directeur du service des voitures détermine, d'accord avec ses collègues de l'exploitation, l'itinéraire des rames.

L'itinéraire, ainsi que la composition des rames, sont fixés au double point de vue de la bonne utilisation du matériel et de son entretien.

C. — Utilisation du matériel affecté aux trains du service international.

Art. 20. — La composition et le roulement des rames des trains internationaux sont réglés directement par la direction de l'exploitation, qui s'entend à ce sujet avec les administrations étrangères intéressées.

Art. 21. — Sauf avis contraire de la direction de l'exploitation, les rames des trains internationaux sont composées de matériel à bogies et à soufflets et appartenant soit à une seule, soit à plusieurs administrations de chemin de fer participant au trafic.

Art. 22. — Sitôt qu'est déterminée la participation de chaque administration à la fourniture du matériel des services internationaux, la direction de l'exploitation informe le directeur du service des voitures de l'importance de la fourniture qui incombera à l'Etat belge, afin que les stations disposent en temps utile des véhicules nécessaires, y compris une réserve de **100 %**.

Art. 23. — Les prescriptions techniques auxquelles doit répondre le matériel utilisé dans les trains internationaux,

l'utilisation de ce matériel et la compensation des parcours qu'il effectue font l'objet de la convention **R. I. C.**, insérée dans le **R. G. E.**, 4^e partie, fasc. 2.

D. — Voitures directes.

1^o. — *Affectation des voitures directes.*

Art. 24. — Les voitures directes sont celles qui desservent les relations établies entre un ou plusieurs points déterminés et sont spécialement affectées au transport des personnes se rendant de l'un à l'autre de ces points.

Ces voitures se distinguent des voitures ordinaires en ce qu'elles portent des plaques indiquant totalement ou partiellement les parcours qu'elles effectuent.

Art. 25. — L'affectation des voitures directes est réglée conformément aux indications d'un tableau qui est inséré dans le livret du service des trains.

Les voyageurs ne peuvent utiliser les voitures directes que dans les limites tracées par le dit tableau.

Sauf les abonnés, les voyageurs ont régulièrement accès dans les voitures directes lorsqu'ils sont munis de billets valables pour les destinations desservies par ces voitures.

Quant aux abonnés, ils ne sont admis à prendre place dans les voitures directes qu'à la condition d'y avoir été, au préalable, autorisés par le chef de station ou son délégué, lequel n'accorde cette autorisation que s'il a des présomptions de croire que les intéressés doivent effectuer réellement un des parcours exigés des autres voyageurs pour être admis dans ces voitures.

Le chef de station informe le chef-garde du train de l'autorisation accordée; de son côté, le chef-garde prévient les gardes intéressés.

Ceux-ci s'assurent que les abonnés effectuent bien l'un des parcours prévus dans le 4^e alinéa du présent article, et, dans le cas contraire, les signalent au chef de la station où ils sont descendus abusivement, comme ayant enfreint les dispositions du littéra **B** de l'article 4 de l'arrêté royal du 4 avril 1895.

Art. 26. — Les fonctionnaires et agents du service d'exécution veillent à ce que les prescriptions du tableau dont il est question à l'article précédent, soient ponctuellement obser-

vées, et à ce que, à moins de circonstances exceptionnelles, il n'y soit dérogé, sans l'autorisation de l'administration centrale, que dans les cas où la place fait défaut dans les voitures réservées aux voyageurs à qui l'accès des voitures directes est interdit.

Toute dérogation, sous ce rapport, doit être spécialement mentionnée et justifiée par les chefs-gardes à leurs rapports
E 791 et 793.

Art. 27. — Les chefs des stations où s'arrêtent régulièrement les trains ayant dans leur composition des voitures directes, portent l'affectation de ces voitures à la connaissance du public au moyen d'avis du modèle qui est inséré dans le livret du service des trains.

Avant de faire apposer ces avis — qui doivent être affichés, de façon très apparente, à proximité des guichets affectés : 1°) à la délivrance des billets ; 2°) à l'acceptation des bagages — les chefs de station s'assurent que les indications qu'ils contiennent sont absolument conformes aux indications de même espèce figurant au livret du service des trains, à l'affiche-horaire et à l'indicateur officiel des trains.

En cas de divergence, les chefs de station signalent, d'urgence, au directeur de service de l'exploitation, en lui demandant ses instructions, les discordances qu'ils ont constatées.

2°. — *Infractions. — Mesures de répression.*

Art. 28. — Quand un voyageur contrevient *intentionnellement* aux dispositions réglant l'affectation des voitures directes, procès-verbal judiciaire doit être dressé à sa charge du chef d'infraction à la défense formulée dans le littéra l'article 4, et, éventuellement, aux prescriptions de l'article 8, de l'arrêté royal prérappelé.

Si ce voyageur est abonné, la carte dont il doit être porteur est retirée par application des prescriptions de l'article 55 des conditions réglementaires pour le transport des voyageurs et des bagages.

Dans les deux cas, le voyageur est mis en rapport avec le chef de station qui, pour instruire les faits, suit la procédure qui est tracée dans le fascicule **VIII**, 1^{re} partie, du **R. G. E.**

(voir le commentaire de l'article 9 de l'arrêté royal du 4 avril 1895).

3°. — *Plaques indicatrices.*

Art. 29. — Pour obtenir une exécution régulière des dispositions des articles 24 à 28, il est essentiel que les voitures directes soient toujours pourvues de plaques indiquant leur affectation spéciale.

Le personnel du service d'exécution doit tenir strictement la main à ce que cette condition soit ponctuellement observée.

Art. 30. — Afin de déterminer à qui incombe la responsabilité de la perte des plaques indicatrices des voitures directes, le chef-garde commandant un train dans lequel se trouvent des voitures directes affectées aux relations internationales, demande au chef de train des lignes en relation, dans les stations d'échange, lorsque les voitures quittent les lignes de l'Etat belge, de lui donner décharge, sur le rapport E 791, du nombre de plaques dont elles sont pourvues.

De même, lorsque ces voitures rentrent sur les lignes de l'Etat belge, le chef-garde constate, sur les rapports du personnel des compagnies ou des administrations étrangères, le nombre de plaques qui lui sont remises avec les voitures.

Il se sert de la mention « reconnu.....plaques Calais-Cologne, Calais-Bruxelles, etc. », suivant le cas.

Lorsque ces voitures passent dans un autre train de l'Etat dont un autre chef-garde a la direction, celui-ci donne décharge à son collègue et ainsi de suite jusqu'à la frontière où la même formalité est remplie par le personnel étranger du train correspondant.

Lorsque les voitures directes ont comme point de destination une station de l'Etat belge, ou y sont laissées pour une raison quelconque (soit pour avaries, soit parce qu'elles ne passent pas immédiatement d'un train dans un autre), le chef-garde se fait donner émargement des plaques indicatrices sur son rapport E 791 par un agent de la station spécialement désigné à cet effet par le chef de station.

En cas de manquant de plaques indicatrices, le chef-garde doit avoir soin de mentionner le fait à son rapport E 791. Si les plaques manquent au point initial du parcours de la

voiture, cette mention doit être parafée par le chef de station ou son délégué.

E. — Compartiments spécialisés.

1°. — *Compartiments pour « dames seules ».*

Art. 31. — En règle générale, il est spécialisé un compartiment pour les dames voyageant seules ou accompagnées de jeunes enfants :

en 1^{re} et en 2^e classe, dans les trains comportant, au minimum, 3 compartiments de ces classes ;

en 3^e classe, dans les trains comportant, au minimum 5 compartiments de cette classe, *abstraction faite des voitures affectées au transport des abonnés à la semaine.*

Art. 32. — En cas d'insuffisance de ces compartiments, les chefs-gardes en spécialisent d'office un ou plusieurs supplémentaires, pour autant que les exigences du service le permettent.

Art. 33. — Chaque fois que les chefs-gardes spécialisent des compartiments « dames » supplémentaires, ils doivent en faire mention dans leurs rapports **E 791** et **E 793**.

Ils signalent également dans ces documents les cas où, par suite des exigences du service, il n'aurait pas été possible de créer les compartiments supplémentaires nécessaires.

Art. 34. — Il n'est pas spécialisé de compartiments pour dames seules dans certains trains où cette spécialisation ne serait pas justifiée. Ces trains sont désignés par l'administration d'office ou sur la proposition des directeurs de service de l'exploitation, et ils sont mentionnés dans le tableau n° 13 du livret du service des trains.

Art. 35. — Dans les voitures ou les trains affectés exclusivement au transport des abonnés à la semaine, le nombre des compartiments « dames » est proportionné à celui des ouvrières qui doivent y prendre place.

Les directeurs de service de l'exploitation fixent, pour chaque train, le nombre *minimum* de ces compartiments.

Art. 36. — Il est recommandé tout spécialement au per-

sonnel des trains de placer dans les compartiments affectés aux « dames » non seulement celles qui le demandent, mais aussi celles qui se présentent seules au départ, à moins qu'elles ne préfèrent prendre place dans un autre compartiment.

Art. 37. — Dans les trains affectés exclusivement au transport des abonnés à la semaine et dans les trains désignés par les directeurs de service de l'exploitation en exécution de l'article 187, les ouvrières abonnées sont tenues de prendre place dans les compartiments spécialisés à leur intention. Le personnel des stations et des trains doit veiller avec soin à ce que les intéressées observent cette obligation (1).

2°.— *Compartiments pour « non-fumeurs ».*

Art. 38. — Dans tous les trains il est spécialisé un ou plusieurs compartiments de chaque classe pour les personnes qui ne fument pas ou que la fumée du tabac incommode.

Ces compartiments portent des deux côtés l'une des mentions :

Défense de fumer.
Niet rooken, ou Non fumeurs. — Niet rooken.

Art. 39. — D'une manière générale, lorsque, pour l'une des classes, il n'existe qu'un seul compartiment, celui-ci est affecté aux « non fumeurs ».

Si le nombre de compartiments est supérieur à 1, il y a lieu, pour autant que la structure du matériel le permette, de réserver aux « non fumeurs » :

la grosse moitié des compartiments de 1^{re} classe (1/2, 2/3, 2/4, 3/5, etc.) ;

la petite moitié des compartiments de 2^e classe (1/2, 1/3, 2/4, 2/5, 3/6, etc.) ;

le gros tiers des compartiments de 3^e classe (1/2, 1/3, 2/4, 2/5, 2/6, 3/7, 3/8, etc.).

Art. 40. — En cas d'insuffisance des compartiments por-

(1) Sur autorisation écrite délivrée par le directeur de service intéressé, les ouvrières abonnées, qui voyagent avec leur époux, leur père ou leur frère, peuvent prendre place dans les compartiments réservés aux ouvriers abonnées.

tant l'une des mentions reproduites à l'article 38, le personnel a pour obligation de spécialiser, au moyen d'étiquettes, un nombre de compartiments supplémentaires en rapport avec celui des voyageurs qui ne veulent pas se trouver en compagnie de fumeurs.

Si la place fait défaut dans les compartiments où les voyageurs sont autorisés à fumer, ceux-ci sont obligés de se caser dans les compartiments « non fumeurs » et de s'abstenir d'y fumer.

3°.— *Compartiments pour « chasseurs ».*

Art. 41. — Pendant la durée de la chasse, un ou plusieurs compartiments de 3^e classe, suivant les nécessités, sont affectés à l'usage exclusif des personnes voyageant avec un *attirail de chasse* ou avec des chiens de chasse.

Art. 42. — L'emplacement à assigner aux compartiments « chasseurs », se détermine d'après les règles suivantes :

A. — Il est fait choix, pour être affecté aux chasseurs, de l'un des deux compartiments de 3^e attenants au groupe des voitures de 2^e classe de la rame.

Eventuellement, le ou les compartiments supplémentaires sont spécialisés à côté du premier.

B. — En règle générale, les compartiments « chasseurs » doivent se trouver **devant** le groupe des voitures de 2^e classe dans les trains portant les numéros **pairs**, et **derrière**, dans les trains portant les numéros **impairs**.

C. — Une fois établie par l'apposition des étiquettes ad hoc, l'affectation des compartiments ne doit plus être modifiée.

C'est ainsi que, dans le cas où le roulement de la rame est tel que deux trains desservis successivement portent des numéros de même catégorie (tous deux pairs ou tous deux impairs), bien qu'il y ait rebroussement de la rame, le compartiment « chasseurs » peut, exceptionnellement, dans l'un ou plusieurs des trains envisagés, ne pas se trouver à l'emplacement déterminé dans le § **B**.

Il en est de même quand deux trains portent l'un un numéro pair et l'autre un numéro impair, sans qu'il y ait cependant

changement d'orientation de la rame, ou lorsqu'un train effectue un parcours à rebroussement.

Toutefois, dans les cas exceptionnels visés ci-dessus, un compartiment est spécialisé de chaque côté du groupe des voitures de 2^e classe, lorsque les trains comportent plus de 8 véhicules (fourgon compris) ou que le nombre des chasseurs justifie la création de plus d'un compartiment.

Art. 43. — Un chasseur accompagné d'un chien pour le transport duquel il a pris un coupon, a droit à deux places du compartiment dans lequel il est monté.

Un compartiment « chasseurs » de 10 places dans lequel il y a 5 chasseurs et 5 chiens est donc considéré comme complètement occupé.

Art. 44. — Les compartiments de l'espèce sont spécialisés dès la veille de l'ouverture de la chasse.

Art. 45. — En cas d'insuffisance des autres compartiments de 3^e classe, les voyageurs ordinaires sont admis à monter dans les compartiments « chasseurs » dans les limites des prescriptions de l'article 43.

Recommandations concernant les abus et les infractions en matière de spécialisation de compartiments.

Art. 46. — Il est expressément recommandé :

1°) aux chefs de station et à leurs délégués, aux premiers chefs-gardes et chefs-gardes, d'exercer une grande surveillance au moment de l'embarquement, afin d'éviter les abus résultant de complaisances blâmables, de la part des gardes, pour des voyageurs qui désirent se réserver un compartiment en vue d'y rester soit isolés, soit en famille;

2°) aux gardes de faire observer strictement la défense de fumer dans les compartiments affectés aux « non fumeurs ».

En cas d'infraction, ils invitent poliment les voyageurs en défaut à se conformer au règlement, en attirant au besoin leur attention sur l'inscription ou l'étiquette figurant dans la voiture. Ils ont soin d'éviter toute discussion avec les voyageurs : s'ils constatent que leur intervention est restée sans effet, ils ont recours immédiatement à un agent ou à un fonc-

tionnaire ayant qualité pour verbaliser et l'infraction fait rigoureusement l'objet d'un *Pro Justitia*.

Tout garde convaincu d'avoir toléré une dérogation au susdit règlement, est puni disciplinairement.

F. — Compartiments affectés à l'usage exclusif de certains voyageurs.

Art. 47. — Des compartiments sont affectés à l'usage exclusif :

1° — en 1^{re} classe :

de MM. les sénateurs et membres de la Chambre des représentants dans les trains qu'ils utilisent pour se rendre à Bruxelles et pour rentrer chez eux pendant la durée des sessions législatives.

La mesure n'est pas d'application pendant les vacances et congés parlementaires, ni, sauf demande expresse, dans les trains comprenant une ou plusieurs voitures-salon.

2°. — en 2^e et en 3^e classe :

a) des enfants en excursion scolaire et des professeurs ou instituteurs qui les accompagnent, *lorsqu'il n'en peut résulter d'inconvénient pour le service*. La station d'émission des billets donne les indications utiles aux stations de formation des trains utilisés. Celles-ci donnent les instructions nécessaires, notamment au personnel des trains.

b) des détenus accompagnés de leurs gardiens — ceux-ci porteurs de documents spécifiant la classe — lorsque le transport ne peut avoir lieu dans les voitures cellulaires. Toutefois, l'accès des trains internationaux est interdit à cette catégorie de voyageurs (article 8 des conditions réglementaires pour le transport des voyageurs et des bagages) ;

c) des aliénés accompagnés des personnes préposées à leur garde (voir l'article 11 des conditions réglementaires susvisées).

3°. — en 3^e classe :

a) des agents des postes, en tenue, chargés de convoier les plis électoraux que les bureaux de dépouillement adressent aux bureaux principaux d'arrondissement les jours d'élections ou le lendemain ;

b) des laitiers, porteurs de colis transportés en gratuité de port (1) ainsi que des écoliers et écolières, sur certaines lignes et à des trains à désigner par MM. les directeurs de service et après approbation de l'administration centrale (2) ;

c) **éventuellement**, des ouvriers de l'administration astreints à se déplacer pour l'exécution d'un travail déterminé et munis d'un bulletin de marche ;

des miliciens ou permissionnaires rejoignant leur corps sans être accompagnés de chefs et qui, se trouvant sous l'influence de la boisson, pourraient incommoder les autres voyageurs ;

des personnes atteintes de maladie contagieuse ou dangereuse, voyageant seules ou accompagnées d'autres personnes chargées de veiller sur leur transport.

Art. 48. — En dehors de ce qui est prévu à l'article 47, des compartiments ne peuvent, à titre gracieux, être affectés à l'usage exclusif soit de voyageurs ordinaires, soit de fonctionnaires d'administrations publiques ou autres, sans l'autorisation préalable de la direction de l'exploitation à laquelle les demandes de l'espèce doivent être soumises.

(1) Il est interdit aux laitiers de déposer leurs cruches sur les banquettes des voitures ; le personnel a pour devoir de faire respecter cette interdiction.

(2) Les trains, dans lesquels des compartiments sont affectés au transport des laitiers sont signalés au public au moyen d'avis permanents affichés dans les stations, aux endroits réservés à cet usage.

Les compartiments affectés au transport des écoliers et écolières doivent être spécialisés comme « non fumeurs », soit par l'apposition d'étiquettes ad hoc, concurremment avec celles « **Ecoliers** » et « **Ecolières** », soit — ce qui est préférable — par le fait du choix, pour les écoliers, de compartiments portant l'inscription peinte « **Défense de fumer** ».

Les compartiments réservés aux **écoliers** doivent être aussi éloignés que possible de ceux qui sont spécialisés pour les **écolières**. Lorsque celles-ci ne sont pas en nombre suffisant pour justifier la spécialisation de compartiments « **Ecolières** », le personnel doit tenir la main à ce qu'elles voyagent en compartiments « **Dames** ».

Toutefois, des compartiments peuvent être mis, d'office, à la disposition des membres de la famille royale, ainsi que des princes et hauts personnages étrangers qui seraient les hôtes de LL. Majestés le Roi et la Reine.

Il en est de même pour les ministres plénipotentiaires et les chargés d'affaires, en possession d'une carte personnelle donnant libre accès dans les gares du chemin de fer et portant au verso la mention ci-après : *Un compartiment peut être affecté à l'usage exclusif du titulaire de ce permis, s'il en a prévenu le chef de station une heure d'avance.* (1)

G. — Location de compartiments et location de places.

1°. — *Compartiments loués.*

Art. 49. — Lorsqu'il ne doit en résulter aucun inconvénient pour le service, des compartiments peuvent être loués dans les trains publics. (Voir l'article 13 des conditions réglementaires pour le transport des voyageurs et des bagages.) (2)

La location est refusée lorsque, pour l'accorder, il est nécessaire d'ajouter une voiture au train.

Le demandeur doit, chaque fois que de besoin, être informé des changements de voiture auxquels il est astreint dans les stations de coïncidence pour continuer son voyage.

En règle générale, les compartiments demandés en location doivent être retenus à partir du point initial de départ du train à utiliser.

Toutefois, les compartiments peuvent, si les circonstances le permettent, être retenus dans une station intermédiaire où le train est complètement décomposé et recomposé au point de vue du matériel, comme aussi dans une station intermédiaire où le train, sans subir de modification, y dépose habituellement une grande partie de ses voyageurs et y fait un séjour plus ou moins prolongé.

Lorsque la demande de location est faite à une station de

(1) Exception est faite pour le train n° 198 (train bloc Bruxelles-Paris) dans lequel aucun compartiment ne peut être affecté à l'usage exclusif de certains voyageurs.

(2) Il ne peut être loué de compartiment au train n° 198 (train bloc Bruxelles-Paris).

passage, un avis télégraphique indiquant le train, la nature du compartiment, le nombre de voyageurs et la destination, est transmis immédiatement au point initial de départ du train, ou, s'il y a lieu, à la station intermédiaire à partir de laquelle le compartiment peut être retenu; au besoin, celle-ci en réfère à la station initiale du train.

L'intéressé est informé de la suite qui peut être donnée à sa demande. Si la location est consentie, la station à partir de laquelle le compartiment est retenu informe le personnel du train.

Si le voyage comporte l'emploi de plusieurs trains, des avis télégraphiques sont adressés à la station initiale, ou, s'il y a lieu, à la station intermédiaire intéressée de chacun des trains.

Chaque fois que de besoin, les personnes intéressées doivent être informées de ce qu'en vue de s'assurer le compartiment qu'elles désirent louer, il leur est loisible de demander d'emblée que la retenue en soit faite à la station initiale de départ du train.

Art. 50. — Dans le but de faciliter le transport par trains locaux de voyageurs des drapeaux de régiment escortés, un compartiment de 2^e classe peut être réservé dans ces trains chaque fois que de besoin.

Sur présentation du réquisitoire modèle I, établi pour le nombre de places généralement offertes par compartiment de 2^e classe, soit 6 places, la station de départ réserve ou fait réserver un compartiment de l'espèce dans le train désigné par l'autorité militaire, qui a la libre disposition des places de ce compartiment. Le réquisitoire est remis au moins 2 heures à l'avance, s'il est déposé à la station de formation du train, ou 12 heures à l'avance, s'il est remis dans une station de passage.

2^o. — *Location de places.*

Art. 51. — Des tickets garde-places sont délivrés aux voyageurs qui désirent se réserver une place à leur choix au départ des stations et dans les trains mentionnés à la liste insérée au tableau n^o 700 de l'indicateur officiel des trains.

Ces tickets garde-places ne sont délivrés qu'aux voyageurs

se rendant à l'étranger ou effectuant en service intérieur un parcours minimum de **100** kilomètres.

La location est ouverte **8** jours avant la date du voyage et elle est clôturée **2** heures avant le départ du train.

Elle donne lieu à la perception d'une taxe de **3** francs par place.

Les places retenues doivent être occupées au moins **5** minutes avant le départ du train.

Les voyageurs qui désirent retenir leurs places doivent être munis de titres réguliers de transport. Les stations intéressées délivrent, à cet effet, les billets à l'avance.

H. — Etiquetage des compartiments spécialisés.

Art. 52. — Pour spécialiser les compartiments, on fait usage d'inscriptions « Dames » et « Défense de fumer » à la couleur, en décalcomanies ou en plaques émaillées, d'étiquettes gommées portant la mention « Dames », « Défense de fumer », « Chasseurs », « Laitiers », « Ecoliers », « Ecolières » ou « Loué », et de pancartes en carton. Ces inscriptions, étiquettes et pancartes sont rédigées en français et en flamand ou en français, flamand et allemand.

Art. 53. — Les étiquettes « Dames » et « Défense de fumer » sont de deux modèles : les unes sont transparentes et portent de chaque côté, en deux ou trois langues (française et flamande; française, flamande et allemande), les mots « dames », « défense de fumer »; les autres sont opaques et n'ont qu'une seule inscription bilingue ou trilingue.

Pour les autres compartiments pouvant être spécialisés, il n'existe que des étiquettes opaques, la spécialisation limitée des compartiments de l'espèce ne justifiant pas l'emploi d'étiquettes transparentes concurremment avec des étiquettes opaques.

Art. 54. — Les compartiments « dames » et « non fumeurs » des voitures directes circulant entre Paris-Verviers et Cologne et entre Paris et Bruxelles, sont spécialisés à l'aide d'étiquettes dont les extrémités seulement sont collées.

Les étiquettes placées à Erquelinnes et à Quévy par le personnel de la compagnie du chemin de fer du Nord sur les

voitures des trains entrant en Belgique, sont retirées au retour par le personnel de la compagnie à Jeumont et à Feignies.

Ces étiquettes sont fournies à Erquelinnes et à Quévy par les soins de la compagnie du chemin de fer du Nord.

Art. 55. — Il est exclusivement fait usage de l'étiquette « loué » pour spécialiser les compartiments visés dans les articles **47** (sauf le § *b* du **3°**), **49** et **50**.

1°. — *Mode de placement des étiquettes destinées à spécialiser les compartiments.*

Art. 56. — Les étiquettes sont placées à l'extérieur des voitures du côté de la fermeture et aux endroits ci-après :

1°) les étiquettes transparentes « dames » et « défense de fumer », dans l'axe des vitres fixes des compartiments de **1^{re}** et de **2^e** classe, contre la traverse supérieure de l'encadrement, de façon à ne pas intercepter la vue des voyageurs.

Cette façon de procéder est également suivie pour les étiquettes « loué » à apposer sur les compartiments des voitures de **1^{re}** et de **2^e** classe ;

2°) les étiquettes opaques, sur les panneaux des voitures de **3^e** classe, à la hauteur de la traverse supérieure des châssis et à proximité de la portière.

Art. 57. — Les croquis figurant à l'annexe n° **7**, indiquent les divers emplacements des étiquettes.

Art. 58. — Les étiquettes « dames » et « défense de fumer » sont utilisées exclusivement pour les compartiments ne portant pas d'inscriptions peintes ; toutefois, par exception, lorsque des voitures de **3^e** classe de grande capacité, qui comprennent chacune au moins deux compartiments portant l'inscription peinte « défense de fumer », entrent dans la composition d'un train, l'un de ces compartiments peut, en cas de nécessité, être réservé aux dames et être spécialisé au moyen d'étiquettes ad hoc.

2°. — *Approvisionnement d'étiquettes destinées à spécialiser les compartiments.*

Art. 59. — Pour les demandes d'étiquettes, les stations se conforment à la marche prescrite pour la délivrance des objets d'approvisionnements courants.

Art. 60. — Les chefs-gardes desservant les trains de voyageurs doivent être munis d'un certain nombre d'étiquettes des différentes espèces, afin de parer aux éventualités qui se présentent en cours de route (retrait d'une voiture comprenant un compartiment spécial quelconque, étiquettes arrachées, souillées, etc.).

3°. — *Dispositions générales concernant les étiquettes destinées à spécialiser les compartiments.*

Art. 61. — Les étiquettes sont gommées ; il suffit, pour les coller, de les mouiller légèrement au revers au moyen d'une éponge.

Elles sont apposées sur les compartiments des voitures par les chefs-gardes et les gardes dans les stations de formation des trains de voyageurs.

En ce qui concerne les étiquettes « loué », ce soin incombe aux stations à partir desquelles les compartiments doivent être retenus, s'il s'agit des compartiments dont il est question aux articles 49 et 50.

Art. 62. — Les étiquettes « écoliers », « écolières », « laitiers » et « loué », ne sont collées qu'aux extrémités, de façon à pouvoir être enlevées facilement dans la station où elles deviennent inutiles.

Art. 63. — Les chefs de station prennent toutes les dispositions qu'ils jugent utiles pour que l'emploi des étiquettes se fasse dans les meilleures conditions possibles.

Il importe, notamment, que ces étiquettes soient collées avec le plus grand soin et aux endroits déterminés ; qu'elles ne

soient pas enlevées par suite de lavages effectués sans précaution et qu'elles soient toujours remplacées, *séance tenante*, lorsqu'elles se détachent ou qu'elles sont avariées.

Il convient également de tenir la main à ce que des étiquettes « dames » et « défense de fumer » ne soient pas apposées sur des compartiments portant la même inscription peinte et à ce que des morceaux d'anciennes étiquettes ne restent pas collés soit sur les panneaux, soit sur les vitres des voitures.

* * *

Art. 64. — L'administration entend que le personnel des stations et des trains se conforme scrupuleusement aux prescriptions et recommandations des articles **31** à **63**, et que le personnel de surveillance tienne rigoureusement la main à leur stricte exécution.

I. — Matériel spécial affecté au transport des malades et des dépouilles mortelles.

Art. 65. — Des voitures, dont les dispositions intérieures sont décrites à l'annexe n° **6**, sont affectées exclusivement au transport des malades et des dépouilles mortelles.

Une liste inventaire des objets garnissant ces voitures est affichée à l'intérieur de celles-ci, afin de permettre au personnel intéressé de s'assurer de la présence des dits objets.

Art. 66. — Les transports mortuaires peuvent aussi être effectués dans des fourgons à bagages.

Art. 67. — Les prescriptions réglant les demandes, la fourniture et l'utilisation des voitures de malades et des voitures mortuaires, sont déterminées ci-après :

1°. — *Voitures pour le transport des malades.*

Art. 68. — Les demandes de voitures de malades sont reçues dans toutes les stations du réseau des chemins de fer de

l'Etat belge et transmises d'urgence au chef de la station de Schaerbeek, où ces voitures sont en dépôt.

Ce fonctionnaire prend toutes les dispositions nécessaires pour que le véhicule requis soit mis, en temps utile, à la disposition de la station intéressée.

Art. 69. — Après utilisation, les voitures sont renvoyées sans retard à leur dépôt (voir les articles **135** à **139** pour ce qui concerne le nettoyage et la désinfection des voitures et le remplacement des housses).

2°. — *Véhicules affectés aux transports funèbres.*

Art. 70. — Les véhicules affectés aux transports funèbres sont les suivants :

a) une voiture à bogies, en dépôt à Schaerbeek, plus particulièrement affectée aux transports qui s'effectuent à l'étranger par des trains internationaux;

b) des voitures à 2 essieux, en dépôt à Bruxelles (Midi), à Liège (Guillemins) et à Schaerbeek. Elles ne peuvent être utilisées pour des transports en destination de l'Allemagne.

Dans les voitures mortuaires, un crucifix peut être fixé sur le panneau faisant face au prie-Dieu. Ce crucifix est amovible. Deux œillets, vissés à la paroi, et un au crucifix, réunis par une broche avec fil plombé, assurent la fixation de cet objet au panneau.

Art. 71. — La station de Schaerbeek est seule chargée de la répartition des voitures mortuaires.

Art. 72. — Les stations qui reçoivent des demandes de voitures de l'espèce, s'adressent donc exclusivement à Schaerbeek.

Le télégramme qu'elles émettent à cette fin, doit être libellé comme il suit :

Fournissez voiture mortuaire (avec ou sans) crucifix, pour servir le (date) à un transport de..... à..... par train.....

Art. 73. — Dans le cas où l'expédition doit avoir lieu au départ de l'une des stations de Bruxelles (Midi) ou de Liège (Guillemins), cette station prévient celle de Schaerbeek, du numéro de la voiture qu'elle se propose éventuellement d'uti-

liser, de la date et de la destination du transport ainsi que du numéro du train auquel elle sera remise.

A moins qu'elle n'ait des instructions contraires à donner, par exemple si elle voulait faire utiliser une voiture en retour, la station de Schaerbeek se borne à accuser réception du télégramme reçu.

Art. 74. — Si la station de Schaerbeek ne peut fournir en temps utile la voiture demandée, elle en avise d'urgence la station intéressée.

Art. 75. — Lorsqu'une station (de dépôt ou autre) reçoit de Schaerbeek l'ordre d'expédition d'une voiture mortuaire, elle en accuse réception dans la forme ci-après :

*Bz. , expédie (ou expédierai) voiture n°
à (nom de la station qui a demandé la voiture) par (n° du
train) du*

Copie de ce télégramme est envoyée à la station intéressée. Si, pour une cause quelconque, la voiture n'est pas expédiée par le train désigné, la station intéressée et celle de Schaerbeek doivent être prévenues d'urgence.

Art. 76. — La date du transport mortuaire et l'heure à laquelle il doit être effectué sont indiquées, à l'encre rouge, sur la feuille de route en service accompagnant la voiture à vide.

Art. 77. — Lorsqu'une station de coïncidence, où la voiture à vide est manœuvrée, constate que celle-ci, pour une cause quelconque, ne parviendra pas à temps à la station qui en a l'emploi, elle avise cette dernière, ainsi que celle de Schaerbeek par télégramme urgent.

La station de Schaerbeek prend alors les dispositions que dictent les circonstances, et en informe la station intéressée.

Art. 78. — Lorsque le transport est à destination d'une station intermédiaire ne disposant pas des moyens d'action nécessaires pour retirer le véhicule du train sans compromettre les correspondances qu'il assure, le corps est déchargé au passage.

La voiture, après avoir été fermée à clef ou plombée, con-

tinue jusqu'à la station de coïncidence suivante ou jusqu'au point terminus du train, selon les circonstances.

Dans ce cas, le chef-garde informe la station en cause des raisons qui ont nécessité la continuation de la voiture. Cette station se substitue à celle de destination du transport, pour l'exécution des prescriptions de l'article 140. Elle adresse en outre, à la station de Schaerbeek, le télégramme suivant : « *Voiture mortuaire n° . . . m'est parvenue pour désinfection* ». Ce télégramme est émis dès réception de la voiture.

Art. 79. — Les stations de Bruxelles (Midi) et de Liège (Guillemins) avisent immédiatement celle de Schaerbeek de la rentrée des voitures mortuaires.

Art. 80. — Tout véhicule ayant servi à un transport funèbre doit être renvoyé sans retard à son dépôt, sauf, en ce qui concerne les voitures mortuaires, ordre contraire de la station de Schaerbeek.

Art. 81. — Sur le parcours belge, les transports funèbres sont effectués par les trains locaux.

Ils peuvent, toutefois, être admis aux trains internationaux et aux trains locaux y assimilés, mais seulement moyennant l'autorisation préalable du directeur de service de l'exploitation.

Art. 82. — Les voitures mortuaires à vide sont expédiées exclusivement par trains de voyageurs.

J. — Voitures cellulaires.

Art. 83. — Le mouvement des voitures cellulaires constitue un service régulier et périodique, qui fait l'objet d'un tableau inséré dans le Livret indiquant le roulement et l'emploi du matériel utilisé dans les trains de voyageurs.

Des instructions émanant de la direction de l'exploitation sont lancées, le cas échéant, à l'occasion des transports exceptionnels.

Lorsque, pour une cause quelconque, les voitures cellulaires n'ont pas été expédiées par les trains prescrits, soit que le transport ait été différé au point de départ, soit qu'il n'ait

pu être continué aux stations de coïncidence, l'expédition se fait par le train subséquent et avis en est donné par télégramme :

1°) aux stations intermédiaires intéressées et à celle de destination;

2°) au commandant de gendarmerie du lieu de destination, avec indication de l'heure probable d'arrivée.

K. — Nettoyage.

1°. — *Du personnel nettoyeur (ordinaire et ambulant).*

Art. 84. — D'une manière générale, le personnel chargé du nettoyage du matériel des trains de voyageurs, est employé d'une façon permanente.

Dans des cas exceptionnels, par exemple pendant la saison balnéaire, dans les stations où l'accroissement des transports de voyageurs exige l'utilisation d'un supplément important de voitures, des agents peuvent être recrutés temporairement, après autorisation de la direction de la traction et du matériel.

Art. 85. — Les agents chargés de cette partie du service, sont désignés sous le nom de « nettoyeurs de voitures ».

A demeure, ils travaillent en brigades sous la surveillance et avec le concours de chefs d'équipes qui conservent la qualification de nettoyeurs de voitures.

I. — *Nettoyeurs ordinaires.*

Art. 86. — Dans les stations possédant un personnel nettoyeur et boute-feu important, la direction et la surveillance du nettoyage des voitures sont exercées par des agents dénommés *chefs-nettoyeurs* et *brigadiers-nettoyeurs*.

Art. 87. — Les chefs-nettoyeurs dirigent et surveillent le travail et y concourent en cas de nécessité.

Art. 88. — Dans les stations où il n'y a pas de brigadier-nettoyeur ni de chef-nettoyeur, un chef d'équipe en remplit les fonctions.

Toutefois, dans les stations où le personnel-nettoyeur est peu important et où il n'y a, par conséquent, pas de chef d'équipe, le chef de station surveille et dirige directement ces agents.

Art. 89. — Le nettoyage du matériel des trains de voyageurs, est du ressort du service des voitures.

Art. 90. — Le personnel (chefs-nettoyeurs, brigadiers-nettoyeurs et nettoyeurs) opérant dans les gares et leurs dépendances, relève des chefs de station.

Art. 91. — Les brigadiers-nettoyeurs, les chefs-nettoyeurs et les nettoyeurs ont pour attributions principales le nettoyage de tous les véhicules (voitures, fourgons et véhicules assimilés) entrant dans la composition des trains de voyageurs. Toutefois, en vue d'éviter que ces agents restent inoccupés, lorsque leurs occupations normales sont forcément suspendues, ils peuvent, après entente entre les directeurs de service intéressés, être utilisés à d'autres travaux.

Art. 92. — Le directeur du service des voitures répartit les nettoyeurs entre les stations, suivant les nécessités du service.

Là où il n'y a pas de nettoyeur, en titre, tous les ouvriers disponibles des autres services effectuent le nettoyage du matériel.

II. — Nettoyeurs ambulants.

Art. 93. — Les trains de voyageurs composés exclusivement de matériel à intercirculation et désignés par l'administration, sont accompagnés par un agent chargé, pendant le trajet, de maintenir en bon état de propreté l'intérieur de toutes les voitures et, en ordre principal, les water-closets.

Art. 94. — Cet agent est désigné sous le nom de *nettoyeur ambulant* (ou de *nettoyeuse*).

Art. 95. — Le livret du service des trains contient la liste des trains desservis par un nettoyeur ambulant.

Art. 96. — Les nettoyeurs ambulants relèvent du service

des voitures. Ils sont placés sous les ordres du chef de leur station-dépôt. En route, ils sont sous l'autorité du chef-garde, à qui ils doivent obéissance entière.

Art. 97. — Les nettoyeurs ambulants sont assimilés aux agents des trains sous le rapport des heures de travail, des repos avec solde, des libertés du dimanche matin, etc.

Leur service est réglé et doit s'exécuter conformément à un roulement affiché dans une salle des stations-dépôts, de façon que tous les intéressés puissent en prendre connaissance.

Toutefois, ils ne doivent se trouver présents aux trains qu'ils sont appelés à desservir, que **10** minutes avant l'heure fixée pour le départ. Ces **10** minutes sont comprises dans le calcul des heures de travail.

Leur service terminé, les nettoyeurs ambulants prennent les ordres du chef-garde; il leur est formellement interdit de quitter la station sans son autorisation préalable.

Art. 98. — Un ou plusieurs nettoyeurs ambulants sont de réserve dans certaines stations-dépôts. Ils sont destinés à remplacer les absents et à suppléer les agents en repos ou en congé. Lorsqu'ils ne sont pas de service aux trains, ils sont utilisés au nettoyage des voitures, travail qu'ils abandonnent immédiatement en cas de réquisition inopinée.

Art. 99. — Il est interdit aux nettoyeurs ambulants de se livrer pendant la marche du train à la lecture de journaux et autres publications étrangères au service.

2°. — *De l'outillage des nettoyeurs.*

I. — *Nettoyeurs ordinaires.*

Art. 100. — Les nettoyeurs sont pourvus, en quantité suffisante, des matières et outils mentionnés ci-après : déchets de coton, éponges, peaux de chamois, brosses diverses, blanc d'Espagne, alcool mauvais goût, etc.; trèfles en rotin pour battre les coussins et les garnitures; bâtons supports ou tréteaux; seringues, seaux, tines à eau, bacs à détritrus; échelles;

grattoirs de divers modèles pour nettoyer les coins des glaces, pour enlever la neige et la glace des marche-pieds, pour décroquer les plaques de garde, les boîtes à huile, pour enlever les étiquettes gommées qui seraient en mauvais état; pompes pour remplir les réservoirs, signaux nécessaires pour protéger les rames en nettoyage, etc.

Art. 101. — Les chefs de station doivent veiller à ce que le personnel nettoyeur dispose du matériel et des matières indispensables à l'exécution de son travail. Ils font le nécessaire en temps utile, pour faire réapprovisionner le service de nettoyage des objets et matières qui sont sur le point de faire défaut.

II. — Nettoyeurs ambulants.

Art. 102. — Le nettoyeur ambulant est pourvu d'un seau, d'une cruche et d'une sacoche en cuir dans laquelle il place les objets suivants :

1 brosse en chiendent, pour le nettoyage des **W. C.**; 1 brosse en soies fortes, pour nettoyer les garnitures; 1 brosse en soies grises à manche amovible (N.M.) pour nettoyer les planchers; 1 éponge; 1 peau de chamois; 1 torchon pour nettoyer les planchers et siège des **W. C.**; du déchet de coton; 2 essuie-mains sans fin, propres; 1 marteau à main; 1 tourne-vis; des vis de diverses dimensions; 1 clef à 4 branches pour voitures.

3°. — Des attributions des nettoyeurs ordinaires.

Art. 103. — Les nettoyeurs de voitures, dans les stations et leurs dépendances, ont pour devoir de mettre et de maintenir en état convenable de propreté, tous les véhicules (voitures, fourgons et véhicules assimilés) entrant dans la composition des trains de voyageurs.

Le nettoyage doit être effectué tant à l'extérieur qu'à l'intérieur des véhicules, qu'il s'agisse ou non de matériel appartenant à l'Etat belge.

Toutefois, les voitures postales et les véhicules de la Compagnie internationale des wagons-lits, de même que les voitu-

res-salon louées à celle-ci, par l'Etat belge, ne doivent être nettoyés qu'extérieurement par le personnel de l'Etat belge.

Art. 104. — Le remplacement des têtes et des essuie-mains manquants ou souillés doit être effectué, d'une manière générale, par les nettoyeurs en service *dans les stations qui effectuent le nettoyage complet de la rame.*

Comme certaines rames subissent chaque jour plusieurs nettoyages complets, le remplacement éventuel des têtes et des essuie-mains, dans les cas de l'espèce, s'effectue là où le stationnement est le plus long.

Toutefois, ainsi qu'il est dit au 4^o et au 7^o de l'article **125**, les nettoyeurs de voitures d'une station où se fait le nettoyage sommaire ou complet, doivent toujours vérifier la présence des têtes dans les compartiments de 1^{re} classe et des essuie-mains dans les compartiments **W. C.** de 1^{re} et de 2^e classe et s'assurer de l'état de propreté de ces objets; ils munissent éventuellement de têtes propres les compartiments précités qui en seraient dépourvus, et remplacent les têtes et essuie-mains souillés.

Un bulletin d'irrégularité est dressé, le cas échéant, à charge de la station en défaut et est transmis au service des voitures.

Art. 105. — Les nettoyeurs de voitures doivent exécuter, avec les plus grands soins, les diverses opérations décrites aux articles **125** à **134**.

En outre, ils doivent, d'une manière générale, soit par l'intermédiaire des chefs ou brigadiers-nettoyeurs, soit directement, signaler immédiatement aux visiteurs du matériel et, à leur défaut, au chef immédiat ou au chef de station, toutes les avaries qu'ils découvrent aux voitures, et, notamment, celles qui sont de nature à occasionner des accidents tels que : bris ou avaries aux longerons, aux traverses, aux roues, aux ressorts, aux boîtes à huile, aux plaques de garde, aux pièces du frein, aux tendeurs, aux portières, etc.

Les manquants et petites avaries constatés par les nettoyeurs sont signalés immédiatement au chef d'équipe ou au chef-nettoyeur; celui-ci les consigne dans un carnet qu'il soumet sans retard au visa de l'agent à qui incombe la réparation ou le remplacement.

Dans les stations où il n'y a ni chef-nettoyeur, ni chef d'équipe, chaque nettoyeur tient lui-même son carnet. (1)

L'attention des nettoyeurs est spécialement appelée sur les avaries intérieures suivantes : accoudoirs et brassières détériorés, garniture déchirée, têtes souillées ou manquantes, boutons manquants, vis ou clous manquants ou non serrés à fond (2), portes intérieures de compartiments avariées ou dures, supports de filet, de rideau, de store mal assujettis, mouvements de store défectueux, stores et rideaux manquants ou détériorés, plaques de numérotage et d'inscription manquantes, mal fixées, avis manquants ou souillés, etc.

Ces agents veillent aussi à ce que les banquettes des compartiments de 3^e classe et les coussins des compartiments de 1^{re} et de 2^e classe, ne soient pas souillés de taches d'huile. Le cas échéant, ils enlèvent celles-ci et font dresser un bulletin d'irrégularité à charge du lampiste ou d'autres agents qui auraient occasionné ces souillures.

Leur attention est également appelée sur les *niches à chiens* des fourgons des trains de voyageurs; ces niches doivent toujours être maintenues dans un état de propreté irréprochable et désinfectées au moins une fois par semaine.

Art. 106. — Autant que possible, chaque ouvrier est chargé d'une partie spéciale du travail, de façon à accélérer celui-ci et à éviter surtout que l'on n'emploie des objets ayant servi au nettoyage des parties humides, malpropres ou graisseuses, au nettoyage de certaines parties de voitures, telles que les glaces, les garnitures, etc.

4°. — *Des attributions des nettoyeurs ambulants et des nettoyeuses.*

Art. 107. — Dès son arrivée au train qu'il doit desservir,

(1) Cette mesure ne dispense aucunement les visiteurs, les menuisiers et les garnisseurs de faire la visite du matériel, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur.

(2) En été notamment, les clous sortent de leur logement, par suite du mouvement des trains, et sont souvent cause de ce que les voyageurs déchirent leurs vêtements, ce qui expose l'administration à devoir payer les indemnités. Il est indispensable que l'on veille spécialement sur cette particularité.

soit 10 minutes avant le départ de celui-ci, le nettoyeur ambulant effectue une visite rapide de tous les water-closets. Il constate si les lavabos et les W. C. ont été bien nettoyés et il s'assure de la présence des essuie-mains ainsi que du savon et du papier hygiénique dans le cabinet des voitures de 1^{re} et de 2^e classe. Le cas échéant, il signale immédiatement au chef-garde les défauts ou manquants qu'il relève.

Art. 108. — Il est formellement interdit au nettoyeur ambulant de pénétrer dans un compartiment occupé par des voyageurs, sauf sur demande expressément formulée par l'un d'eux, en vue d'effectuer un travail qui lui incombe.

Les petites réparations dont il a la charge et les opérations relatives au nettoyage ne peuvent donc être exécutées, en cours de route, que dans les couloirs des voitures et dans les compartiments vides.

Art. 109. — Pendant la marche du train, le nettoyeur ambulant passe successivement en revue toutes les voitures, sauf les voitures-salon qu'il doit traverser sans s'y arrêter. Il referme à clef les portes d'about donnant accès aux passerelles d'intercommunication. Il visite aussi fréquemment que possible les compartiments à water-closet, qui doivent être tenus constamment en parfait état de propreté. Il veille à ce que le vase du water-closet ne soit ni obstrué ni maculé; il lave et essuie soigneusement le siège des water-closets, les lavabos et remplace les essuie-mains malpropres. Il s'assure de ce que les réservoirs à eau ou les cruches sont, le cas échéant, suffisamment alimentés. Il ventile convenablement l'endroit en ouvrant, au besoin, le châssis mobile pendant le temps nécessaire au renouvellement de l'air.

Peu de temps avant chaque arrêt, le nettoyeur ambulant prend place dans la voiture dont il se propose de nettoyer les mains courantes.

Dès l'arrêt complet, il se hâte de descendre sur le quai, une poignée de déchet de coton à la main et saisit la partie supérieure de la main courante verticale des voitures à garniture en premier lieu, et des autres si le temps d'arrêt est suffisant, en choisissant les compartiments où les voyageurs se présentent aux portières; puis il descend rapidement sa poignée de déchet de coton sur la main courante. Il passe ensuite à un autre compartiment se trouvant dans les mêmes conditions

et ainsi de suite. Un peu avant que le signal de départ ne soit donné, il cesse tout travail et reprend ses fonctions ordinaires dans le train.

Le travail est organisé de telle façon que s'il ne peut l'achever à un arrêt, il le continue et l'achève aux arrêts suivants. Ce nettoyage doit se faire avec la plus grande rapidité, autant que possible avant la descente des voyageurs.

Si le train est composé de voitures à bogies, le nettoyage des mains courantes se fait un peu avant l'arrêt.

Ce nettoyage se fait de l'intérieur de la voiture.

Art. 110. — L'attention du nettoyeur ambulant est aussi particulièrement attirée sur les soins que comporte le bon entretien des compartiments de 2^e classe et spécialement des compartiments de 1^{re} classe.

Il doit enlever les poussières, boues et malpropretés quelconques recouvrant la garniture ou les tapis; nettoyer les glaces, encadrements et panneaux des fenêtres, portes et cloisons. Il s'assure en outre de la présence et du bon état des têtes.

Art. 111. — D'une façon générale, il recherche si les portes intérieures des compartiments, les garnitures, les accoudoirs, les brassières, les stores et les rideaux ne sont pas avariés; il examine si les supports de filet, de rideau et de store, ainsi que les plaques de numérotage et d'inscription, sont bien fixés, si les avis sont en parfait état; il vérifie le bon fonctionnement des portes intérieures, des ventilateurs et des stores; il constate les manquants de stores, de rideaux, de plaques ou d'avis, etc. Il s'assure que les banquettes et dossiers des compartiments de 3^e classe sont propres et que les clous de fixation ne sortent pas de leur logement, ce qui est souvent cause de ce que les voyageurs déchirent leurs vêtements. Il enlève les morceaux de papier et les déchets de tous genres qui se trouveraient dans les couloirs ou dans les compartiments vides. Il veille à ce que le régulateur des ventilateurs torpédos soit normalement ouvert en été et fermé en hiver.

Lorsqu'un nettoyeur ambulant constate qu'un voyageur a enlevé, avarié ou détruit un store, un rideau, une courroie, une glace, une vitre de voiture, etc., il en informe sur-le-champ

le chef-garde. Il lui signale également les compartiments où l'on crache.

Art. 112. — Le nettoyeur ambulant veille à ce que les portières, châssis de glace, ventilateurs à glissières, tant des couloirs que des compartiments vides, soient bien fermés.

Art. 113. — Pendant la période de chauffage, il juge, d'après la température qui règne dans les compartiments vides si elle est trop élevée. Dans ce cas, il place les leviers de modérabilité sur l'indication « froid » ou « modéré »; il signale au chef-garde la ou les voitures où il fait trop froid en précisant leur position dans le train, quand il ne lui est pas possible de remédier à ce refroidissement.

Après l'arrivée du train à destination, tous les leviers des modérateurs des compartiments doivent être placés sur l'indication « chaud ».

Art. 114. — Le nettoyeur ambulant a pour mission de s'assurer, en cours de route, si les appareils à gaz ou à l'électricité ont été bien nettoyés et s'ils fonctionnent convenablement lorsqu'ils sont allumés.

En cas de défectuosité constatée, il se conforme à l'art. 119.

Il peut être appelé par le chef-garde, qui l'y initiera, à procéder aux opérations d'allumage et d'extinction des lampes des voitures éclairées à l'électricité.

Au cas où le nettoyeur trouve des lampes en fonctionnement en dehors du temps d'allumage réglementaire, il a non seulement à signaler l'irrégularité de la manière prescrite ci-dessus, mais à prévenir immédiatement le chef-garde.

Art. 115. — Si, en cours de route, le frein Westinghouse vient à faire défaut, les freins à vis des véhicules du train sont desservis par le personnel du train. Sur réquisition du chef-garde, le nettoyeur ambulant peut donc devoir concourir au freinage.

Art. 116. — En passant d'une voiture à l'autre, le nettoyeur ambulant se tenant sur une des plates-formes d'about s'assure si les boyaux du frein Westinghouse, de l'éclairage et, le cas échéant, du chauffage sont accouplés; il constate l'état des attelages et voit, notamment, si les tendeurs sont bien serrés.

Un serrage insuffisant est de nature à occasionner :

1°) le roulement défectueux des voitures ;

2°) le bris des attelages pouvant causer de très graves accidents.

En vue d'éviter des avaries aux soufflets reliant entre elles certaines voitures, le nettoyeur ambulant doit, en accomplissant les obligations prescrites ci-dessus, surveiller spécialement la partie inférieure de ces soufflets afin de s'assurer qu'aucune fumée ne décèle un commencement d'incendie, qui pourrait y avoir été occasionné soit par un bout de cigare ou de cigarette allumé, soit par une allumette incomplètement éteinte ; observer la bonne position des loqueteaux, des agrafes et de tous les moyens de fermeture des soufflets et, au besoin, rectifier les dérangements des tôles des passerelles, des portes d'about et vérifier si la porte terminus du train est bien fermée à clef.

Art. 117. — Il est formellement interdit au nettoyeur ambulant de prendre place :

1°) dans les compartiments spécialement affectés au transport des dames et dans les autres compartiments exclusivement occupés par des dames ;

2°) dans les voitures-salon, dans les compartiments de 1^{re} et de 2^e classe.

Est révoqué tout nettoyeur ambulant convaincu d'avoir enfreint la défense édictée au 1° ; si l'agent coupable de cette faute est accusé d'avoir, en outre, commis un acte tombant sous l'application du code pénal, il est déféré à la justice.

Les infractions à l'interdiction stipulée au 2° donnent lieu à l'application de la **réprimande sévère**.

Art. 118. — Pendant la marche du train, il est strictement défendu au nettoyeur ambulant, sous peine de **réprimande sévère** de circuler le long des marchepieds extérieurs des voitures.

Art. 119. — Le nettoyeur ambulant doit être pourvu d'un calepin dans lequel il inscrit toutes les constatations faites pendant le trajet du train qu'il a desservi.

Avant d'arriver à la station extrême du parcours, il remet son calepin au chef-garde qui y appose son visa après

avoir pris note des particularités intéressantes qui lui sont ainsi signalées.

Le nettoyeur ambulant doit également, à l'arrivée du train à destination, notifier toutes les déficiences, avaries ou manquants constatés au matériel de ce train à l'agent intéressé (garnisseur, visiteur, etc.), lequel est tenu d'apposer son visa sur le calepin du dit nettoyeur ambulant en regard de la constatation faite.

Art. 120. — Les nettoyeuses de voitures desservent exclusivement les trains internationaux dont les voitures sont réunies par des soufflets. Leurs attributions essentielles consistent dans le maintien en parfait état de propreté de l'intérieur des voitures et, en ordre principal, des **W. C.**

Les attributions mentionnées dans les articles **115** et **116** ne peuvent donc pas être imposées au personnel féminin.

5°. — *Du nettoyage du matériel.*

Art. 121. — Selon son utilisation ou son affectation, le matériel des trains de voyageurs rentre périodiquement dans les ateliers de réparation et d'entretien ordinaire, pour y subir les opérations du levage et de la visite réglementaires.

A cette occasion, et plus souvent si le service des voitures le juge utile, il est procédé à un nettoyage à fond du châssis et de la caisse, et à un lavage à grande eau de celle-ci.

Art. 122. — Indépendamment de ce qui précède, toute rame de véhicules *en service* subit :

1°) *après chaque voyage, un nettoyage sommaire* à la station d'arrivée;

2°) *dans les gares terminus et dans celles où le stationnement est court et ne permet pas le nettoyage sommaire, un nettoyage rapide* des voitures;

3°) *journallement, au moins un nettoyage complet* à l'endroit et au moment indiqués au livret de roulement des rames (1).

(1) Un livret indiquant le roulement des rames et des navettes, ainsi que les stations où le matériel doit subir un nettoyage complet, est publié le 1^{er} juin et le 1^{er} octobre pour le service intérieur et le 1^{er} juin, seulement, pour ce qui concerne le service international, le roulement des voitures directes, des voitures postes et des voitures cellulaires.

Art. 123. — Le matériel de réserve, dans les stations et leurs dépendances ou dans les ateliers, qui peut être réquisitionné à tout instant, doit se trouver, en tout temps, dans un parfait état de propreté.

A ce propos, il est rappelé que les voitures à voyageurs garées en dehors des stations ou à une certaine distance du bâtiment des recettes, doivent être fermées à clef et surveillées (voir l'article 169).

Art. 124. — Les opérations de nettoyage doivent porter sur toutes les parties des véhicules, tantôt d'une manière *complète*, tantôt d'une manière *sommaire*.

Art. 125. — *Le nettoyage sommaire consiste :*

1°) à enlever l'humidité et la malpropreté des mains-courantes, des rampes et des pièces de fermeture des portières;

2°) si besoin en est, à frotter les glaces, qui pourraient être souillées et à nettoyer convenablement les glaces de la vigie du fourgon;

3°) à broser les coussins et à épousseter les autres garnitures; à débarrasser les tapis et les planchers des détritrus qui pourraient s'y trouver;

4°) à enlever les poussières des banquettes, des porte-colis et des panneaux, à l'intérieur des compartiments; à *vérifier la présence des têtes dans les compartiments de 1^{re} classe et à s'assurer de l'état de propreté de ces objets. Le cas échéant, les nettoyeurs doivent placer des têtes propres dans les compartiments de 1^{re} classe qui en seraient dépourvus et remplacer les têtes qui seraient souillées (voir l'article 104)* ;

5°) à balayer : a) les planchers, après les avoir aspergés d'eau; b) les marchepieds. Les détritrus provenant de cette opération doivent être rassemblés dans un bac pour être vidés dans un réceptacle à ce destiné;

6°) à enlever, en temps de gelée, au moyen du grattoir, du racloir ou du marteau, la glace qui recouvre parfois le seuil des portières, le plancher ou les marchepieds; puis, d'y répandre une couche de sable ou de sciure de bois;

7°) à remettre les **W. C.** dans un parfait état de propreté; à renouveler au besoin la provision de papier dans les distributeurs dont sont munis certains **W. C.** notamment ceux de

1^{re} et de 2^e classe du service international; à remplacer au besoin les essuie-mains manquants ou souillés dans les W. C. de 1^{re} et de 2^e classe (voir l'article 104).

En ce qui concerne l'entretien des W. C. voir, en outre, les prescriptions des articles 126 et 128 ci-après.

Pendant et après le nettoyage des W. C. les nettoyeurs doivent ventiler convenablement l'endroit en ouvrant, au besoin, le châssis mobile (sauf, bien entendu, en cas de pluie) et, si possible, en laissant partiellement ce châssis ouvert.

Art. 126. — Les réservoirs des water-closets et des lavabos, ainsi que les cruches qui se trouvent dans certaines voitures, doivent être remplis d'une quantité d'eau suffisante, conformément aux prescriptions énoncées à l'article 127 ci-après:

Art. 127. — Les réservoirs à eau doivent être remplis par les nettoyeurs de voitures à l'occasion de chaque nettoyage complet, de même que dans les stations « têtes de lignes ».

Dans les stations intermédiaires, où l'on constate qu'un réservoir est vide, les nettoyeurs de voitures doivent pourvoir à son remplissage, lorsque la durée du stationnement et la situation des bouches à eau le permettent.

Quand il gèle, ou lorsque la gelée est à craindre, les réservoirs à eau des water-closets et des lavabos doivent toujours être vides. La vidange de ces appareils est assurée, *en station*, par les nettoyeurs de voitures à l'occasion du nettoyage du matériel. *En cours de route*, si la gelée est à craindre, la vidange est faite par le nettoyeur-ambulant (à défaut d'agent de cette catégorie au train, le garde-contrôle exécute cette opération).

Au point terminus, les agents chargés de la visite contradictoire du train s'assurent de ce que la vidange a bien été effectuée et, s'il y a lieu, ils font eux-mêmes le nécessaire.

Pendant l'hiver des cruches sont placées dans les W. C. des voitures assurant le service international. Ces cruches sont pourvues d'eau quelques minutes avant le départ du train; elles sont vidées éventuellement au retour avant le garage des voitures.

Les voitures du service international dont le W. C. est pourvu d'une cruche remplie d'eau, doivent avoir leur réservoir

voir à eau complètement vide durant toute la période du 1^{er} décembre au 1^{er} mars.

Pour certains véhicules, le remplissage des réservoirs doit se faire par l'intérieur du W. C. ou par l'impériale. Pour d'autres, et cette disposition sera appliquée successivement à tout le matériel, le remplissage peut se faire en envoyant de l'eau sous pression à un tuyau aboutissant sous l'aile inférieure du longeron; on fait la jonction de ce tuyau avec la lance amenant l'eau (soit d'une pompe, soit d'une bouche de lavage) à l'aide d'un petit boyau en caoutchouc de diamètre et de dimensions convenables.

En vue d'éviter l'introduction des poussières et cendrées dans le réservoir à eau du W. C. les nettoyeurs de voitures doivent veiller à ce que le couvercle de ce réservoir soit toujours convenablement fermé.

Art. 128. — *L'attention du personnel chargé du nettoyage du matériel, est tout particulièrement attirée sur les voitures possédant des lavabos et des water-closets. Toute négligence qui serait constatée, à cet égard, serait sévèrement réprimée.*

Art. 129. — Dans les gares terminus des rames et dans celles où le stationnement est court et ne permet pas le nettoyage sommaire, il est procédé à un *nettoyage rapide* des voitures, lequel consiste à débarrasser les tapis et les planchers des détritrus qui pourraient s'y trouver et à la mise en état de propreté de la lunette des W. C.

Art. 130. — *Le nettoyage complet consiste :*

1°) à enlever toutes les poussières, boues, malpropretés quelconques pouvant se trouver : a) sur les panneaux extérieurs de la caisse — y compris les portières et leurs fermetures — les châssis, les glaces, les rampes et les mains-courantes;

b) sur les longerons et leurs accessoires, y compris les supports de marchepieds, les plaques de garde, les ressorts de suspension, les boîtes à huile, les pièces et longerons de frein, etc. ;

c) sur les traverses de tête et les accessoires, y compris les boîtes et les tiges de buttoir, les crochets de traction, les tendeurs, les chaînes de sûreté, etc.

Par les temps secs, cette opération se fait généralement à

l'aide de déchets de coton; par les temps humides, on lave avec une brosse et de l'eau claire toutes les parties indiquées ci-dessus, puis, on les rince;

2°) à enduire d'une couche de mine de plomb additionnée de pétrole (mélange de **500** grammes de mine de plomb et de **750** grammes de pétrole), les vis des tendeurs, les vis des freins à main et les vis de réglage du frein (système Chaumont) préalablement débarrassées de toute poussière et de toute malpropreté. Les vis des tendeurs, ainsi que les vis des freins à main doivent, après cette opération, être manœuvrées à fond de course, dans les deux sens, afin de les maintenir en bon état de fonctionnement.

Il n'en est pas de même de la vis de réglage du frein (système Chaumont) qui ne doit pas être manœuvrée par le nettoyeur, afin d'en éviter le dérèglement.

Il est strictement interdit d'employer l'huile pour rendre les écrous mobiles sur la vis du tendeur;

3°) à graisser à l'huile de colza les tiges de buttoir, préalablement débarrassées de toute malpropreté;

4°) à rendre brillants les cuivres et les fermetures des portières, sans toutefois employer des acides dans ce but;

5°) à retirer des compartiments les tapis qui sont battus au dehors; lorsque ces objets sont humides, ils sont remplacés par d'autres, secs;

6°) à asperger d'eau les planchers et à les balayer; à balayer ensuite les marchepieds. A l'occasion du lavage à grande eau des planchers, il importe de laver les marchepieds. (Les détritrus provenant de cette opération doivent être rassemblés dans un bac pour être vidés dans un réceptacle à ce destiné.)

Au moins une fois par semaine, après les pluies et chaque fois que les circonstances l'exigent, le balayage des planchers est suivi d'un lavage, sauf par les temps de gelée. Dans les compartiments dont le plancher est recouvert d'un linoleum, le lavage se fait au moyen d'un torchon à demi-mouillé; dans les autres compartiments et dans les fourgons à voyageurs, le plancher est lavé au moyen d'une brosse et à grande eau.

De quelque façon que l'on procède, l'eau est enlevée au moyen d'un torchon humide préalablement tordu, car, d'une manière générale, il importe de ne pas laisser séjourner longtemps l'eau en abondance sur les planchers, afin de l'empêcher de pénétrer dans les joints et assemblages inférieurs de la

caisse où une humidité persistante amènerait l'altération du bois et la destruction rapide des planches, etc. ;

7°) à enlever, en temps de gelée, au moyen du grattoir, du racloir ou du marteau, la glace qui recouvre parfois le seuil des portières, le plancher ou les marchepieds ; puis, d'y répandre une couche de sable ou de sciure de bois ;

8°) à enlever les étiquettes gommées (« Dames », « Chasseurs », etc.), détériorées ou jugées inutiles par le service de la station ;

9°) à battre les coussins et autres garnitures en étoffe, puis, à les broser soigneusement ; *autant que possible, ces opérations se font en dehors des compartiments*. La veille du lavage hebdomadaire, les coussins et les dossiers sont battus jusqu'à refus de poussière.

Le battage des coussins et autres garnitures des compartiments de 1^{re} et de 2^e classe des voitures de la réserve, et l'aérage des compartiments de ces véhicules sont spécialement recommandés au printemps et pendant l'été, et ce en vue de s'opposer à la production des mites ;

10°) à faire disparaître les inscriptions crayonnées par le public sur les parois des W. C. et à laver à l'eau claire ou au moyen d'eau légèrement additionnée de savon, les souillures et les taches de la toile américaine, coteline, etc., tapisant l'intérieur des compartiments. On s'efforce d'enlever, en même temps, les taches des coussins et des dossiers à l'aide des produits à ce destinés.

Quand ils brosent le dessus des banquettes, les nettoyeurs doivent avoir soin de ne pas promener le dos de la brosse ou même le revers de la main sur les panneaux en bois poli, toile américaine ou cuir coteline, etc. ; cela aurait, en effet, pour conséquence de les dépolir, de les user et de les souiller rapidement ;

11°) après battage des tapis, brossage des garnitures et des coussins et avant la remise en place de tous ces objets, il est procédé au nettoyage intérieur des compartiments, en débarrassant des poussières et des malpropretés qui ont pu s'y fixer : les plafonds, les panneaux, les banquettes, les boiserie, les châssis, les glaces, les rideaux, les porte-colis et toutes les autres garnitures intérieures. Cette opération ne peut laisser, après elle, aucun brin de torchon ou de déchet de coton accroché ou quoi que ce soit ;

12°) à nettoyer extérieurement et intérieurement les glaces qui doivent être parfaitement claires et transparentes dans toute leur étendue. Le cas échéant, on fait pour cela usage de blanc d'Espagne et d'alcool.

Quand il est procédé au lavage des glaces (pour la raison exposée au dernier paragraphe du 6° ci-dessus), on ne doit pas introduire de l'eau en abondance dans la double paroi qui sert à loger les châssis mobiles dans les portières ou dans les longs panneaux des caisses;

13°) à faire un lavage à grande eau des lavabos et W. C. des véhicules, afin de les remettre dans un état de propreté irréprochable; ce lavage est indépendant du nettoyage spécial effectué, au moins une fois par semaine, à l'aide d'une dissolution constituée par 3 parties de savon brun pour 100 parties d'eau chaude (voir, au surplus, le 7° de l'article 125 et les articles 126, 127 et 128);

14°) enfin, à débarrasser soigneusement des morceaux de papier, bouts de cigares, etc., les doubles parois servant à descendre les châssis mobiles. Ce nettoyage s'effectue soit en ouvrant la plinthe mobile inférieure des portières, soit en utilisant un petit crochet en fer introduit dans la rainure existant au-dessous de la portière.

Le nettoyage des fourgons pour trains de voyageurs doit faire l'objet des mêmes soins que ceux apportés au nettoyage des voitures.

L'attention des nettoyeurs est spécialement attirée sur le nettoyage des glaces de la vigie. Ils ne peuvent négliger, à l'occasion des nettoyages complets, d'enlever les poussières et détritrus qui peuvent s'accumuler sur l'escalier de la vigie.

Art. 131. — Après chaque nettoyage, sommaire ou complet, les glaces sont relevées et les portières fermées.

Exceptionnellement, pendant la période des grandes chaleurs, les glaces sont descendues, mais les stores restent baissés et les rideaux sont clos.

Art. 132. — Du 1^{er} mai au 1^{er} octobre de chaque année, les coussins amovibles recouverts de cuir ou de peau de chèvre, d'un côté, sont placés cuir ou peau, au-dessus; le rebord en cuir ou peau, est tourné du côté extérieur de la banquette.

Art. 133. — *Au moins une fois par semaine, et plus sou-*

vent si cela est nécessaire, les gouttières de l'impériale des véhicules et les tuyaux de descente sont visités et nettoyés.

Art. 134. — *Les voitures utilisées aux services des trains internationaux, doivent faire l'objet de soins tout particuliers et permanents, c'est-à-dire qu'elles doivent être soumises à un examen très attentif, avant chaque départ, non seulement au point de vue de la garniture, de la quantité d'eau nécessaire dans les réservoirs ou les cruches et du bon état ou du fonctionnement des objets et appareils, mais encore en ce qui concerne l'approvisionnement du papier (serviette hygiénique) et de l'état de propreté des essuie-mains qui se trouvent dans les endroits spéciaux. En outre, ces véhicules doivent, dans la mesure du possible, faire l'objet d'une visite et d'un nettoyage rapides, pendant leur stationnement, sur le parcours belge, mais seulement en ce qui concerne les compartiments vides ou momentanément abandonnés par les voyageurs, en transit, et dans lesquels il n'aurait été laissé de bagages ou de colis d'aucune sorte.*

Les agents qui seraient reconnus en défaut, de ce chef, seraient sévèrement punis.

Le nettoyage rapide dont il s'agit comprend également le nettoyage des mains courantes verticales et des poignées des serrures, particulièrement aux voitures de 1^{re} et de 2^e classe et des voitures mixtes 1^{re} et 2^e classe où des voyageurs se montrent aux portières. C'est surtout en temps de brouillard ou de pluie légère que ce nettoyage est particulièrement nécessaire.

Ce travail doit se faire à tous les trains internationaux non accompagnés d'un nettoyeur ambulant et là où le stationnement et le personnel le permettent.

6°. — *Voitures pour le transport de malades (1).*

Art. 135. — *Dès sa rentrée à la station de Schaerbeek, chaque voiture ayant servi au transport de malades est immédiatement remise à l'atelier de Schaerbeek qui procède,*

(1) Ces dispositions ne sont pas applicables aux voitures ayant servi au transport de personnes atteintes de maladies contagieuses. Pour ce qui concerne celles-ci, voir l'article 141.

aussitôt, au nettoyage complet du véhicule et au remplacement des housses protégeant les matelas, coussins et traversins (1).

Ces soins suffisent, si la voiture a servi au transport d'un blessé.

Art. 136. — Si la voiture a été utilisée au transport d'un malade, les parois du compartiment que ce malade a occupé et tout le mobilier en bois, sont lavés avec une solution de sublimé que l'on obtient en faisant dissoudre, dans **10** litres d'eau, **10** grammes de sublimé corrosif et **100** grammes de chlorure de sodium (sel de cuisine).

Pour faire cette solution, on remplit à moitié d'eau un seau de bois; on y met les matières dosées comme il est dit ci-dessus et on continue de remplir d'eau, en agitant soigneusement le liquide, afin de les dissoudre, d'une manière complète.

Le lavage doit être fait avec le plus grand soin et en s'attachant spécialement à bien nettoyer les angles et les coins.

On laisse agir la lotion au sublimé, pendant quelques heures durant lesquelles le compartiment est ventilé par les portes et les fenêtres largement ouvertes, puis, on rince le tout à grandes eaux ordinaires et on essuie à sec.

Art. 137. — Les parties métalliques ne peuvent être lavées avec la solution au sublimé qui les attaquerait.

Il suffit, pour celles-ci, du nettoyage ordinaire.

Art. 138. — Tous les objets de literie doivent être désinfectés au moyen des appareils à vapeur système « De Haître ».

Art. 139. — Il importe qu'entre deux voyages, eussent-ils lieu d'un jour à l'autre, la remise en parfait état de ces véhicules soit opérée par l'atelier seul qui en a l'entretien réglementaire et, conséquemment, l'habitude.

Si, cependant, la voiture ayant conduit un malade dans une station du réseau, doit en repartir pour un nouveau voyage et qu'il y ait impossibilité, faute de temps, de la renvoyer à son dépôt, le nettoyage en est fait par la station en cause, dans les meilleures conditions possibles, au moyen des ressour-

(1) L'atelier possède plusieurs assortiments de matelas, traversins, coussins, housses, en un mot de tous les objets de literie, et en outre, d'enveloppes imperméables pouvant contenir tous ces objets.

ces dont elle peut disposer (à défaut de sublimé, on fait usage d'eau contenant 1/4 p. c. de « cyllin »).

Dans ce dernier cas, des coussins, des matelas, etc., en un mot, un assortiment complet d'objets de literie est demandé par télégramme à l'atelier d'entretien de la voiture, auquel les objets de literie ayant servi sont renvoyés.

Ces objets ne peuvent être ni expédiés ni renvoyés, que s'ils sont renfermés dans des enveloppes imperméables.

A cet effet, un assortiment de ces enveloppes accompagne toujours les voitures pour le transport de malades.

7°. — *Véhicules ayant servi à des transports funèbres.*

Art. 140. — La station de destination d'un transport funèbre, doit avoir soin d'aérer le véhicule (voiture mortuaire ou fourgon utilisé) et de le désinfecter à l'aide d'acide phénique (voir l'article 78).

8°. — *Voitures ayant transporté des personnes atteintes de maladies contagieuses.*

Art. 141. — Les voitures qui ont été utilisées au transport de malades atteints ou suspects d'être atteints d'affection cholérique ou au transport de personnes saines qui se sont trouvées dans un compartiment en contact avec un voyageur atteint du choléra, sont détachées du train, plombées, fermées à clef et dirigées sur l'atelier central de Malines pour être désinfectées.

S'il n'est pas possible de les détacher immédiatement du train, dès qu'elles ont été évacuées, leurs portières sont immédiatement fermées à clef et elles continuent ainsi jusqu'au lieu de désinfection.

La désinfection de ces voitures se fait d'après les règles suivantes :

a) Les parois intérieures et extérieures, les planchers, les bancs, les marchepieds des voitures de 3^e et de 4^e classe sont lavés à la lance, avec une solution aqueuse à 2 p. c. de chlorure de chaux.

b) Les tentures, coussins et garnitures intérieures des voitures belges de 1^{re} et de 2^e classe sont enlevés et subissent

la désinfection à l'étuve à formol pendant trois heures à soixante degrés centigrades, le temps de durée étant compté à partir du moment où la température de 60° est atteinte.

Les planchers et marchepieds, ainsi que les portes et parois extérieures, sont désinfectés comme il est dit au littéra *a*.

c) Les voitures étrangères de 3^e et de 4^e classe sont directement rapatriées, après les opérations indiquées à l'alinéa *a* ci-dessus, avec les portières plombées et fermées. Les voitures étrangères de 1^{re} et de 2^e classe sont soumises à une formolisation intense au moyen de l'appareil Hoton et Van Dam, puis elles restent fermées pendant six heures au moins (1). Après ce délai, les parties souillées des garnitures intérieures ou des coussins sont nettoyées à l'éponge. Les planchers et marchepieds, ainsi que les portes et parois extérieures sont désinfectés comme il est dit au littéra *a*. Ces voitures sont ensuite réexpédiées par le premier train vers le point de départ, les portières plombées et fermées.

L'administration à laquelle appartient le véhicule doit être informée, par télégramme, du renvoi de la voiture. Les opérations subies sont signalées à l'administration étrangère; il est spécialement mentionné que la désinfection des coussins et tentures de la voiture de 1^{re} et 2^e classe n'a pas été faite. Ces renseignements accompagnent la voiture réexpédiée.

d) S'il s'agit d'un véhicule appartenant à la compagnie des wagons-lits, celle-ci, qui a son siège à Bruxelles, boulevard Clovis, 53, en est immédiatement informée.

Des mesures doivent être prises par cette compagnie à la satisfaction de l'administration des chemins de fer pour assurer la désinfection des garnitures de ses voitures dans les conditions identiques à celles indiquées au littéra *b*. De plus, les linges et matelas utilisés par le cholérique ou pouvant avoir été souillés par lui sont, après avoir été fortement humectés de savon mou aux endroits souillés, désinfectés à l'étuve.

Il faut considérer comme linges les draps de lits, couvertures, essuie-mains, taies d'oreillers, etc.

(1) Avant de procéder à la désinfection des voitures par la formaldéhyde, tous les mal-joints, fêlures et fissures des portes et des fenêtres sont calfeutrés

Les orifices de ventilation doivent être soigneusement bouchés.

9°. — *Des attributions des chefs-nettoyeurs et des brigadiers-nettoyeurs.*

Art. 142. — Outre la surveillance rigoureuse qu'ils doivent exercer au sujet de l'exécution des diverses opérations détaillées précédemment, les brigadiers-nettoyeurs ou les chefs-nettoyeurs doivent encore veiller à ce que les agents chargés de nettoyer l'intérieur des voitures soient toujours aussi propres que possible. De même, les brosses et outils ou objets de tous genres utilisés, doivent être en bon état, bien entretenus et faire fréquemment l'objet d'un examen de la part des brigadiers ou chefs-nettoyeurs.

Ces agents de surveillance s'assurent encore, journellement, que l'abri et le mobilier dont disposent les nettoyeurs sont toujours dans un état convenable de propreté.

En outre, ils tiennent note des voitures nettoyées par chacun des agents, pour que l'auteur de toute négligence constatée dans l'entretien en état de propreté du matériel, puisse être sûrement découvert et réprimandé.

Ils recommandent aux ouvriers sous leurs ordres :

a) d'être toujours polis et bienséants à l'égard des voyageurs ;

b) de ne jamais pénétrer dans les voitures, lorsqu'elles sont occupées, sauf dans des cas urgents et justifiés ;

c) de ne pas s'introduire, à l'arrivée des trains, dans les divers véhicules, avant que l'agent chargé de la visite intérieure y soit passé ;

d) de remettre immédiatement, soit à eux-mêmes, soit au chef immédiat ou au chef de station, les objets, quels qu'ils soient, qu'ils découvriraient dans les voitures.

Toute infraction à ces règles est réprimée rigoureusement.

10°. — *De certaines prescriptions spéciales en vue d'éviter les accidents et les dangers d'incendie.*

Art. 143. — Le nettoyage du matériel, et particulièrement le nettoyage complet, s'effectue généralement sur des voies spéciales, et les entrevoies qui séparent ces dernières ont une largeur suffisante pour qu'on puisse y installer, sans dan-

ger, des échelles pour nettoyer le haut des caisses, des bâtons supports ou tréteaux pour le battage des coussins, nattes, tapis, etc.

Dans ces entrevoies, il existe, en outre, généralement, des bouches d'eau convenablement espacées, permettant, soit de laver et de nettoyer le plancher et l'extérieur des caisses de voitures, au moyen d'un tuyau avec lance, soit d'alimenter facilement les réservoirs des lavabos et des water-closets.

Art. 144. — Les véhicules ou rames en nettoyage sont couverts, le jour, par des drapeaux ou plaques rouges, et la nuit, par des lanternes à feux rouges, signaux placés par les soins du service du nettoyage. Avant de commencer tout travail de nettoyage à une rame ou à un véhicule, l'agent de surveillance doit s'assurer de la présence des dits signaux.

Art. 145. — Il est interdit aux nettoyeurs d'employer des échelles défectueuses ou avariées ou qui n'auraient pas les dimensions ni la résistance convenables pour le travail envisagé.

Les nettoyeurs s'assurent de la solidité et du bon état de leurs échelles avant d'en faire usage. Les brigadiers et chefs-nettoyeurs veillent à ce que les échelles soient réparées et remplacées, en temps voulu.

Les nettoyeurs doivent avoir soin de fixer leur échelle, de manière à ce qu'ils puissent prendre sur l'échelle et sans danger, toutes les positions qu'exigent les travaux de nettoyage. Eventuellement, ils garnissent de bourrelets, les extrémités supérieures et les extrémités inférieures, afin que les échelles ne détériorent pas les caisses de voitures, du haut, et ne glissent pas sur le sol, du bas.

Art. 146. — Les agents de surveillance doivent veiller soigneusement à ce que les engins et outils divers mis en usage par les nettoyeurs, ne soient pas placés trop près des voies voisines et ne puissent être atteints par des véhicules circulant sur celles-ci.

Art. 147. — En vue d'éviter les accidents du travail, tout le personnel chargé du nettoyage et de la désinfection du matériel des trains de voyageurs doit, au surplus, se conformer aux prescriptions contenues dans le livret spécial, dont chaque ouvrier a reçu un exemplaire.

Art. 148. — Pour prévenir tout danger d'incendie, les brigadiers ou chefs-nettoyeurs défendent, d'une manière formelle, au personnel sous leurs ordres, de déposer en tas, dans leur abri ou dans tout autre local, du déchet de coton ayant servi.

Cette matière est alors imprégnée d'huile, de graisse et peut s'échauffer et s'enflammer très facilement.

Art. 149. — En cas d'incendie, dans un local servant d'abri aux ouvriers ou de magasin d'approvisionnement pour le nettoyage des voitures, on doit, immédiatement et avant tout, isoler ou enlever les matières et les objets inflammables ou combustibles qui pourraient se trouver dans ce local ou magasin, tels que les huiles, les tapis, etc., afin d'éviter la propagation du feu; il y a lieu de chercher, en même temps, à combattre l'incendie, au moyen de terre, de cendrées, de la lance à eau des prises d'eau, etc.

On doit également faire retirer immédiatement les voitures qui se trouveraient à proximité du local incendié et, au besoin, en attendant, on fait projeter de l'eau sur ces voitures pour leur éviter des dégâts.

Art. 150. — Dans le cas d'un commencement d'incendie, dans une voiture, au tapis ou au plancher — ainsi que cela se produit, quelquefois, par une allumette ou un cigare mal éteint — il y a lieu de retirer immédiatement le tapis de la voiture et de chercher à éteindre le feu, à défaut d'eau, au moyen de terre ou de cendrées. Si le plancher est atteint, et en attendant l'arrivée de l'eau, on cherche également à combattre le feu à l'aide de terre, de cendrées, etc.

Si ces moyens sont reconnus insuffisants, il faut immédiatement faire isoler le véhicule incendié et, dans le cas où cela ne peut se faire assez rapidement, en même temps qu'on cherche à combattre le feu, il y a lieu de projeter de l'eau (si l'on a pu s'en procurer) sur l'extérieur des voitures voisines, afin de les préserver de dégâts aux caisses, à la peinture, etc.

L — Contrôle exercé par les contre-maîtres surveillants du matériel à voyageurs, les chefs-gardes et les chefs immédiats.

Art. 151. — Le travail des nettoyeurs, des chefs-net-

toyeurs et des brigadiers-nettoyeurs est contrôlé par les chefs immédiats, d'une manière générale; par les chefs-gardes et les gardes, conformément aux prescriptions de l'article 412 du R. G. E., fascicule III, 1^{re} partie, et par les contre-maîtres surveillants du matériel à voyageurs attachés au service des voitures.

Ces surveillants doivent notamment s'assurer de ce que les rames sont nettoyées aux endroits prévus au livret de roulement des rames; que les différentes opérations de nettoyage s'exécutent conformément aux présentes prescriptions et que tout le personnel nettoyeur est toujours bien utilisé au nettoyage, sauf exception prévue à l'article 91; enfin, que les matières et les outils employés remplissent toutes les conditions exigées tant au point de vue de la qualité qu'à celui de la propreté.

Art. 152. — Lorsque les chefs-gardes et les gardes effectuent la visite prescrite par l'article 412, fasc. III, 1^{re} partie du R. G. E., ils s'assurent spécialement que les W. C. et les niches à chiens (1) sont dans un état irréprochable de propreté, et que les différentes opérations prescrites par le 7^o de l'article 125 et par le 13^o de l'article 130, ont été convenablement effectuées. Les irrégularités auxquelles ils ne peuvent faire remédier, séance tenante, sont mentionnées au rapport E 793.

Art. 153. — Les chefs immédiats contrôlent le travail des nettoyeurs, chefs et brigadiers-nettoyeurs, par la visite fréquente des trains en partance, avant que les voyageurs soient admis à prendre place dans les voitures.

Ils ont, éventuellement, à prendre ou à proposer toutes les mesures de répression ou autres qu'ils reconnaissent utiles pour que le nettoyage soit assuré dans les meilleures conditions possibles et d'une façon irréprochable.

Art. 154. — En cours de route, le personnel du train (chef-garde et garde) se conforme aux dispositions de l'article 412, fasc. III, 1^{re} partie du R. G. E., et veille à ce que les châssis

(1) Le dépôt d'objets quelconques dans les niches des fourgons est formellement interdit, ces niches ne pouvant être, sous aucun prétexte, détournées de leur affectation.

mobiles des compartiments inoccupés soient relevés; cependant, par les temps de fortes chaleurs, les châssis mobiles peuvent rester baissés, les stores étant descendus.

Il exerce aussi la plus grande surveillance sur les compartiments garnis de têtes, à l'effet de prévenir les souillures et déprédations qui pourraient se produire et, le cas échéant, de faire poursuivre les voyageurs qui les auraient occasionnées.

En outre, il s'assure fréquemment que les **W. C.** sont restés dans un état convenable, et, au besoin, rabat, lorsqu'il existe, le couvercle du siège sur la planche d'assise, la position rabattue du couvercle pouvant seule permettre à la matière fécale de se déverser sur la voie.

Avant d'opérer ce rabattement, il provoque une chasse d'eau — de préférence le couvercle étant rabattu — quand le vase est maculé ou obstrué; la chasse d'eau s'obtient en agissant sur la tirette ou le bouton « ad hoc, » ou, parfois encore, par le simple rabattement du couvercle.

Si malgré cette précaution il constate l'obstruction du vase du **W. C.**, il doit y faire remédier par le personnel nettoyeur de la première gare de passage où le stationnement du train est suffisant.

Le personnel profite également de sa visite pour veiller à ce que le **W. C.** soit convenablement aéré, en ouvrant, au besoin, le châssis mobile, sauf, bien entendu, en cas de pluie, comme il est dit au 7° de l'article 125.

A l'arrivée au point terminus, le personnel du train relève tous les châssis mobiles des voitures.

Art. 155. — Afin que l'administration puisse se rendre compte de la manière dont le nettoyage des voitures est effectué et surveillé, il est prescrit aux chefs-nettoyeurs et aux agents qui en exercent les attributions de remplir journellement un formulaire **T. M. 472** « *Rapport journalier sur le service du nettoyage du matériel à voyageurs.* » Ce rapport est remis au chef de station qui y consigne ses observations et le transmet immédiatement au service des voitures.

D'une façon permanente, les chefs de station ou leurs délégués s'assurent, par un contrôle attentif, si le nettoyage des rames se fait comme le prescrit le manuel du brigadier-nettoyeur. Le résultat de leurs constatations est également acté dans la colonne « ad hoc » du rapport susdit.

M. — Annotations et écritures diverses prescrites aux ateliers d'entretien et de réparation des voitures. Demandes et remplacement. Situation du matériel.

Art. 156. — A chacun de ses passages successifs à l'atelier, toute rame ou voiture est l'objet d'un examen minutieux dont le résultat est consigné dans un registre (voir annexe n° 2), dont la forme permet, pour chaque numéro de voiture, de tenir note dans la colonne 28, du temps de service que le véhicule peut encore donner d'une manière satisfaisante.

Une page de ce registre est consacrée à chacune des rames qui doivent être entretenues par l'atelier, ainsi qu'aux voitures de réserve de chaque station de la circonscription, qu'elles soient en station ou remisées dans un hangar.

Les irrégularités constatées, soit dans la composition des rames ou dans leur entrée tardive à l'atelier, soit dans la fréquence des détériorations ou bris de rideaux, glaces, vitres, garnitures, etc., etc., sont inscrites dans la colonne d'observations et portées immédiatement à la connaissance du directeur du service des voitures.

Art. 157. — Les rames ou voitures qui ne se trouvent plus en état de pouvoir continuer le service d'une manière satisfaisante, font, de la part des ateliers, l'objet d'une demande de remplacement (compartiment C,) dont le modèle figure à l'annexe n° 3, à l'adresse du chef du service des voitures qui y donne la suite voulue.

Lorsqu'un véhicule est expédié pour réparation, à un atelier central, le compartiment C est envoyé à l'adresse susdite par l'intermédiaire du fonctionnaire dirigeant cet atelier central, qui a pour mission d'indiquer — à l'encre rouge — si le véhicule doit subir une grande réparation ou s'il fera retour endéans les 5, 10, 15 ou 20 jours. Le compartiment B, qui accompagne le compartiment C, est alors renvoyé à la station propriétaire du véhicule pour information.

Art. 158. — Au moyen du registre dont il est question à l'article 69, le chef immédiat de chacun des ateliers de levage et d'entretien ordinaire, dresse tous les quinze jours, sur l'état dont le modèle est reproduit à l'annexe n° 4, la situation du

matériel à voyageurs et assimilé de sa circonscription, dont l'état général laisse à désirer. Cet état est envoyé au directeur du service des voitures, qui fait dresser les bulletins de mutation en vue du remplacement du matériel en question. Les voitures de 3^e classe et les fourgons qui n'auraient besoin que d'un revernissage ou d'une peinture, sont désignés pour être dirigés, aussitôt que possible, sur un atelier de peinture. Le directeur du service des voitures peut autoriser, dans certains cas, l'envoi des voitures mixtes 1/2 classe et des voitures de 2^e classe dans un atelier de peinture des lignes, notamment si l'état des garnitures fait prévoir que la voiture ne devra pas être envoyée à l'atelier central avant un an.

Art. 159. — Les expéditions des voitures réparées et du matériel assimilé, sortant de l'atelier central de Malines ou de Louvain, de même que les déplacements et mutations de matériel prévus à l'article 9, sont ordonnés par bulletin de mutation (voir le modèle de ces bulletins à l'annexe n° 5).

A défaut de bulletins de mutation, les voitures et le matériel assimilé réparés sont expédiés au grand hangar de Schaerbeek.

Art. 160. — Le service des voitures est informé, journellement, des véhicules ainsi expédiés, soit aux stations, soit au grand hangar de Schaerbeek.

Art. 161. — Le chef de la station de Schaerbeek reçoit également des bulletins de mutation lui indiquant la destination à donner au matériel garé au grand hangar.

Art. 162. — Les bulletins de mutation déterminent également la destination à donner à des véhicules formant les rames remplacées. Ces véhicules ne sont désignés pour entrer en grande réparation, que lorsqu'ils ne sont plus susceptibles d'aucun service convenable, même d'un service de réserve.

Les envois en grande réparation se font, par bulletin d'expédition en service, à l'adresse de l'atelier central des voitures, à Malines.

Exception est faite pour les wagons **A B**, ceux marqués « **Vitesse** », ainsi que pour les trucks ouverts et fermés, qui sont envoyés à l'atelier central de Louvain.

N. — Surveillance des voitures.

Art. 163. — Des agents, appelés « contre-maîtres surveillants des voitures » sont adjoints au service des voitures. Ils ont pour attributions spéciales la surveillance du matériel à voyageurs et assimilé et le contrôle de son nettoyage (voir l'article 151).

Ils s'assurent en conséquence, que les voitures reçoivent bien la destination qui leur est attribuée par le directeur de service (composition des rames, affectation au service international, etc.). Ils provoquent aussi le remplacement des voitures dont l'état général laisse à désirer, suivent les opérations d'entretien dans les ateliers des lignes ainsi que les divers essais prescrits par l'administration. Ils s'assurent de la bonne exécution des essais du frein et du chauffage à la vapeur.

Art. 164. — En route, les contre-maîtres surveillants des voitures changent fréquemment de voiture de manière à pouvoir renseigner le directeur de service sur le conditionnement des voitures au point de vue de la douceur du roulement, de l'état général du matériel sous tous les rapports, du fonctionnement du chauffage, de l'éclairage, de la propreté des véhicules.

Ils sont pourvus d'une carte d'identité de 2^e classe, leur permettant de prendre place, momentanément, dans les fourgons et dans les autres voitures, à l'exception des compartiments de dames et du matériel de la compagnie des wagons-lits. Toutefois, ils peuvent visiter les compartiments de dames lorsqu'ils sont inoccupés mais, alors, ils doivent en descendre à la première station d'arrêt.

Art. 165. — Ils reçoivent leurs instructions du directeur de service des voitures et ils lui adressent des rapports donnant le résultat de leurs constatations.

Les contre-maîtres surveillants des voitures font part sur le champ à chacun des chefs de station en cause des irrégularités constatées et ils y font remédier immédiatement. Les dits chefs de station ont pour obligation d'envoyer une note explicative sur ces irrégularités au directeur du service des voitures.

O. — Tapis.

Art. 166. — Les tapis sont retirés des voitures préalablement à leur envoi en grande réparation, afin que les chefs de station puissent toujours en garnir les voitures nouvelles aussitôt leur arrivée à destination.

A la fin de chaque saison, les tapis sont envoyés à l'atelier central des voitures, à Malines, avec demande de commande réglementaire (C 7), pour y être nettoyés et conservés.

Au commencement de chaque saison, le service des voitures répartit, selon les besoins du service, les tapis, tant ceux en magasin que ceux qui ont été conservés à l'atelier central de Malines.

P. — Accidents.

Art. 167. — En cas d'accident, la rame compromise est retirée entièrement de la circulation.

Le service est provisoirement assuré au moyen d'une rame de réserve ou d'une rame composée avec les réserves des stations voisines du lieu de l'accident, auxquelles les stations en cause demandent du secours.

Art. 168. — Le chef de la station du lieu ou à proximité du lieu où l'accident s'est produit, après avoir ainsi assuré le service, informe immédiatement, par télégramme, le chef de la station détentrice, des numéros composant la rame avariée et de sa caractéristique.

Il donne copie de ce télégramme au directeur du service des voitures, ainsi qu'au chef de la station de Schaerbeek.

Celui-ci, à défaut de train de réserve sous la main, forme aussitôt un jeu de voitures de même composition qu'il expédie d'urgence à la station propriétaire de la rame avariée, en remplacement provisoire de celle-ci. Dans ce cas, le double du bulletin d'expédition est transmis au directeur du service des voitures.

Le remplacement définitif de la rame avariée est poursuivi, d'office et sans délai, par le directeur du service des voitures.

Q. — Mesures conservatoires à prendre par le personnel des stations et des trains.

Art. 169. — Les voitures à voyageurs garées en dehors des

stations ou à une certaine distance du bâtiment des recettes, doivent être fermées à clef et surveillées.

Dans le but d'éviter le bris des glaces de coupé des voitures à voyageurs, il ne faut jamais laisser pendre le long d'une voiture, le boyau servant à la conduite du gaz. Si ce boyau est inutile, on doit l'enlever; s'il est nécessaire, on doit le rejeter sur l'impériale, à moins qu'on ne puisse le raccorder immédiatement des deux côtés.

Art. 170. — Lorsque, pour une cause quelconque, une voiture est transférée d'un dépôt à un autre ou qu'elle est envoyée à une station de formation ou à l'un des deux ateliers centraux des voitures, situés respectivement à Malines et à Louvain, le chef de station est tenu d'en indiquer exactement l'état sur la feuille de route en service.

Art. 171. — Le garde chargé du contrôle des billets baisse les glaces des portières afin de renouveler l'air avant que les voyageurs prennent place au train; avant le départ du train, il relève les glaces des compartiments vides.

Toutefois, pendant la période du chauffage des trains, les gardes évitent que les portières ne restent ouvertes trop longtemps pendant les arrêts des trains. Ils veillent à ce que les portières, châssis de glace et ventilateurs soient fermés lorsque le service de la rame est terminé et, autant que possible, pendant le stationnement avant le départ.

Art. 172. — En vue d'éviter des avaries aux soufflets reliant entre elles certaines voitures, les gardes doivent, en accomplissant les obligations prescrites par les articles **244** et **261**, surveiller spécialement la partie inférieure de ces soufflets afin de s'assurer qu'aucune fumée ne décèle un commencement d'incendie, qui pourrait y avoir été occasionné soit par un bout de cigare ou de cigarette allumé, soit par une allumette incomplètement éteinte.

Art. 173. — Pour prévenir ou faire réprimer les actes de dégradation aux garnitures des voitures, le personnel des stations et des trains doit exercer une surveillance très attentive sur les agissements des voyageurs, et principalement des écoliers quand ceux-ci se réunissent dans un compartiment pour voyager ensemble.

Art. 174. — Lorsqu'un garde constate qu'un voyageur, écolier ou autre a enlevé, avarié ou détruit un store, un rideau, une courroie, une glace, une vitre de voiture à voyageurs, etc., il en informe le chef-garde qui procède à une enquête sommaire afin d'établir exactement de quelle manière le fait s'est passé, et, notamment, s'il ne doit pas être attribué à la malveillance.

Le voyageur est remis par le chef-garde au personnel du service de surveillance de la station où il quitte le train.

Le voyageur est tenu de payer à la caisse de cette station la valeur de l'objet avarié, enlevé ou détruit, ou éventuellement les frais de réparation de cet objet, d'après le tarif inséré ci-après.

**Tarif des prix à percevoir pour remplacement ou réparation
des garnitures des voitures à voyageurs :**

DÉNOMINATIONS	Unité	Prix
	Pièce	Fr.
Bassin en faïence pour lavabo de voiture	»	145.75
Bassin en tôle émaillée pour lavabo de voiture	»	75.60
Bassin triangulaire pour voiture à intercirculation de 2 ^e classe (fonte émaillée)	»	16.50
Bassin pour voiture de 2 ^e classe (cuivre nickelé)	»	38.75
Brassière de compartiment de 1 ^{re} et 2 ^e classe	»	14.50
Câble en soie pour rideau de voiture	»	2.45
Cadre mouluré pour voiture de 1 ^{re} et 2 ^e classe (en bois d'acajou ou teck poli)	»	26.00
Cadre mouluré pour voiture de 3 ^e classe (en bois de pitchpine, vernis ou peint)	»	21.00
Capsule en cristal pour corps de 0.22 pour lanterne à huile et à gaz de voiture	»	6.60
Cendrier en fonte malléable	»	10.50
Cendrier en bronze ou laiton poli (1 ^{re} et 2 ^e classe).	»	16.85
Chiffre extérieur tôle émaillée (1-2-3)	»	2.35
Commutateur (Shunt) prise de courant avec boîte	»	75.00
Cordon de glace pour compartiment de 1 ^{re} et 2 ^e classe (en cuir fin noir)	»	13.85
Courroie de glace, en cuir, pour voiture de 3 ^e classe	{ 0 ^m 80 de longueur { 0 ^m 87 de longueur.	» 7.80 » 8.40
Courroie en cuir pour voiture à bogies 1 ^{re} , 2 ^e et 3 ^e classe ser- vice international.	{ 1.300 X 0.050 { 1.300 X 0.040	» 12.10 » 11.10
id. id. id.	{ 1.500 X 0.050 { 1.500 X 0.040	» 13.96 » 12.80
Courroie en tissus spécial	{ 1.300 x 0.040 { 1.500 x 0.040	» 6.30 » 7.30
id. id. id. de 0.80 ou 0.87 X 0.040 ou 0.050	»	4.20

DÉNOMINATIONS		Unité	Prix
		Pièce.	Fr.
Coussin pour voiture à c. mpartiments de 1 ^{re} et 2 ^e classe (renouvellement)	{ 1 place. 2 places 3 places	»	124.37 248.63 373.00
Coussin pour voiture à compartiments de 1 ^{re} et 2 ^e classe lavage)	{ 1 place. 2 places 3 places	»	1.60 2.40 3.20
Cuvette en faïence pour W.-C. de voiture.		»	128.00
Cuvette (ovale ou angulaire) en faïence pour lavabo de voiture		»	165.00
Colonne en faïence pour cuvette de lavabo de voiture		»	105.00
Cuvette en faïence ronde basculante ou autre)		»	85.50
Distributeur à papier antiseptique en bois d'acajou ou pitchpine.		»	14.72
Drap garnissant le devant d'un coupé (renouvellement)		»	135.00
» » » » (lavage)		»	7.00
Encadrement de commutateur (N.-M.).		»	25.00
Essuie-mains sans fin pour voiture intern 1 ^{re} et 2 ^e classe.		»	8.50
Filet pour voiture à compartiments de 1 ^{re} et 2 ^e classe (grande longueur).		»	12.00
Filet pour voiture à compartiments de 1 ^{re} et 2 ^e classe à couloir central (longueur moyenne).		»	8.40
Garniture de compartiment en cuir coteline ou pégamoïde.	{ renouvellement réparation	{ Paroi	» 47.80 » 19.60
Garniture de compartiment en cuir coteline ou pégamoïde.	{ renouvellement réparation	{ Plafond.	» 92.50 » 32.00
Glace argentée (0.54×0.30) pour porte de W.-C. voit. G C.		»	37.95
» » (0.70×0.40) » » » id. type allem.		»	66.65
» » (1.00×0.50) » » » pour voiture à bogies allemande.		»	91.52
Glace pour châssis de voiture 1 ^{re} , 2 ^e et 3 ^e classe à bogies	{ Glace de 0.36 m ² et moins » 0.37 m ² à 0.80 m ² . » 0.81 m ² à 1 m ²	»	25.00 65.00 90.00
Glace fixe de parois et portes pour voiture de 1 ^{re} , 2 ^e et 3 ^e cl. à bogies.	{ Glace de 0.26 m ² et moins » 0.27 m ² à 0.40 m ² » 0.41 m ² à 0.50 m ² » 0.51 m ² à 0.80 m ² » 0.81 m ² à 1 m ²	»	16.00 28.00 45.00 65.00 90.00
Glissière en bois d'acajou ou de teck pour ventilateur.		»	41.36
Globe en cristal de lampe électrique (Duplex)		»	5.00
Globe en cristal de lampe électrique (Simplex)		»	3.36
Interrupteur à 2 directions.		»	9.50
Lampe électrique de 6, 10 ou 16 bougies.		»	3.50
Miroir de voiture à bogies 1 ^{re} et 2 ^e classe.		»	61.82
» » de 2 ^e classe.		»	50.82
Monture pour voiture à compartiments 1 ^{re} et 2 ^e classe.	{ renouvellement. lavage.	»	475.00 9.00
Moulure pour encadrement de doublure de portière		»	235.00
Mouvement pour ventilateur dans les lanternes des voitures allemandes.	{ en fer forgé. en cuivre ou bronze.	»	33.66 44.66
Panneau de doublure de portière en acajou poli.		par frise	4.60
» » » » pitchpine		»	2.60
vernis ou peint.		»	2.60
Persienne avec panneau en tôle emboutie.		pièce	25.30
» complètement en bois.		»	44.00

DÉNOMINATIONS		Unité	Prix	
		Pièce	Fr.	
Plaque émaillée à l'intérieur du compartiment.	} chiffre ou lettre	»	1.65	
		} « Défense de fumer »	»	1.95
			} « Ne pas se pencher au dehors » en 2 langues.	»
Plaque émaillée	} pour V.-C. en 4 langues	»		2.85
		} « Avis. Il est formellement défendu etc. »	»	2.85
»	} pour W.-C. en 4 langues. « Dans l'intérêt de tous évitez, etc. »		»	2.85
		Plaque émaillée à l'intérieur des voitures.	} « Ouvert-Open. » « Fermé-Toe ».	»
id. id.	} « Ne pas ouvrir avant l'arrêt complet. »			»
		id. id.	} « Fermer la portière. ».	»
id. id.	} « Tirer sur la poignée, ensuite ouvrir la fenêtre. »			»
		id. id.	} « Ne pas se pencher au dehors. » (en 4 langues) .	»
Plinte de portière en acajou poli	»			15.00
» » en pitchpine vernis ou peint	»	7.65		
Poignée montoir en cuir pour voiture	»	5.50		
Porte essuie-mains pour compartiment W. C.	»	12.00		
Porte-manteau en laiton.	»	6.25		
Linoleum garnissant le panneau de l'ouverture d'une portière.	»	6.45		
Lunette de siège de W. C. (en bois d'acajou poli)	«	53.00		
» » » (en bois de pitch-pin verni.)	»	35.00		
Régulateur complet en laiton poli, nickelé ou peint pour ventilateur Torpédo ou Sperédo	»	17.19		
Rideau en étoffe cachou	»	11.64		
Robinet à piston de lavabo	»	41.36		
Store en étoffe cachou	»	18.60		
Verre à vitre pour châssis de voitures de 3 ^e classe (sauf voiture 3 ^e classe à bogies) et verre imprimé pour châssis de voitures de 1 ^{re} , 2 ^e et 3 ^e classe.	} verre de 0.20 m ² et moins.	»	7.00	
		} » 0.21 m ² à 0.59 m ² .	»	15.00
			} » 0.60 m ² à 1 m ² .	»
Verre à vitre fixe pour voiture de 3 ^e classe (sauf voiture 3 ^e classe à bogies) et verre imprimé fixe pour voitures de 1 ^{re} , 2 ^e et 3 ^e classe.	} verre de 0.20 m ² et moins.	»		7.00
		} » 0.21 m ² à 0.50 m ² .	»	12.00
			} » 0.51 m ² à 1 m ² .	»

20-
40-
60.

La somme payée est versée aux produits extraordinaires comme valeur de remploi, et quittance en est délivrée au voyageur.

Le chef-garde mentionne cette perception à son rapport
E. 791.

Art. 175. — Le prix de ces objets doit être perçu même quand il s'agit d'avaries accidentelles.

Quand un voyageur a été convaincu d'avoir dérobé ou tenté de dérober un objet faisant partie de la garniture des voitures, il y a lieu de lui dresser procès-verbal judiciaire du chef de vol ou de tentative de vol, selon le cas.

Procès-verbal judiciaire est aussi dressé à charge de tout voyageur qui a volontairement souillé, endommagé ou détruit, les garnitures des voitures.

Art. 176. — Les réclamations qui se produisent au sujet de la perception du prix des objets avariés, doivent être transmises à la direction de la traction et du matériel par l'intermédiaire du directeur du service des voitures.

CHAPITRE II.

Voyages dans les fourgons.

Art. 177. — Les fonctionnaires et agents qui, à raison de leur service, peuvent être appelés à prendre place dans les fourgons, ainsi que les personnes étrangères qui peuvent y être admises, sont :

DÉSIGNATION des fonctionnaires, agents et personnes étrangères.	OBSERVATIONS et conditions à remplir pour être admis dans les fourgons.
A. — Trains de voyageurs (1).	
<i>Service de l'exploitation.</i>	
1°) Les fonctionnaires et premiers chefs-gardes de la direction, ainsi que les autres agents qui relèvent de celle-ci et sont chargés d'enquêtes relatives au transport des marchandises;	
2°) Les directeurs de service, leurs adjoints et les premiers chefs-gardes attachés aux divers groupes;	
3°) Le personnel des trains voyageant haut-le-pied;	Aux trains ne comprenant pas de voiture de 3 ^e classe.
4°) Les commissaires et sous-commissaires de surveillance;	
<i>Service du contrôle des recettes.</i>	
5°) Le receveur - chef de Châtelineau-Châtelet;	Aux trains qu'il utilise pour le transport des fonds à verser à la banque nationale à Charleroy.

(1) A l'exclusion des trains de luxe ne comprenant que du matériel de la compagnie des wagons-lits.

6°) Le comptable de Namur;

*Service de la traction
et du matériel.*

7°) Le personnel technique, les inspecteurs et contrôleurs de la direction;

8°) Les directeurs de service et leurs adjoints;

9°) Les ingénieurs, les inspecteurs techniques et les chefs de section des ateliers et remises;

10°) Les surveillants de voitures;

11°) Les contre-mâîtres surveillants et chefs d'ateliers appelés à se rendre compte de l'état des appareils de chauffage, d'éclairage et de frein des fourgons;

12°) Les brigadiers-lampistes et les brigadiers serre-freins;

13°) Les appareilleurs gaziers;

14°) Les machinistes - instructeurs, sur les plans inclinés de Liège;

15°) Les brigadiers-guides, sur les plans inclinés de Liège;

16°) Le personnel des trains voyageant haut-le-pied;

17°) Les brigadiers - visiteurs du matériel;

Aux trains qu'il utilise, pour aller effectuer des paiements à Ronet.

En uniforme.

Pour leur permettre de surveiller le travail des brigadiers-guides.

Lorsqu'il n'y a pas de wagon-traîneau.

Aux trains ne comprenant pas de voiture de 3^e classe.

Il est défendu à ces agents de prendre place dans les vigies.

Service des voies et travaux.

18°) Le personnel technique de la direction (directeur d'administration, inspecteurs de direction, ingénieurs principaux et ingénieurs) ;

19°) Les directeurs de service et leurs adjoints ;

20°) Les inspecteurs techniques et chefs de section ;

21°) Les piqueurs et ouvriers de métier, les contre-mâîtres ;

Service des postes.

22°) Les inspecteurs, contrôleurs et vérificateurs attachés à l'administration centrale, ainsi que les directeurs de service et leurs adjoints ;

23°) Les chefs-facteurs ;

24°) Les facteurs ayant accompagné des transports de dépêches postales ;

25°) Les facteurs convoyant spécialement les colis-versements ainsi que éventuellement, l'employé qui les accompagne ;

Pour leur permettre d'exercer la surveillance du transport des versements de la poste et des lettres-valeurs.

Dans leur circonscription et pourvu qu'ils soient en uniforme.

Aux trains ne comprenant ni voiture-poste ni voiture de 3^e classe.

Sur présentation d'une carte d'identité portant une mention expresse à cet égard, et pour autant que leur présence ne contrarie pas les opérations du chemin de fer.

Si le train utilisé comprend une voiture-poste, leur présence ne peut être admise dans le fourgon, sur le parcours où la voiture-poste circule.

Dans les trains à fourgon unique, ils ne peuvent occuper les sièges de la vigie que

26°) Les agents convoyant les plis électoraux adressés aux bureaux principaux d'arrondissement (chefs - lieux d'arrondissements administratifs) le jour de l'élection ou le lendemain matin;

Service des télégraphes.

27°) Les ingénieurs adjoints aux directeurs de service techniques, les inspecteurs techniques et les chefs de section ressortissant à ce service;

28°) Les agents préposés à l'entretien et à la réparation des horloges et des coffres-forts;

29°) Les contre-maîtres brigadiers-poseurs et poseurs;

Service des douanes.

30°) Les douaniers - convoyeurs en uniforme et munis de leur ordre d'escorte;

Agents

d'autres administrations.

31°) Les gendarmes en tenue civile, chargés de la surveillance des lignes électriques;

Personnes étrangères aux administrations.

32°) Les malades.

du consentement du chef-garde; dans les trains pourvus de deux fourgons, ils doivent prendre place dans celui qui n'est pas utilisé par le personnel du chemin de fer.

Aux trains ne comprenant aucune voiture de 3^e classe; ces agents doivent être en tenue.

Lorsqu'ils inspectent les lignes endommagées par suite d'ouragans, etc.

Aux trains ne comprenant aucune voiture de 3^e classe.

Aux trains ne comprenant aucune voiture de 2^e ni de 3^e classe.

Ils doivent être porteurs d'une carte d'identité spécifiant la mission dont ils sont chargés.

Moyennant l'autorisation expresse de la direction de l'exploitation, 6^e bureau.

B. — Trains de marchandises.

Art. 178. — *Les voyageurs ne sont admis sous aucun prétexte aux trains de marchandises.*

Tous les fonctionnaires et agents admis à prendre place dans les fourgons des trains de voyageurs sont admis exceptionnellement dans les fourgons des trains de marchandises.

Sont aussi admises dans les fourgons des trains de marchandises, les personnes désignées ci-dessous :

1°) Les fonctionnaires (directeur, inspecteurs de direction, inspecteurs, contrôleurs) et les vérificateurs attachés à la direction des services des chemins de fer concédés ;

2°) Les agents de l'administration des chemins de fer habitant des localités éloignées du lieu de leur travail ;

Service de l'exploitation.

3°) Tous les fonctionnaires et agents ;

4°) Les chefs-dispatchers et les dispatchers ;

Service du contrôle des recettes.

5°) Les fonctionnaires de surveillance ;

Chaque fois que ce mode de voyage leur permet d'arriver plus promptement à destination qu'en employant un train de voyageurs.

Moyennant autorisation et seulement dans les fourgons des trains désignés dans cette autorisation.

Ils doivent être porteurs d'un coupon régulier ou d'un abonnement.

Lorsque, appelés à prêter leur concours dans une station autre que celle à laquelle ils sont attachés, ils peuvent par ce moyen arriver à destination ou rentrer à leur résidence plus promptement qu'en utilisant un train de voyageurs.

Pour les nécessités de leur service.

*Service de la traction
et du matériel.*

6°) Les contre-mâîtres, brigadiers, hommes de métier, manœuvres, visiteurs et aides-visiteurs;

7°) Les agents réceptionnaires exerçant leurs fonctions dans les charbonnages;

Service des voies et travaux.

8°) Les surveillants de travaux, les piqueurs et les poseurs;

9°) Les hommes de métier (ajusteurs, menuisiers, charpentiers, forgerons, etc.);

10°) Les chefs-piocheurs et les piocheurs;

Lorsqu'ils sont appelés dans une station à l'effet d'y réparer un véhicule avarié ou d'effectuer des travaux urgents (visite des grues, entretien ou réparation d'appareils et conduits d'éclairage, avaries de coffres-forts, etc.) et qu'ils peuvent, par ce moyen, arriver à destination, ou au dépôt auquel ils appartiennent, plus promptement qu'en prenant place dans une voiture d'un train de voyageurs.

Ils doivent être porteurs d'un bulletin de marche ou d'une carte d'identité.

Lorsqu'ils sont appelés dans une station pour y exécuter des travaux urgents et qu'ils peuvent, par ce moyen, arriver à destination, ou au dépôt auquel ils appartiennent, plus promptement qu'en prenant place dans une voiture d'un train de voyageurs.

Ils doivent être porteurs d'un bulletin de marche ou d'une carte d'identité.

Lorsqu'ils peuvent, par ce moyen, arriver plus promptement au point de départ des trains de route (les chefs de section des voies et travaux délivrent les autorisations nécessaires).

Office de l'électricité.

11°) Le personnel technique et le personnel de surveillance;

12°) Les ouvriers;

*Fonctionnaires et agents
d'autres administrations.*

13°) Les fonctionnaires des ponts et chaussées et des mines;

14°) Les fonctionnaires de l'administration des contributions directes, douanes et accises chargés d'assurer le service spécial des accises et ayant comme attributions la surveillance générale des brasseries, des distilleries, des glucoseries et plus particulièrement des fabriques de sucre de betteraves;

Lorsqu'ils sont appelés dans une station à l'effet d'y effectuer des travaux urgents (réparations, etc.) et qu'ils peuvent, par ce moyen, arriver à destination ou au dépôt auquel ils appartiennent plus promptement qu'en prenant place dans une voiture d'un train de voyageurs.

Ils doivent être porteurs d'un bulletin de marche ou d'une carte d'identité.

Lorsqu'ils sont munis d'une autorisation spéciale émanant de l'administration supérieure.

Lorsqu'ils voyagent pour remplir leur mission et, qu'en partant par un train de marchandises, ils peuvent mieux assurer leur contrôle qu'en employant un train de voyageurs.

Ils doivent pouvoir exhiber un billet régulier de 3^e classe, ou un abonnement valable sur la partie de ligne parcourue, et la commission en vertu de laquelle ils agissent.

15°) Les sous-officiers désignés, par l'autorité militaire, pour escorter les expéditions (celles des produits explosifs appartenant aux magasins et établissements militaires exceptés) effectuées pour compte de l'armée, *en service intérieur* ou *en service mixte*;

16°) Les militaires escortant les produits explosifs appartenant aux magasins et établissements militaires;

17°) Les magistrats de l'ordre judiciaire;

Sauf lorsque les transports sont effectués par trains extraordinaires et que dans le corps de ces trains se trouve intercalée une voiture affectée au transport des convoyeurs.

Lorsque l'utilisation d'un train de marchandises présente des avantages réels pour l'accomplissement des missions dont ils sont investis et moyennant la production d'un coupon de 3^e classe, chaque fois qu'ils en font la demande au chef de station ou à son délégué, au chef de halte ou à l'agent préposé à un point d'arrêt (1);

Il est spécialement recommandé au personnel des stations et des trains de fournir à ces magistrats les indications nécessaires en vue d'éviter tout accident.

(1) Il va de soi que le personnel intéressé est tenu d'obtempérer à toutes les demandes qui lui sont faites. Mais, si des abus venaient à être constatés, il y aurait lieu de les signaler à la direction de l'exploitation (6^e bureau), par l'intermédiaire du directeur de service de l'exploitation.

18°) Les gendarmes en tenue civile, chargés de la surveillance des lignes électriques;

Personnes étrangères aux administrations.

19°) Les médecins-agrèés de l'administration;

Ils doivent être porteurs d'une carte d'identité spécifiant la mission dont ils sont chargés.

Moyennant la production d'un coupon de 3^e classe ou d'un abonnement valable sur la partie de ligne parcourue, chaque fois qu'ils jugent devoir employer un train de marchandises pour se rendre auprès des agents de l'administration qui réclament leurs soins. Leur mission terminée, les médecins-agrèés peuvent user de la même faculté pour regagner leur domicile.

Lorsqu'un médecin-agrèé veut employer un train de marchandises pour aller visiter un agent malade, il s'adresse à cet effet au chef de station ou à son délégué à l'intervention duquel, s'il n'est pas porteur d'un abonnement, il obtient, contre paiement, un billet de 3^e classe pour la station établie dans la localité où habite cet agent, ou pour la station la plus rapprochée de cette localité, si, toutefois, le train y fait normalement arrêt.

20°) Les personnes escortant les produits explosifs de l'industrie privée.

C. — Dispositions générales.

Art. 179. — Il est expressément recommandé aux fonctionnaires et agents que la chose concerne, de n'user de la faveur dont il s'agit qu'en cas d'absolue nécessité, à justifier au besoin, et elle ne leur est accordée que pour l'exercice de leurs fonctions ou pour faciliter l'exécution de leur service.

Les fonctionnaires et agents doivent, au préalable, se faire connaître du chef-garde dirigeant le train en exhibant leur carte de libre parcours ou d'identité, et prendre place de préférence dans les fourgons d'arrière des trains de voyageurs lorsque le but en vue peut être atteint de cette façon.

Ils doivent surtout ne pas perdre de vue que la présence simultanée, dans les fourgons, de plusieurs personnes étrangères au service des trains est de nature à entraver sérieusement la surveillance que le personnel de ce service doit apporter à la marche du train, et celle qu'il doit exercer à l'égard des transports confiés à ses soins.

Il est aussi expressément recommandé aux agents des trains de ne se laisser distraire de leur besogne par aucune conversation.

Il doit être entendu qu'en tout état de choses, les places réservées au personnel des trains dans les fourgons doivent rester libres. Toute infraction à cette interdiction doit être signalée par les chefs-gardes aux rapports **E. 791**, **E. 791bis**, **E. 793** et **E. 793bis**.

CHAPITRE III.

Abonnés à la semaine.

A. — Trains accessibles aux abonnés à la semaine.

Art. 180. — Les porteurs de billets d'abonnement hebdomadaire sont admis à voyager, en **3^e classe** exclusivement, par tous les trains, *sauf ceux qui portent un numéro de la série 1 à 199 et ceux qui sont mentionnés dans des tableaux insérés dans le livret du service des trains et dans l'indicateur officiel des trains.*

Les indications de ces tableaux sont reproduites, sous forme de renvois, à l'affiche-horaire.

Les modifications à y apporter font l'objet de propositions justifiées, que MM. les directeurs de service de l'exploitation adressent à la direction de l'exploitation — service du mouvement.

Art. 181. — Les ouvriers abonnés qui ont régulièrement pris place dans un train au départ d'une station située sur le parcours où il leur est accessible, ne doivent pas quitter ce train avant d'être arrivés, soit à destination, soit au point de coïncidence avec le train correspondant qu'ils ont à utiliser. Ils sont tenus de continuer leur voyage, alors même qu'ils devraient en effectuer une partie sur un parcours où le train qu'ils occupent n'est pas accessible aux voyageurs munis de billets d'abonnement hebdomadaire.

Art. 182. — Lorsque les circonstances justifient la mesure, des ouvriers abonnés peuvent être autorisés à utiliser régulièrement des trains *locaux* dont l'accès est interdit, d'une manière générale, aux voyageurs de cette catégorie.

Les chefs de station qui reçoivent semblables demandes,

les transmettent, éventuellement avec leur avis, aux directeurs de service que la chose concerne.

Les directeurs de service de l'exploitation statuent, après accord préalable, s'il y a lieu, avec leurs collègues des autres groupes en cause, sur les demandes formulées aux fins de cette autorisation; ils informent les intéressés de leurs décisions (1) et ils dressent pour leurs archives, dans la forme indiquée à l'annexe n° 8, un relevé des autorisations qu'ils ont accordées.

Art. 183. — Dans le cas d'une décision favorable, mention en est faite, à l'encre et dans les termes suivants, sur le coupon qui est délivré à l'intéressé : « *Valable par train. . . .* ».

Il est entendu que les titulaires de ces billets peuvent, néanmoins, utiliser tous les autres trains qui sont accessibles aux ouvriers abonnés.

Art. 184. — Les chefs de station, ou leurs délégués, peuvent, *dans des cas fortuits* (manquement de correspondance, etc.), autoriser exceptionnellement un ouvrier abonné à prendre place dans un train **local** dont l'accès lui est interdit. A cette fin, ils remettent à l'intéressé une autorisation frappée du timbre à date et signée.

Cette autorisation est retirée par le récoleur de la station de destination.

B. — Voitures affectées au transport des abonnés à la semaine.

Art. 185. — Des plaques inamovibles, mais partiellement réversibles, portant en français et en flamand l'inscription « **Abonnés à la semaine** » sont fixées sur la caisse des voitures de 3^e classe des trains ordinaires. Lorsque la partie mobile de ces plaques est ramenée sur la partie fixe, l'inscription « **Abonnés à la semaine** » est masquée.

Art. 186. — Dans les trains utilisés par les abonnés à la semaine et accessibles également aux autres voyageurs, les

(1) Les bénéficiaires d'autorisations de l'espèce doivent être prévenus de ce que celles-ci ne sont accordées qu'à titre précaire et qu'elles peuvent être retirées en **tout temps**.

voitures, où figure à découvert la mention « Abonnés à la semaine » sont, à l'exclusion de toutes autres, affectées au transport de ces abonnés (ouvrières et ouvriers).

Autant que possible, ces voitures sont retirées des dits trains, le matin, dès que l'affluence des abonnés à la semaine a pris fin et elles y sont ajoutées, le soir, pour la rentrée des ouvriers.

Art. 187. — Les trains auxquels cette mesure est applicable sont désignés par les directeurs de service de l'exploitation, qui fixent également, pour chacun d'eux, le nombre des voitures à spécialiser et l'emplacement que ces véhicules doivent occuper.

Art. 188. — Le nombre des voitures spécialisées peut être augmenté d'office en cas de besoin.

Art. 189. — En prenant la direction de son train, le chef-garde doit s'assurer de ce que les voitures spécialisées portent bien une ou deux plaques ouvertes de chaque côté et sont bien au nombre fixé par le directeur de service de l'exploitation.

Lorsqu'il n'en est pas ainsi, il spécialise le nombre de voitures nécessaires.

Art. 190. — Le chef-garde signale à ses rapports E. 793, les irrégularités qu'il constate dans l'utilisation et le fonctionnement des plaques, ainsi que les modifications qu'il croirait utile d'apporter dans le nombre des voitures normalement spécialisées.

Art. 191. — Les directeurs de service transmettent, à la direction de l'exploitation (service du mouvement), 5 exemplaires des circulaires qu'ils émettent pour régler cette partie du service.

Art. 192. — L'attention du personnel des stations et des trains est tout particulièrement appelée sur les prescriptions des articles 185 à 190.

Il importe qu'en aucun cas les abonnés à la semaine n'aient accès dans les voitures ordinaires, lorsque le train qui les transporte comprend des voitures destinées à leur usage, et il est recommandé spécialement aux chefs-gardes et gardes de veiller à ce que cette règle ne soit pas transgressée.

CHAPITRE IV.

Devoirs à remplir par le personnel des stations et des trains.

A. — Ouverture et fermeture des portières des voitures.

1^o. — *Voitures ordinaires et voitures de grande capacité ayant des portières latérales qui donnent accès à chaque compartiment.*

Art. 193. — *Dans les stations de formation, dès leur arrivée au train, les gardes du train s'assurent que les portières de toutes les voitures sont fermées du côté par où l'embarquement des voyageurs ne doit pas se faire et que les loqueteaux (clichettes de sûreté) sont placés dans leurs gâches.*

Art. 194. — *Pendant l'hiver, dans les stations de formation et dans les stations de coïncidence où le train fait un arrêt suffisant, les gardes du train et les agents dont il est question à l'article 204, en attendant l'heure de départ, poussent les portières dans leurs baies, sans les fermer, afin de mettre les voyageurs à l'abri du froid et des courants d'air.*

Art. 195. — *Avant la mise en marche du train, les gardes du train aidés du personnel dont il est question aux articles 204 et 205, procèdent à la fermeture des portières et en préviennent les voyageurs en prononçant à haute et intelligible voix les mots « **Attention aux mains** ».*

Ils ferment les portières avec prudence en s'assurant qu'aucun accident n'est à craindre et ont soin de placer les loqueteaux (clichettes de sûreté) dans leurs gâches.

Il leur est formellement interdit de pousser violemment les portières dans leurs baies pour les fermer.

Art. 196. — *Le chef-garde veille très attentivement à ce que les portières soient toutes bien fermées, des deux côtés,*

avant que le train se mette en marche, aussi bien dans les stations de formation que dans les stations, haltes et points d'arrêt du parcours.

Art. 197. — Il est formellement interdit aux gardes d'ouvrir les portières des voitures, **pour quelque motif que ce soit**, lors du croisement des trains, ainsi qu'au passage des points dangereux indiqués dans des tableaux dont un exemplaire est affiché dans les locaux fréquentés par les chefs-gardes et les gardes et remis, sous forme de brochure, à chacun de ces agents.

2^o. — *Voitures à couloir central ou latéral, pourvues à chaque extrémité d'une plate-forme par où les voyageurs ont accès dans les compartiments.*

Art. 198. — Toutes les portières et toutes les portes intérieures qui séparent les compartiments de classes différentes et les portes d'about par lesquelles les gardes passent d'une voiture dans une autre voiture, sont munies de serrures qui permettent de les fermer à clef.

Art. 199. — Sauf quand l'intercommunication est établie au moyen de passerelles garnies de soufflets, les portes d'about donnant accès aux passerelles d'intercommunication doivent **toujours** être fermées à clef.

Les gardes du train sont tenus de *refermer* soigneusement ces portes, à clef, lorsqu'ils se rendent d'une voiture dans une autre voiture pendant la marche du train.

3^o. — *Voitures de grande capacité à couloir latéral, ayant une plate-forme à chaque extrémité et pourvues de portières latérales qui donnent accès à chaque compartiment. (Voitures à intercirculation pour les gardes.)*

Art. 200. — L'accès des plates-formes et des passerelles de ces voitures est rigoureusement interdit aux voyageurs.

Toutes les portes qui permettent de s'y rendre doivent toujours être fermées à clef par le garde.

Pour le surplus, les dispositions des articles 193 à 197 sont applicables en ce qui concerne l'ouverture et la fermeture des portières latérales de ces voitures, donnant accès à chaque compartiment.

4°. — *Voitures légères.*

Art. 201. — Avant le départ et pendant la marche du train, les petites portes latérales en fer des voitures légères à couloir, par lesquelles les voyageurs montent et descendent, doivent être fermées par le chef-garde ou le garde desservant ces voitures.

Ces portes, ainsi que celles qui donnent accès au fourgon des voitures-fourgon et aussi les portes intérieures séparant les compartiments de classe différente, sont munies de serrures permettant de les fermer à *clef*.

Art. 202. — Les portes d'about qui donnent accès au fourgon des voitures-fourgon, doivent **toujours** être fermées à *clef*.

Le chef-garde du train doit soigneusement *refermer à clef* la porte de communication établie entre le fourgon et les voitures, quand il quitte ou rejoint le fourgon pendant la marche du train.

Les portes intérieures qui séparent les compartiments de classes différentes ne doivent être fermées à *clef*, par le chef-garde ou le garde desservant les voitures, que pendant la marche du train.

Les portes donnant accès des plates-formes à l'intérieur des voitures, peuvent rester ouvertes si aucun voyageur ne s'y oppose.

5°. — *Dispositions générales.*

Art. 203. — Dans les stations de formation et dans les stations de coïncidence où le train fait un arrêt suffisant, les portières de toutes les voitures doivent être tenues ouvertes du côté de l'embarquement des voyageurs, jusqu'au moment du départ du train, sauf dans le cas prévu à l'article **194**.

L'obligation d'ouvrir les portières et de les maintenir ouvertes incombe au garde du train et aux agents dont il s'agit à l'article **204**.

Dans les autres stations, dans les haltes et aux points d'arrêt situés sur le parcours du train, elles sont ouvertes, **avec toute la promptitude désirable et avec la plus grande prudence**, par le garde du train aidé des agents dont il est

question aux articles **204** et **205**, aux voyageurs devant y descendre ou y monter et seulement après l'arrêt complet du train.

A la station terminus du train, le garde du train, aidé du personnel dont il s'agit à l'article **204**, ouvre **toutes** les portières du côté du débarquement des voyageurs, **dès que le train est complètement arrêté**. Le soin de faire monter ou descendre les voyageurs incombe principalement au garde du train; le chef-garde du train et le personnel du service de surveillance ont pour obligation de s'assurer que tous les compartiments ont été évacués en temps utile.

Art. 204. — Le personnel du service de l'exploitation que ses devoirs appellent aux trains de voyageurs dans les stations (chefs-gardes et gardes de planton ou en stationnement, facteurs, agréés, officiers de police, ouvriers en général et commissionnaires agréés) est tenu de coopérer, dans la mesure du possible, à l'ouverture et à la fermeture des portières, en observant scrupuleusement les dispositions des articles **195** et **203**.

Le chef de station règle, par écrit et en détail, les obligations qui incombent à chacun sous ce rapport.

De son côté, le directeur de service de l'exploitation s'assure que le règlement adopté par chaque station de son groupe, utilise suffisamment le personnel disponible et que l'exécution de ce règlement est bien surveillée.

Art. 205. — Les chefs-gardes et les gardes voyageant haut-le-pied doivent aussi coopérer, en cours de route, à l'ouverture et à la fermeture des portières des trains qu'ils utilisent soit pour aller prendre leur service, soit pour rentrer à leur résidence.

Art. 206. — Les chefs-gardes et les gardes sont pourvus, par les soins de leur station-dépôt, des clefs à **4** branches qui leur sont nécessaires pour ouvrir ou fermer les portières et les portes des voitures.

Art. 207. — Lorsque des voitures à voyageurs, qui n'entrent pas dans la composition d'un train en partance, en sont rapprochées au point de rendre la confusion possible, les portières de ces voitures doivent en être fermées à *clef*, sinon maintenues fermées au moyen d'une corde tendue d'un bout à l'autre de la rame.

Le chef de station désigne l'agent qui doit accomplir ces opérations et est responsable de leur exécution.

Art. 208. — Quand une voiture de réserve est ajoutée à un train pour y être utilisée, le chef-garde et le garde du train s'assurent, avant le départ, que les portières n'en sont pas fermées à *clef*; mais quand cette voiture ne doit pas servir au transport de voyageurs, les agents précités veillent, au contraire, à ce qu'on ne puisse y avoir accès.

Art. 209. — Le chef-garde du train est tenu de signaler à ses rapports **E. 791** et **E. 793**, toutes les infractions aux dispositions des articles **193, 194, 195, 197 à 205** et **208**.

Art. 210. — Le chef-garde et le garde du train sont responsables des accidents que toute négligence dans la fermeture des portières a occasionnés.

Art. 211. — En cas de bris de portière, de même que lorsqu'il a été constaté qu'une portière a été laissée ouverte pendant la marche du train ou n'a pas été complètement fermée avant le départ de celui-ci, **il est infligé une réprimande sévère** au garde du train. **La même punition** est infligée au chef-garde du train quand il est démontré que cet agent n'a pas rempli toutes les obligations qui lui incombent.

Art. 212. — Lorsque l'imprudence du personnel a eu pour conséquence d'occasionner des blessures aux voyageurs, procès-verbal judiciaire doit, en outre, être dressé. Une copie de ce procès-verbal est transmise par l'inspecteur en chef de police judiciaire à la direction de l'exploitation.

Art. 213. — L'attention du personnel est spécialement appelée sur les conséquences onéreuses qui peuvent résulter pour le trésor, du chef de blessures occasionnées à des voyageurs par la fermeture des portières.

Aussi, dans chaque cas, il importe que les responsabilités soient, séance tenante, nettement définies.

A cette fin, le fonctionnaire ou l'agent, à qui un voyageur se plaint d'avoir été victime d'un accident résultant de la fermeture d'une portière, recueille sur-le-champ tous les renseignements qui sont propres à éclairer l'administration, et prend

ou fait prendre l'identité complète des personnes ayant été témoins du fait.

L'enquête à laquelle il doit procéder porte, notamment, sur le point de savoir si l'avertissement préalable dont il est question à l'article **195** a été donné au voyageur, et si l'accident est attribuable plutôt à l'imprudence de la victime qu'à la négligence du personnel de l'administration.

Art. 214. — Il est rappelé qu'aux termes des articles **27** et **31** de l'arrêté ministériel du **25** novembre **1899** — reproduits aux pages **21** et **22** du **5^e** vol. du **R. A. G.** — tout procès-verbal doit énoncer, avec détails et surtout avec clarté, le fait incriminé, le lieu où il a été commis ou, si cela est impossible, celui où il a été constaté, ses circonstances, les noms, prénoms, qualités, profession, âge, lieu de naissance et domicile (commune, rue, n^o) des personnes prises à témoin.

Art. 215. — Le chef de station veille d'une manière toute spéciale à l'exécution des dispositions des articles **193** à **214**, et il lui est interdit de donner l'ordre de départ avant que toutes les portières aient été bien fermées.

En cas d'infraction, qu'il y ait eu, ou non, bris de portière ou accident de personne, sa responsabilité est engagée lorsqu'il est prouvé qu'il y a eu défaut de surveillance de sa part.

La responsabilité du chef de station est aussi engagée dans le cas où il n'aurait pas signalé, au directeur de service de l'exploitation, les irrégularités commises sous le rapport de l'ouverture et de la fermeture des portières.

B. — Places à occuper par les voyageurs dans les voitures ou sur les plates-formes. Devoir du personnel.

Art. 216. — L'administration n'est tenue, en droit strict, qu'à fournir au voyageur la place qu'indique son coupon.

En cas de nécessité, où lorsqu'il s'agit d'éviter des inconvénients sérieux pour le service, le personnel désigne aux voyageurs les compartiments dans lesquels ils doivent *obligatoirement* prendre place. En toute autre circonstance, il y a lieu de satisfaire, autant que possible, aux désirs des voyageurs et de laisser ceux-ci se placer à leur convenance dans les compartiments de la classe de leur billet, à la condition, toutefois, que les dispositions relatives à l'affectation des voi-

tures directes et des compartiments spécialisés ou loués, soient respectées.

Art. 217. — Dans les stations de formation, dès que des voyageurs se présentent, les gardes se placent devant les voitures qui leur ont été assignées par le chef-garde et indiquent aux voyageurs celles dans lesquelles leur billet leur donne le droit de monter.

Art. 218. — Lorsque le train doit être scindé en cours de route, ou lorsque des voitures doivent en être détachées parce qu'elles sont arrivées à destination, les gardes s'assurent que tous les voyageurs occupent bien les voitures desservant leur point de coïncidence ou de destination.

Eventuellement, les gardes invitent à haute et intelligible voix à changer de voiture, avant que le train soit sur le point de partir, les voyageurs qui se rendent au delà de la station où doit être détaché le véhicule dans lequel ils se trouvent. Quand, pour une cause exceptionnelle — défaut de temps ou défaut de place, par exemple — cette disposition ne peut être observée, les gardes désignent aux voyageurs la station où la voiture qu'ils occupent sera détachée et ils les préviennent de ce qu'ils auront à changer de voiture à cette station.

Si, à l'une des stations du parcours, des voitures sont détachées du train parce qu'elles sont arrivées à destination, le garde ainsi que les agents qui, en vertu des articles **204** et **205**, sont tenus de coopérer à l'ouverture et à la fermeture des portières, doivent inviter à descendre tous les voyageurs qui s'y trouvent et leur donner, s'il y a lieu, les indications nécessaires pour qu'ils puissent continuer leur voyage sans encombre.

Le chef-garde du train et le personnel du service de surveillance ont pour obligation de s'assurer, avant le départ du train, que les voitures sont détachées et que les voyageurs qui sont à destination ou qui doivent changer de voiture, sont descendus.

Art. 219. — Le garde doit toujours savoir quel est approximativement le nombre des places qui sont disponibles dans les voitures qu'il dessert.

Art. 220. — Afin d'éviter que les voyageurs ne soient envoyés des voitures de tête aux voitures d'arrière et inverse-

ment, et que, par ces allées et venues, l'expédition du train ne soit retardée, les gardes doivent se signaler les uns aux autres le nombre approximatif de places disponibles et s'entr'aider dans le placement des voyageurs.

Art. 221. — Lorsque suivant les instructions du chef de station ou du chef-garde, des voyageurs ont été autorisés, à défaut de place, à monter dans un compartiment d'une classe de voiture supérieure à celle de leur billet, ils doivent être laissés dans ce compartiment aussi longtemps qu'il reste des places disponibles dans les voitures de cette classe, alors même qu'ultérieurement, sur le trajet à parcourir par le train où le fait s'est présenté, les vides se produisent dans la classe de voiture correspondante à celle de leurs billets.

Art. 222. — Les voyageurs sont autorisés à se tenir sur les plates-formes d'about des voitures à intercirculation du type léger (1).

Pour que l'application de cette mesure n'entrave pas la circulation, au moment de l'embarquement et du débarquement des voyageurs, et ne complique pas le travail des agents préposés au contrôle des billets, le nombre des places qui peuvent être occupées par les voyageurs sur ces plates-formes, est limité à 4 ou à 6 places.

Chaque voiture porte une inscription indiquant le nombre de personnes qui peuvent être admises sur les plates-formes.

Toutefois, lorsque par suite d'une circonstance quelconque, le frein d'une voiture d'un train composé de matériel léger doit être desservi, il est interdit aux voyageurs de se tenir sur la plate-forme où se trouve la manivelle du frein, afin que l'agent chargé de le desservir ne soit pas distrait dans son service et puisse remplir toutes ses obligations.

Art. 223. — Tout en se montrant polis, obligeants et prévenants, les agents des stations et des trains doivent insister avec fermeté pour que les voyageurs montent dans les compartiments ou en descendent promptement.

Ces agents veillent attentivement, **surtout le soir**, dans les stations intermédiaires, dans les haltes et principalement aux points d'arrêt, à ce que ces opérations, tout en s'effectuant

(1) Les voitures bavaroises pourvues de plates-formes d'about ne sont pas considérées comme voitures du type léger.

avec la plus grande célérité possible, aient lieu cependant de manière que la sécurité des voyageurs soit complètement assurée.

Art. 224. — Les gardes facilitent l'accès ou la descente des voitures, aux personnes auxquelles leur aide est nécessaire.

Ils s'assurent, éventuellement, avant que le train se remette en marche, que tous les voyageurs, descendus momentanément, ont repris leur place.

Art. 225. — Le personnel du service de surveillance ainsi que celui des trains a pour devoir de faire respecter rigoureusement la défense de monter dans les voitures, ou d'en descendre, lorsque le train est en marche, soit en empêchant, si possible, les voyageurs de s'exposer au danger, soit en dressant ou en faisant dresser procès-verbal judiciaire quand ceux-ci sont parvenus à tromper sa vigilance. Cette défense est absolue; cependant, il importe d'éviter que, par suite d'une intervention trop énergique, les voyageurs ne puissent, à bon droit, se plaindre d'avoir été traités avec brutalité, ce qui exposerait le personnel fautif à être puni très sévèrement.

Art. 226. — En cas de refus de la part des voyageurs de se conformer aux dispositions des articles **216**, **218** et **222**, les gardes recourent immédiatement à l'intervention du chef-garde; si la médiation de celui-ci reste sans effet, le différend est porté devant le chef de station ou son délégué qui prend, s'il y a lieu, les mesures nécessaires pour faire respecter les règlements.

Art. 227. — Les chefs de station et leurs délégués, les premiers chefs-gardes et les chefs-gardes, sont tenus de s'assurer que les gardes observent, à l'égard des voyageurs, les règles tracées dans les articles **216** à **226**.

C. — Annonces à faire par les chefs-gardes, par les gardes et les autres agents que leur service appelle aux trains de voyageurs.

Art. 228. — Aux stations de formation et aux stations de coïncidence, les gardes annoncent, à haute et intelligible voix, avant le départ, l'itinéraire et la nature du train (de luxe, international, direct ou omnibus).

La nature du train ne doit pas être annoncée sur les lignes qui ne sont desservies que par des trains omnibus.

Art. 229. — A chaque arrêt régulier, le nom de la station, de la halte ou du point d'arrêt est annoncé, à haute et intelligible voix, *devant chaque voiture*, par les chefs-gardes, les gardes et le personnel (facteurs, agréés, ouvriers, etc., etc.) que son service appelle au train.

Tout stationnement de **cinq minutes et plus** est également annoncé par les mêmes agents.

Art. 230. — Afin de prévenir des méprises de la part des voyageurs, l'annonce de certaines gares à noms composés se fait de la manière suivante :

EXEMPLES :

<i>Noms des stations d'après les documents officiels.</i>	<i>Il faut annoncer :</i>
Frasnes-lez-Gosselies.	Frasnes.
Hérinnes-Enghien.	Hérinnes.
La Louvière (Bouvy).	Bouvy.
Marche-lez-Ecaussinnes.	Marche.
Meix-devant-Virton.	Meix.
Sart-lez-Spa.	Sart.

Art. 231. — Dans les gares de coïncidence, les gardes annoncent, à haute et intelligible voix, *devant chaque voiture*, que les voyageurs pour telles lignes ou telles destinations doivent changer de train.

D. — Défense faite aux chefs-gardes et aux gardes de prendre place dans certains compartiments.

Art. 232. — Il est formellement interdit aux chefs-gardes et aux gardes de *prendre place* :

1°) dans les compartiments spécialement affectés au transport des dames et dans tous autres compartiments exclusivement occupés par des dames ;

2°) dans les voitures-salons, les voitures-salon-restaurant,

les compartiments de 1^{re} classe, les wagons-lits, les wagons-salon, les wagons-restaurant et les wagons-salon-restaurant.

Art. 233. — Après avoir effectué *complètement* la vérification prescrite par l'article 257 et, le cas échéant, exercé la surveillance dont il est question aux articles 244 et 245, les gardes chargés du contrôle des billets peuvent se tenir, *momentanément*, dans une des voitures de 3^e classe qu'ils desservent et où les voyageurs sont le moins nombreux, sous réserve toutefois, d'occuper, si leur service le permet, le dernier véhicule à frein, à moins que, sur réquisition expresse du chef-garde, un serre-frein, voyageant haut-le-pied, n'ait été installé dans ce véhicule.

A défaut de voiture de 3^e classe, ils sont autorisés à se placer dans un compartiment de 2^e classe *entièrement vide*, ou, faute de compartiment de l'espèce disponible, dans le fourgon à bagages.

Art. 234. — Quand les gardes n'ont pu effectuer complètement, avant le départ du train, le contrôle des billets des voyageurs occupant une voiture-salon, une voiture-salon-restaurant, un wagon-lits, un wagon-salon, un wagon-restaurant ou un wagon-salon-restaurant, ils doivent, après avoir achevé ce travail, se tenir dans le couloir de la voiture, s'il ne leur est pas possible de se rendre par les passerelles d'intercirculation dans un véhicule adjacent.

Art. 235. — Lorsque plusieurs gardes desservent un train, il leur est défendu de se tenir ensemble dans un même compartiment.

Art. 236. — **Est révoqué** tout chef-garde ou garde convaincu d'avoir enfreint la défense qui lui est faite de prendre place dans le compartiment spécialement affecté aux dames ou dans tout autre compartiment occupé exclusivement par une ou plusieurs dames.

Si l'agent coupable de cette faute est accusé d'avoir, en outre, commis un acte tombant sous l'application du code pénal, **il est déféré à la justice.** A cet effet, l'inspecteur de police judiciaire qui a reçu la plainte, dresse un **Pro justitia**, en observant toutes les prescriptions des lois et règlements sur la matière.

Art. 237 — Le chef de station donne lecture des dispositions de l'article **236** aux agents nouveaux, dès leur entrée en fonctions, et se fait délivrer, par chacun d'eux, une déclaration reconnaissant que cette formalité a été remplie.

Il classe cette déclaration dans le dossier individuel du signataire (1).

Art. 238. — Un avis reproduisant les termes de l'article **236** doit être constamment affiché, à *un endroit apparent*, dans la salle des gardes.

Art. 239. — Au cours de ses conférences hebdomadaires, le chef de station rappelle fréquemment aux assistants les devoirs de convenances qu'ils ont à remplir envers les voyageurs en général, et, en particulier, à l'égard des dames et des jeunes filles voyageant seules.

Art. 240. — Les infractions à l'interdiction stipulée dans le 2° de l'article **232** et aux dispositions des articles **233**, **234** et **235** donnent lieu à l'application de la **réprimande sévère**.

Art. 241. — Les chefs-gardes sont tenus de veiller attentivement à ce que les gardes n'enfreignent pas les défenses faites par l'article **232** et ne dérogent pas aux prescriptions des articles **233**, **234** et **235**.

Les chefs-gardes doivent mentionner à leurs rapports **E. 791** et **E. 793**, les abus qu'ils constatent.

Art. 242. — La retenue d'un cinquième de jour de traitement ou la réprimande sévère selon le cas (2), est infligée à tout chef-garde convaincu de ne pas s'être conformé aux prescriptions de l'article **241**.

(1) Les chefs de station intéressés ont reçu pour instruction : de donner lecture des dispositions qui forment actuellement l'article **236**, à tous les chefs-gardes et gardes qui étaient placés sous leurs ordres à la date du 20 janvier 1903; de recueillir une déclaration où chacun de ces agents reconnaissait l'accomplissement de cette formalité et de classer cette déclaration dans le dossier individuel du signataire.

(2) La retenue d'un cinquième de jour de traitement, quand le garde a méconnu les dispositions du 1° de l'article **232**; la réprimande sévère, quand ce sont les dispositions du 2° du même article ou celles des articles **233**, **234** ou **235** qui ont été violées.

Art. 243. — Les punitions infligées en exécution de l'article **236** sont portées à l'ordre du jour.

E. — Voitures à intercirculation pour les gardes. — Surveillance des voyageurs.

Art. 244. — Quand des trains sont composés entièrement de voitures à intercirculation, les gardes doivent y circuler, de temps en temps, d'un bout à l'autre, pendant la marche, pour y exercer une surveillance dont le but est d'assurer la sécurité et la tranquillité des voyageurs.

Cette surveillance doit s'exercer avec discrétion, de façon que les voyageurs n'en soient pas incommodés.

Art. 245. — Les dispositions de l'article **244** sont aussi applicables dans les voitures ou dans les groupes de voitures à intercirculation entrant dans la composition des trains qui, pour une cause quelconque, ne sont pas entièrement formés de véhicules de ce genre.

CHAPITRE V.

Contrôle et récolement des billets de voyageurs et des tickets d'entrée.

A. — Contrôle à l'entrée en gare et aux guichets établis à l'intérieur des gares.

Art. 246. — Quand les voyageurs se présentent pour pénétrer dans la station, le garde-salle d'attente vérifie minutieusement les billets, les cartes et les billets d'abonnement, les permis de libre parcours, les cartes d'identité délivrées par l'administration des chemins de fer, les coupons de service, les carnets-coupons, les ordres d'escorte, les réquisitoires (pour le transport des agents de la douane, ou des ouvriers recrutés soit à l'essai soit à titre provisoire), les bulletins de marche, ou les bulletins **C. R. 1206** ou **1206bis**, dont ils doivent être munis. Il vérifie aussi attentivement les tickets et les bons d'entrée.

Il s'assure tout spécialement :

1°) que les billets, et, éventuellement les tickets, sont bien timbrés (1) ;

2°) que les titres de transport sont valables pour les trains en partance ;

3°) que les cartes et les billets d'abonnement, ainsi que les billets sociétaires, sont valables pour le jour, la période en cours et le parcours à effectuer.

Le garde-salle d'attente reçoit de son chef immédiat, le 2 et

(1) Les billets modèle A délivrés aux personnes voyageant en débet pour le compte du département de la défense nationale et les billets d'abonnement à l'usage des ouvriers, ne sont pas timbrés : les premiers sont datés à la plume ; les seconds portent le numéro de la semaine en cours.

le 17 de chaque mois, un relevé des cartes d'abonnements ordinaires et scolaires *débitées* par la station et non restituées le lendemain du jour de l'expiration de leur délai de validité. Ce relevé mentionne le numéro et la catégorie des cartes dont il s'agit, ainsi que le nom des titulaires de ces cartes.

Cet agent reçoit ainsi que son chef immédiat un relevé distinct des cartes d'abonnement de 15 et de 5 jours émises par la station et non rentrées, relevé qui est complété au fur et à mesure de l'expiration du délai de validité;

4°) que le portrait du détenteur est apposé sur les cartes d'abonnement (1), les permis de libre parcours (2), les carnets-coupons de service (1), les cartes d'identité *donnant droit à l'obtention de billets à prix réduit*, et que ces documents sont signés par les intéressés (3);

5°) que les permis de libre parcours, les cartes d'identité *constituant un titre de transport gratuit*, les carnets-coupons de service, les coupons de service, portent la signature de l'autorité ou du fonctionnaire qui les a délivrés;

6°) que les cartes d'identité *constituant un titre de transport gratuit* sont signées par les titulaires;

7°) que les personnes munies soit de billets à 1/4 et à 1/2 prix, soit de billets portant l'inscription « *police judiciaire des Parquets* » (4), ou celle d'un département ministériel, soit encore de billets où se trouve la mention « *débet* » ou « *service militaire* » suivie de l'une des indications « *congé ou service* » ou « *rappel d'urgence* » sont en possession de titres justifiant la délivrance de semblables billets.

Toutefois *les officiers belges en tenue militaire* sont dis-

(1) En outre, l'empreinte d'un timbre sec ou humide doit figurer mi-partie sur le portrait, mi-partie sur le carnet ou la carte.

(2) Les permis délivrés aux fonctionnaires de compagnies en relations sont dépourvus de photographie et il en est fait mention dans la case « *ad hoc* ».

(3) Si le titulaire est illettré, ou se trouve momentanément dans l'impossibilité de signer, il doit en être fait mention à la place réservée pour la signature.

(4) L'attention du personnel de contrôle est attirée sur le caractère particulièrement délicat de la mission dont sont chargés les intéressés, en ce sens qu'il importe pour le succès de leur tâche que leur qualité de policier ne soit pas soupçonnée de la part des individus filés. Il est recommandé, en conséquence, d'user de circonspection dans le contrôle des billets en question et de ne se faire exhiber la carte d'identité spéciale, notamment que lorsque le moment paraît propice à cette fin.

pensés d'exhiber leur carnet d'identité à l'appui d'un billet à prix réduit.

8°) que les *livrets-coupons* pour voyage circulaire ou pour voyage à itinéraire fixe sont régulièrement utilisés; qu'ils sont frappés du timbre sec de l'administration qui les a émis, sur la couverture (1) et sur les coupons; qu'ils sont datés et qu'ils contiennent le feuillet afférent au *parcours à effectuer*.

Quand il constate, dans un livret-coupons, la présence de feuillets afférents à des *parcours effectués*, le garde-salle d'attente doit les retirer et les remettre au chef de station, ou à son délégué, éventuellement par l'intermédiaire du chef-récoleur.

Après avoir indiqué la date à laquelle le retrait a été effectué, le chef de station transmet, sous pli revêtu d'une étiquette **I. C. 34**: d'une part au directeur de service de l'exploitation intéressé les feuillets correspondant à des parcours effectués sur les lignes de l'Etat belge; d'autre part à la direction de l'exploitation (24^e bureau) les feuillets correspondant à des parcours effectués sur les réseaux voisins, belges ou étrangers;

9°) que les feuillets *afférents à des parcours sur les lignes de l'Etat belge*, et entrant dans la composition des *livrets pour voyages combinables* sont frappés du timbre sec de l'Etat belge et datés.

Eventuellement, il se fait présenter soit l'autorisation qui permet à des sociétaires de scinder leur voyage ou à des abonnés à la semaine de voyager par d'autres trains ou à d'autres jours que ceux désignés pour leur transport.

Au besoin, il engage les intéressés à se munir du supplément nécessaire lorsqu'ils sont en possession d'un billet d'une classe inférieure à celle des voitures entrant dans la composition du train.

Art. 247. — Après avoir effectué la vérification dont il est question à l'article 246, le garde-salle d'attente poinçonne, s'ils sont réguliers, les billets, les coupons de service, les carnets-coupons et les tickets d'entrée, au moyen de la pince dont il est pourvu, et cela au fur et à mesure que les voyageurs se présentent pour entrer dans la station.

(1) La couverture des livrets-coupons émis par les agences de voyages n'est pas frappée du timbre sec.

Les billets en papier mince (feuillet de livrets-coupons, coupons de service, etc.) sont placés sur une bande de carton, dans l'échancrure de la pince, pour être poinçonnés convenablement.

Le garde-salle d'attente ne doit poinçonner ni les cartes d'abonnement, ni les permis de libre parcours, ni les cartes d'identité *donnant droit au transport gratuit*, ni les bulletins de marche, ni les ordres d'escorte, ni les réquisitoires (pour le transport des agents de la douane ou des ouvriers recrutés soit à l'essai, soit à titre provisoire), ni les titres justifiant la délivrance de billets à prix réduit.

En aucun cas, le garde-salle d'attente ne peut laisser entrer en gare une personne qui se borne à prononcer le mot « abonné », ou « service », ou « contrôlé ».

Art. 248. — Le garde-salle d'attente ne peut vérifier ni poinçonner, sous peine de répression sévère, des coupons « *sociétaires* » présentés *en bloc*, soit par le président, soit par un membre de la société.

Il doit exiger de chaque sociétaire qu'il soit porteur de son billet.

Art. 249. — Les billets doivent être entaillés de manière à laisser intacts les indications essentielles, telles que le timbrage du bureau de départ, le nom des points de départ et de destination, le prix, etc.

En ce qui regarde particulièrement les billets d'aller et retour, dont les compartiments doivent rester adhérents, le garde-salle d'attente doit les poinçonner : le compartiment « aller » invariablement à la partie inférieure ; le compartiment « retour » à la partie supérieure de minuit à midi, et à la partie inférieure de midi à minuit.

Les billets *simples*, à prix entier, adoptés pour les relations avec l'Allemagne, doivent être poinçonnés au-dessous de la ligne oblique imprimée sur ces billets.

Les billets *d'aller et retour*, adoptés pour les mêmes relations, doivent être entaillés du côté marqué **A** (ou **H**), à l'aller ; du côté marqué **R**, au retour. Si ces billets sont délivrés à prix entier, le poinçonnement doit se faire : à l'aller, au-dessous de la ligne oblique imprimée sur ces coupons ; au retour, au-dessus de cette ligne.

Sauf les billets d'abonnement d'ouvriers valables pour plu-

sieurs voyages aller et retour et les feuillets de livrets-coupons, les billets ne peuvent être poinçonnés qu'une seule fois par les gardes-salles d'attente.

Art. 250. — Il est interdit au garde-salle d'attente de poinçonner des billets irréguliers. Il doit remettre le porteur d'un billet semblable entre les mains du chef de station ou de son délégué, éventuellement par l'intermédiaire du chef-récolleur.

Il est tenu de *signaler* toute personne qui, munie d'un billet d'abonnement hebdomadaire, paraît ne plus réunir les conditions requises pour l'obtention d'un billet de l'espèce.

Art. 251. — Dans les stations où les voyageurs arrivant par train peuvent se munir, éventuellement, de nouveaux billets pour continuer leur voyage sans devoir sortir de la gare, ces billets doivent être entaillés par le distributeur, avant leur remise aux voyageurs, au moyen d'une pince spéciale, à petit perforateur carré (voir l'article 344).

Le distributeur poinçonne aussi, au moyen de la même pince, les billets qu'il est autorisé à délivrer dans certains cas aux voyageurs, à titre de régularisation.

B. — Contrôle avant le départ des trains et en cours de route.

I. — Coupons en général.

1^o. — Obligations du chef-garde.

Art. 252. — Avant le départ d'un train, le chef-garde désigne à chacun de ses gardes le travail qu'il doit effectuer et les voitures confiées à ses soins.

Art. 253. — Au point de vue de la vérification des billets, le chef-garde a pour obligation de veiller très attentivement à ce que les gardes placés sous ses ordres se conforment à toutes les prescriptions qui les concernent.

Cette obligation implique, de sa part, une surveillance qui doit s'exercer sans préjudicier en rien à celle que prescrivent notamment les articles 408, fasc. III, 1^{re} partie, du R. G. E. et 501, fasc. IV, 1^{re} partie, du même règlement.

Il doit s'assurer, aussi souvent que possible, de la régularité des opérations de ses gardes en procédant, à la station de

départ et à certaines gares intermédiaires où la durée des stationnements le permet, à des vérifications portant au moins sur un des compartiments desservis par chaque garde.

Il mentionne immédiatement ces vérifications dans son calepin minute **E. 794**, en spécifiant en regard du nom des stations où elles ont eu lieu, le n° des voitures et le littéra des compartiments.

Il est dispensé d'entailler les billets qu'il se fait exhiber par les voyageurs, sauf, cependant, quand il dessert seul un train.

Aux trains où il est seul de service, le chef-garde remplit, lorsque la chose est possible, les devoirs de contrôle incombant au garde.

Art. 254. — Quand un chef-garde constate qu'un voyageur est dépourvu de billet ou qu'il utilise un billet irrégulier ou insuffisant, il procède comme l'article **263** le prescrit au garde.

Le chef-garde a qualité, en se maintenant dans les règles tracées aux articles **121** (dernier alinéa) et **122** du fasc. I, 2° partie du **R. G. E.**, pour décider s'il y a lieu ou non de percevoir la surtaxe de **5** francs, des voyageurs se présentant sans billet régulier à la sortie des points d'arrêt gardés.

A cet effet, il surveille, dans la mesure du possible, le récolement des billets aux points d'arrêt gardés. Chaque fois qu'il exonère un voyageur du paiement de la surtaxe, il est tenu d'en faire mention d'une manière circonstanciée dans ses rapports **E. 791** et **E. 793**.

Le chef-garde ne doit pas perdre de vue qu'il est de son strict devoir de signaler rigoureusement toute irrégularité constatée par lui, et que, *céler un fait irrégulier, c'est se faire le complice de celui qui l'a commis et se rendre ainsi passible de peines sévères.*

Art. 255. — Le chef-garde doit tenir attachement des numéros des voitures contrôlées par les chefs-gardes et gardes de planton, et par ceux, en stationnement, qui coopèrent au contrôle des trains, soit à la station de départ, soit à d'autres stations du parcours.

Il est tenu de viser, soit en cours de route, soit à la station extrême du parcours, le calepin **E. 1000** dont il est question à

l'article **260**, et de signaler à ses rapports **E. 791** et **E. 793** toute omission ou négligence constatée dans la tenue de ce calepin.

Art. 256. — Le chef-garde dont le rapport **E. 791** a été visé par un premier chef-garde (voir l'art. **309**, second alinéa) indique au verso du rapport **E. 793** destiné au groupe auquel appartient ce premier chef-garde, la mention suivante : *Rapport E. 791 a été visé à..... par le premier chef-garde.....*

2°. — *Obligations du garde-contrôle.*

Art. 257. — *Sauf aux trains composés de voitures à couloir, où la vérification des titres de transport doit être éventuellement complétée pendant les arrêts et pendant la marche, la mission du garde chargé du contrôle des billets est principalement de s'assurer que des personnes ne tentent pas de voyager dans des voitures de classe supérieure à celle indiquée sur leur billet (voir l'article **261**).*

Cet agent contrôle très attentivement, *avant le départ du train*, les billets des voyageurs occupant la voiture-salon et, éventuellement, la voiture-salon-restaurant (1), les compartiments de 1^{re} et de 2^e classe et, le cas échéant, les voitures de la compagnie des wagons-lits, — wagons-lits (W. L.), wagons-salon (W. S.), wagons-restaurant (W. R.), et wagons-salon-restaurant (W. S. R.) (2).

Il vérifie minutieusement les billets, les cartes et les billets d'abonnement, les permis de libre parcours, les cartes d'identité délivrées par l'administration des chemins de fer, les coupons de service, les carnets-coupons, les ordres d'escorte, les réquisitoires (pour le transport des agents de la douane, ou des ouvriers recrutés soit à l'essai, soit à titre provisoire), les bulletins de marche ou les bulletins **C. R. 1206** ou **1206bis**.

(1) Voir les articles **3** à **7** (pages **19** et **20**) du fasc. **VII**, 1^{re} partie du **R. G. E.** pour ce qui concerne le contrôle dans les voitures-salon et les voitures-salon-restaurant.

(2) Voir les articles **35** (page **37**), **44** (page **41**) et **16** à **29** (pages **43** à **46**) du fasc. **VII**, 1^{re} partie du **R. G. E.** pour ce qui concerne le contrôle dans les voitures (W. L., W. S., W. R. et W. S. R.) de la compagnie des wagons-lits,

Il s'assure tout spécialement :

1° que les billets sont bien timbrés (1) ;

2° que les titres de transport sont valables pour le train utilisé ;

3° que les cartes et les billets d'abonnement ainsi que les billets « sociétaires » sont valables pour le jour, la période en cours et le parcours à effectuer ;

4° que le portrait du détenteur est apposé sur les cartes d'abonnement (2), les permis de libre parcours (3), les carnets-coupons de service (2), les cartes d'identité donnant droit à l'obtention de billets à prix réduit, et que ces documents sont signés par les intéressés (4) ;

5° que les permis de libre parcours, les cartes d'identité *constituant un titre de transport gratuit*, les carnets-coupons de service, les coupons de service, portent la signature de l'autorité ou du fonctionnaire qui les a délivrés ;

6° que les cartes d'identité constituant un titre de transport gratuit sont signées par les titulaires ;

(1) Lorsqu'un voyageur se trouve dans le train muni d'un billet non timbré, il 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 « 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 « 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 faire réparer l'omission et 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 d'arrêt où le temps est suffisant.

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

N. B. — Les billets modèles A des personnes voyageant en débet pour le compte du département de la défense nationale et les billets d'abonnement à l'usage des ouvriers, ne sont pas timbrés : les premiers sont datés à la plume ; les seconds portent le numéro de la semaine en cours.

(2) En outre, l'empreinte d'un timbre sec ou humide doit figurer mi-partie sur le portrait, mi-partie sur le carnet ou la carte.

(3) Les permis délivrés aux fonctionnaires de compagnies en relations sont dépourvus de photographie et il en est fait mention dans la case « ad hoc ».

(4) Si le titulaire est illettré ou se trouve momentanément dans l'impossibilité de signer, il doit en être fait mention à la place réservée pour la signature.

7° que les personnes munies soit de billets à 1/4 et à 1/2 prix, soit de billets portant l'inscription « *Police judiciaire des Parquets* » (1) ou celle d'un département ministériel, soit encore de billets où se trouve la mention « *Débet* » ou « *Service militaire* » suivie de l'une des indications « *Congé ou Service* » ou « *Rappel d'urgence* » sont en possession de titres justifiant la délivrance de semblables billets.

Toutefois, les *officiers en tenue militaire* sont dispensés d'exhiber leur carte d'identité à l'appui d'un billet à prix réduit.

8° que les *livrets-coupons pour voyage circulaire ou pour voyage à itinéraire fixe* sont régulièrement utilisés; qu'ils sont frappés du timbre sec de l'administration qui les a émis, sur la couverture (2) et sur les coupons; qu'ils sont datés et qu'ils contiennent le feuillet afférent au parcours à effectuer;

9° que les feuillets afférents à des parcours sur les lignes de l'Etat belge, et entrant dans la composition de *livrets pour voyages combinables* sont frappés du timbre sec de l'Etat belge et datés.

Eventuellement, il se fait présenter soit l'autorisation qui permet aux sociétaires de scinder leur voyage ou à des abonnés à la semaine de voyager par d'autres trains ou à d'autres jours que ceux désignés pour leur transport.

Enfin, il poinçonne les billets, les coupons de service et le cas échéant, les carnets-coupons, s'ils sont réguliers. (Les cartes d'abonnement, les permis de libre parcours, les cartes d'identité donnant droit au transport gratuit, les bulletins de marche, les ordres d'escorte, les réquisitoires [pour le transport des agents de la douane ou des ouvriers recrutés soit à l'essai, soit à titre provisoire], les titres justifiant la délivrance de billets à prix réduit ne doivent pas être poinçonnés.)

Art. 258. — Il est formellement interdit aux gardes de laisser voyager des personnes qui se bornent à prononcer les mots « abonné », ou « service », ou « contrôlé »; ils doivent toujours s'assurer que ces personnes sont en règle.

Art. 259. — Après avoir ainsi vérifié, et poinçonné le cas

(1) Voir renvoi (4) page 92.

(2) La couverture des livrets-coupons émis par les agences de voyages n'est pas frappée du timbre sec.

échéant, les billets, les coupons de service, les carnets-coupons, les permis de libre parcours, etc., dans la voiture-salon, dans la voiture-salon-restaurant, dans les compartiments de 1^{re} et de 2^e classe, dans les voitures de la compagnie des wagons-lits (wagons-lits, wagons-restaurant, wagons-salon, wagons-salon-restaurant), le garde prend place dans une voiture de 3^e classe où il remplit les mêmes obligations.

Au départ de chaque station d'arrêt, il change de voiture ou de compartiment, de façon à contrôler le plus grand nombre possible de billets de 3^e classe (voir, au surplus, les articles 232 à 235, pour ce qui concerne la place à occuper par les gardes).

Lorsque le train est entièrement composé de voitures à intercirculation et que la durée d'un parcours entre deux stations le permet, les billets de tous les voyageurs ayant effectué ce parcours doivent avoir été vérifiés et poinçonnés par un chef-garde ou un garde (voir les articles 244, 245 et 261 — second alinéa —).

Art. 260. — Le garde doit inscrire dans un calepin *ad hoc*, série E.1000, en regard du nom de chaque station d'arrêt ou de chaque parcours entre deux arrêts :

1^o pour les voitures soumises à une *vérification complète*, le numéro et la classe et, s'il a séjourné momentanément dans un compartiment, le littéra de ce compartiment ainsi que le nombre de voyageurs qui l'occupent ;

2^o pour les voitures soumises à une *vérification incomplète*, le numéro et la classe des voitures et le littéra des compartiments.

Ce n'est que dans le seul cas où, pendant un stationnement ou entre deux arrêts du train, il est parvenu à contrôler les billets dans tous les compartiments des voitures confiées à ses soins, sans avoir eu le temps de prendre place dans un de ces compartiments, qu'il peut se borner à inscrire dans le dit calepin les mots « à intercirculation », en regard du numéro de toutes les voitures ou du nom de toutes les stations d'arrêt.

Art. 261. — La facilité que présentent au point de vue du contrôle les voitures à intercirculation, ne dispense nullement les chefs-gardes ou les gardes de vérifier les billets dans la plus large mesure possible, avant le départ, cette vérification ayant notamment pour but de prévenir des déclassements

irréguliers et d'épargner aux voyageurs des dévoyés ou des dérangements en cours de route.

Dans les trains composés totalement ou partiellement de véhicules de l'espèce, les chefs-gardes ou les gardes doivent se borner à contrôler, pendant la marche, les billets qu'ils n'ont pu se faire exhiber lors de l'embarquement des voyageurs, ou les billets des personnes qu'ils soupçonneraient de vouloir frauder en se plaçant dans un compartiment d'une classe supérieure à celui qu'elles ont le droit d'occuper.

Art. 262. — En contrôlant les billets, le garde a soin de désigner aux voyageurs la station du parcours où ils ont éventuellement à changer de train.

Art. 263. — Lorsque le garde constate, avant le départ du train, qu'un voyageur n'est pas en règle, il se borne à le mettre en présence du chef de station ou de son délégué, si le temps ne fait pas défaut.

Lorsque le temps fait défaut, et aussi lorsque la constatation a lieu en cours de route, le garde prévient le voyageur de ce qu'il est tenu de descendre à la première station où l'arrêt du train permet l'accomplissement des formalités de régularisation : il lui désigne cette station ; il lui retire le titre de transport irrégulier ou insuffisant (billet, carte d'abonnement, etc.) dont il est éventuellement pourvu, et, lors du premier arrêt du train — avant même si les circonstances s'y prêtent (1) — il rend compte des faits au chef-garde en lui remettant, le cas échéant, le titre qu'il a retenu.

Dès l'arrivée à la station fixée pour la régularisation, le garde accompagne le voyageur auprès du personnel de surveillance et avise celui-ci des particularités dans lesquelles l'irrégularité a été découverte, tandis que, de son côté, le chef-garde effectue la remise au susdit personnel du billet, de la carte d'abonnement, etc., qu'il détient.

Toutefois, si le chef-garde ne peut, sans inconvénient, s'éloigner de son fourgon, il est exceptionnellement autorisé à charger le garde de remettre le titre de transport au chef de station ou à son délégué.

Dans aucun cas, il n'y a lieu de donner du retard à un train,

(1) Par exemple, quand le train est composé de matériel à intercirculation et que le garde peut terminer son contrôle avant le premier arrêt.

pour permettre de régulariser la situation des voyageurs en défaut.

Eventuellement, cette régularisation se fait à la première station subséquente où le temps est suffisant.

Par dérogation à la prescription visant le retrait des titres de transport, si le voyageur est pourvu d'un *billet insuffisant pour le parcours*, s'il a fait une déclaration spontanée et si la station où il descendra du train est dotée d'un guichet intérieur, le garde ne retire pas le billet; mais, il fournit au voyageur les indications nécessaires pour lui permettre de se mettre en règle et il prévient le chef-garde le plus tôt possible, comme cela est spécifié ci-dessus.

Art. 264. — *Il est formellement interdit aux gardes de circuler le long des voitures pendant la marche du train, à l'effet de contrôler les billets des voyageurs.*

Toute infraction à cette défense est réprimée sévèrement.

Art. 265. — Les billets doivent être entaillés de manière à laisser intacts, autant que possible, les indications essentielles, telles que le timbrage du bureau de départ, le nom des points de départ et de destination, le prix, etc.

En ce qui regarde particulièrement les billets d'aller et retour, dont les compartiments doivent rester adhérents, ils sont entaillés à la partie inférieure par le garde, sauf quand il s'agit de billets dits « jarretière » (voir l'article 268).

Les billets *simples*, à prix entier, adoptés pour les relations avec l'Allemagne, doivent être poinçonnés au-dessous de la ligne oblique imprimée sur ces billets.

Les billets *d'aller et retour*, adoptés pour les mêmes relations, doivent être entaillés du côté marqué A (ou H), à l'aller; du côté marqué R, au retour. Si ces billets sont délivrés à prix entier, le poinçonnement doit se faire: à l'aller, au-dessous de la ligne oblique imprimée sur ces coupons; au retour, au-dessus de cette ligne.

Sauf les feuillets de livrets-coupons, les billets ne peuvent être poinçonnés qu'une fois par le personnel des trains.

Néanmoins, aux stations de coïncidence le garde s'assure, avant le départ du train, que les voyageurs venant des correspondances et prenant place dans une voiture-salon, dans une voiture-salon-restaurant, dans un compartiment de 1^{re} ou de

2^e classe ou dans une voiture de la compagnie des wagons-lits, sont en règle.

Les billets en papier mince sont placés sur une bande de carton, dans l'échancrure de la pince, avant d'être poinçonnés.

Art. 266. — Il est interdit au garde de poinçonner des billets irréguliers.

Cet agent doit s'assurer que le nombre des voyageurs qui se trouvent dans les compartiments, correspond au nombre des billets qui lui sont remis.

Art. 267. — Le garde doit s'abstenir de vérifier et de poinçonner des billets de « *sociétaires* » présentés *en bloc*, soit par le président, soit par un membre de la société.

Il doit exiger de chaque sociétaire qu'il soit porteur de son billet.

Le garde est aussi tenu de *signaler* au chef-garde, tout porteur d'un billet d'abonnement hebdomadaire qui paraît ne plus réunir les conditions requises pour l'obtention d'un billet de l'espèce.

Art. 268. — Aux voyageurs qui s'embarquent soit à des points d'arrêt non gardés, soit à certaines stations et haltes déterminées, le chef-garde ou le garde du train délivre des billets dits « *jarretière* ».

Avant toute opération, le garde s'assure auprès du voyageur s'il désire un billet simple ou un billet d'aller et retour; puis il perçoit le prix indiqué sur le billet en regard de la destination à laquelle se rend le voyageur, détache le billet en suivant le pointillé placé immédiatement au delà du point de destination, l'entaille avec sa pince en regard de cette destination, s'il s'agit d'un voyage simple, sur le compartiment « *aller* » et, en outre, sur la partie supérieure, s'il s'agit d'un voyage aller et retour, annule le verso du billet en y traçant une barre diagonale au moyen d'un crayon à l'aniline, et remet ensuite le billet au voyageur.

Le poinçonnement du billet *d'aller et retour* à la partie supérieure n'annule pas le billet *retour*. Il sert uniquement à indiquer la date de délivrance et à éviter ainsi l'emploi du compartiment retour en dehors du délai de validité.

Les dispositions qui précèdent ne sont pas applicables lorsqu'il s'agit d'enfants auxquels, à raison de leur âge, des

billets à prix réduit doivent être délivrés.

Dans ce cas, le chef-garde ou le garde, selon les circonstances, doit faire délivrer par une station du parcours deux billets : l'un pour la station de destination, l'autre pour le point d'arrêt d'embarquement.

Art. 269. — Contrôle unique des billets, à certains trains circulant notamment sur les lignes de l'Etat belge et du Nord belge. — D'accord avec la compagnie du chemin de fer du Nord, les billets de voyageurs ne doivent être contrôlés qu'*une seule fois* sur les parcours Etat belge et Nord belge de certains trains.

Ce contrôle unique, qui a pour but d'éviter des dérangements trop fréquents et inutiles aux voyageurs, est réglé de la manière indiquée dans le livret du service des chefs-gardes et des gardes.

Il doit avoir lieu soit avant le départ des trains des points-frontières ou de leur station d'origine, soit lors de l'embarquement des voyageurs quand ceux-ci partent d'une station intermédiaire.

Si, lors de son contrôle, le garde constate la présence de voyageurs déclassés, non munis de billets ou munis de billets insuffisants ou nuls, il procède comme le prescrit l'article **263** (1).

Art. 270. — Dès qu'un premier chef-garde a indiqué au garde-contrôle d'un train, les voitures qu'il va contrôler, cet agent doit, sous peine de punition sévère, cesser toute espèce de vérification dans ces voitures (voir l'article **298**).

3°. — *Obligations des chefs-gardes et des gardes de planton et de ceux en stationnement qui coopèrent au contrôle des trains.*

(1) Aux trains internationaux circulant entre Paris et Bruxelles et inversement, les gardes de la compagnie du chemin de fer du Nord, qui accompagnent ces trains sur tout le parcours, assurent, en cours de route, la délivrance de suppléments de classe et de parcours pour le trajet de Mons à Bruxelles et vice-versa.

De même aux trains internationaux circulant entre Liège et Erquelinnes, les voyageurs munis de billets de libre parcours ou autres exclusivement valables sur les lignes du Nord belge et qui, à défaut de temps ne peuvent se munir de billets soit à Namur, soit à Charleroy (Sud) pour le trajet entre ces deux points, sont mis en règle, en cours de route, par les soins des agents de cette compagnie.

Art. 271. — Les chefs-gardes et les gardes de planton et ceux en stationnement, qui coopèrent au contrôle des trains, soit à la station de départ, soit à d'autres stations du parcours, sont tenus, avant de commencer leurs opérations, de se présenter aux chefs-gardes de ces trains pour leur donner leur nom, l'empreinte de leur pince et recevoir leurs ordres.

Ces agents doivent remettre avant le départ aux chefs-gardes de ces trains, tous les feuillets de livrets-coupons qu'ils ont retirés des mains des voyageurs. Les chefs-gardes qui reçoivent ces feuillets, se conforment aux prescriptions des cinq derniers alinéas de l'article **287**.

Les gardes de planton, ou ceux en stationnement, mentionnent au calepin prévu à l'article **260**, les numéros des voitures qu'ils ont contrôlées.

Art. 272. — Si les chefs-gardes et gardes qui coopèrent au contrôle n'ont pu terminer celui-ci, ils doivent, avant le départ, désigner aux gardes-contrôle du train, les voitures qu'ils n'ont pu contrôler entièrement *et prévenir le personnel du service de surveillance qui consigne le fait au journal du service de jour, ou du service de nuit, selon le cas.*

II. — Livrets-coupons.

Art. 273. — Les livrets-coupons forment un assemblage de feuillets ou compartiments permettant aux voyageurs de s'arrêter, sans formalité, aux stations du parcours indiquées sur les feuillets ou compartiments (1).

Art. 274. — Tous les feuillets des livrets-coupons afférents à des parcours sur les chemins de fer de l'Etat, doivent, s'ils sont réguliers, être entaillés par les gardes au moyen de leur pince, et, autant que possible, avant le départ du point initial (voir les articles **276** et **284**).

Art. 275. — Lorsque le contrôle des livrets-coupons n'a pu être terminé avant le départ, le garde-contrôle s'efforce de le

(1) Les voyageurs porteurs de livrets-coupons pour *voyages-circulaires* ont en outre le droit de descendre à des stations autres que celles pour lesquelles un arrêt est prévu sur leurs billets, à condition de présenter ceux-ci au visa du chef de station qui y écrit, lisiblement et à l'encre, la mention : *Vu pour interruption du voyage à*, suivie de la date et de la signature.

compléter aux stations d'arrêt suivantes, et, si ce contrôle n'a pu être effectué complètement avant l'arrivée à destination, il en fait part sur-le-champ au chef-garde qui en indique le motif à ses rapports E. 791 et E. 793.

Lorsque les voitures sont à intercirculation, tous les livrets-coupons, aussi bien que tous les autres billets doivent toujours être contrôlés.

Art. 276. — Afin d'éviter de déranger inutilement les voyageurs, le garde doit, lors de son premier contrôle, prier le porteur d'un livret-coupons de lui indiquer la première station où il se propose d'interrompre son voyage et entailler tous les feuillets afférents aux parcours :

a) jusqu'à cette station, lorsque celle-ci se trouve sur le parcours du train et sur le réseau de l'Etat ;

b) jusqu'au point où le voyageur doit changer de train ou quitter les lignes de l'Etat, lorsque la station d'arrêt du voyageur ne se trouve pas sur le parcours du train ou sur le réseau de l'Etat.

Art. 277. — Dans le cas visé sous le littéra a de l'article 276, le garde doit détacher et retirer les feuillets jusqu'à la station précédant celle de destination du voyageur. Au verso du dernier feuillet qu'il a poinçonné et qu'il laisse dans le livret, le garde inscrit au crayon, la lettre initiale de son nom et la lettre initiale du nom de la station où le voyage sera interrompu.

Dans le cas envisagé sous le littéra b du même article, le garde détache et retire les feuillets jusqu'au point de coïncidence, lorsque, pour atteindre la station où il a déclaré vouloir se rendre, le voyageur doit changer de train ou quitter les lignes de l'Etat et que, au point où le changement de train ou le passage sur un autre réseau s'opère, la correspondance a lieu dans un délai maximum de **30 minutes**.

Art. 278. — Quand la correspondance s'établit dans un délai dépassant **30 minutes**, ce qui permet au voyageur de sortir de la station ou de se rendre au buffet-restaurant ou à la salle d'attente, les feuillets de livrets-coupons doivent être retirés par les gardes jusqu'à la station précédant celle où le voyageur doit attendre la correspondance.

Art. 279. — Lorsque, dans certaines gares du parcours où

des trains ont un arrêt *inférieur* à **30** minutes, mais cependant suffisant pour permettre aux voyageurs de se rendre au buffet-restaurant ou à la buvette et que les feuillets pour ces stations ou pour celles situées au delà ont déjà été retirés, le garde-salle d'attente doit se contenter de la simple production de la partie restante du livret, les voyageurs en question pouvant toujours être reconnus facilement.

Art. 280. — Aux trains internationaux directs, lorsque le voyageur a déclaré se rendre au delà de la frontière sans interruption en cours de route, tous les feuillets des livrets-coupons afférents aux parcours sur les lignes de l'Etat doivent être détachés et retirés dès le premier contrôle, si le garde-contrôle accompagne le train jusqu'à la frontière; sinon, ils ne doivent l'être que jusqu'à la station où le garde-contrôle cesse son service.

Toutefois, si le train international doit faire arrêt à une station du parcours pendant **30** minutes, *au moins*, il est procédé de la façon indiquée à l'article **278**.

Art. 281. — Lors du contrôle avant le départ de la station où la correspondance a dû être attendue, les autres feuillets sont tous retirés jusqu'à la frontière, ainsi que celui qui avait été laissé entre les mains du voyageur pour sortir de la gare, s'il ne s'en est pas servi à cette fin.

Art. 282. — Aucune exception ne peut être faite à l'égard des livrets-coupons pour l'Angleterre viâ Ostende (Quai), alors même que le voyageur déclarerait s'arrêter à Ostende. Les feuillets doivent toujours être retirés jusqu'à Ostende (Quai) n'importe dans quel cas, sauf, toutefois, ceux des voyageurs montés à Gand-St-Pierre ou à Bruges, lorsque le contrôle de ces billets n'a pu avoir lieu, *faute de temps*.

Art. 283. — Le voyageur qui veut s'arrêter à Ostende, est admis à la sortie d'Ostende (Quai) sur exhibition du restant de son livret-coupons (*couverture et feuillets pour Douvres et au delà*).

Art. 284. — En ce qui concerne les trains dont il est question à l'article **269** et auxquels les billets des voyageurs ne doivent être contrôlés qu'*une seule fois* sur les parcours Etat belge et Nord belge, on doit procéder comme il suit lorsque

les voyageurs munis de livrets-coupons effectuent, sans arrêt, les parcours Erquelines-Herbesthal, ou inversement; Quévy-Bruxelles (Midi), Quévy-Anvers (C.), Quévy-Esschen, ou inversement; Liège-Mons, Liège-Tournai, ou inversement: les gardes retirent les feuillets jusqu'à la station où ils terminent leur service et les remettent à cette station qui les conserve pour les renvoyer, sous pli, à la fin de chaque mois, les uns à la direction du contrôle des recettes, les autres à M^r Philippe, Inspecteur général des lignes Nord belges à Liège (Longdoz), selon qu'ils sont afférents à un parcours Etat belge ou Nord belge.

Art. 285. — S'il arrivait qu'un voyageur ne prétendit pas se dessaisir de ses billets par anticipation, le chef-garde ou le garde ne devrait pas insister; mais, il apposerait lisiblement sa signature sur ces billets et aurait soin, dans tous les cas, de les recueillir avant que le voyageur quitte les lignes de l'Etat.

Art. 286. — Dans tous les autres cas non prévus ci-dessus, sauf cependant dans le cas envisagé à l'article 290, 1^{er} alinéa, les feuillets afférents à des trajets effectués ou en cours, ne peuvent être détachés et retirés que par les agents des stations préposés au récolement des billets.

La couverture du livret, entaillée par le garde en même temps que le dernier feuillet du livret, est toujours laissée entre les mains du voyageur.

Art. 287. — Sauf l'exception prévue à l'article 284, les feuillets détachés par le personnel des trains sont remis, avant l'arrivée à la première station d'arrêt, au chef-garde. Celui-ci demande aux gardes, avant le départ et dès l'arrivée du train à destination, s'ils ne détiennent pas des feuillets.

Le chef-garde vérifie, séance tenante, les feuillets qui lui sont remis afin de pouvoir réparer, en temps opportun, les erreurs qui auraient pu être commises dans le retrait de ces feuillets et s'assure ensuite qu'ils portent bien toutes les empreintes de la pince de contrôle du garde: entaille, date du jour et lettre distinctive.

Les feuillets poinçonnés irrégulièrement doivent être mentionnés et annexés au rapport **E. 793**. Après avoir réprimé les irrégularités signalées, le directeur de service de l'explo-

tation transmet ces feuillets à la direction du contrôle des recettes.

Les autres sont rangés de manière que les numéros se présentent dans le même sens, puis placés sous enveloppe portant la date et le numéro du train et remis, *contre décharge*, à la station extrême du parcours.

Par station extrême du parcours, il ne faut pas comprendre les stations appartenant à des administrations étrangères qui sont parfois stations terminus des trains de l'Etat.

C'est à la dernière station de l'Etat, que doit s'effectuer la remise des enveloppes renfermant les feuillets de livrets-coupons récolés par les gardes.

Art. 288. — Les enveloppes remises par les chefs-gardes, de même que les feuillets retirés par le personnel des stations et mis également sous enveloppe, avec indication de la date et du numéro du train, sont transmis le 2 de chaque mois à la direction du contrôle des recettes, conformément aux prescriptions de l'article 318 du **R. G. C.**, 2^e partie.

Art. 289. — L'administration ayant un intérêt majeur à ce que le contrôle et le récolement des livrets-coupons se fassent d'une manière parfaite, toute irrégularité constatée dans cette partie du service donne lieu **à l'application d'une mesure disciplinaire** à charge de l'agent ou des agents en défaut.

Feuillets afférents à des parcours effectués ou à effectuer.

Art. 290. — Les agents des trains qui constatent, lors du contrôle des livrets-coupons, la présence de feuillets afférents à des *parcours effectués*, doivent les retirer et les remettre au chef-garde. Celui-ci inscrit sur chacun de ces feuillets la date du jour et le numéro du train qu'il dessert, puis les dépose, *contre décharge*, à la station extrême du parcours.

Cette station transmet, sous pli revêtu d'une étiquette **I. C. 34**: d'une part, au directeur de service de l'exploitation intéressé, les feuillets correspondant à des parcours effectués sur les lignes de l'Etat belge; d'autre part, à la direction de l'exploitation, 24^e bureau, les feuillets correspondant à des parcours effectués sur les réseaux voisins belges et étrangers.

Quant aux feuillets valables pour des *parcours à effectuer*, qui auraient été retirés abusivement sur les lignes de l'Etat belge et *qui n'auraient pu être restitués en temps utile aux voyageurs*, ils sont annexés par le chef-garde à son rapport **E. 793**, lequel doit mentionner le nom de l'agent fautif.

Le directeur de service de l'exploitation **réprime sévèrement** l'irrégularité commise et transmet ensuite à la direction de l'exploitation (15^e bureau) les feuillets afférents à des parcours à effectuer sur des réseaux voisins belges ou étrangers. Les autres feuillets sont envoyés à la direction du contrôle des recettes si aucune réclamation n'est formulée.

III. — Voitures-salon, voitures-salon-restaurant et voitures de la compagnie des wagons-lits.

Art. 291. — Outre les dispositions qui sont d'une application générale, le personnel est tenu d'observer, en matière de contrôle des billets de voyageurs, les prescriptions indiquées dans le fasc. **VII**, 1^{re} partie, du **R. G. E.**

C. — Vérifications opérées aux trains de voyageurs par les contrôleurs principaux et les contrôleurs adjoints aux directeurs de service de l'exploitation, et par les premiers chefs-gardes.

Art. 292. — Les trains de voyageurs sont vérifiés :
par les contrôleurs principaux et les contrôleurs adjoints aux directeurs de service de l'exploitation;

par les premiers chefs-gardes adjoints aux directeurs de service de l'exploitation;

par les premiers chefs-gardes attachés à la direction de l'exploitation (service des trains).

1^o. — *Vérifications effectuées par les contrôleurs principaux et les contrôleurs adjoints aux directeurs de service de l'exploitation.*

Art. 293. — Les contrôleurs principaux et les contrôleurs adjoints aux directeurs de service de l'exploitation s'assurent que les premiers chefs-gardes effectuent régulièrement leurs contrôles, et ils procèdent personnellement à toute vérification qu'ils jugent indispensable pour sauvegarder les intérêts de l'administration.

Art. 294. — A la suite de chaque vérification, un rapport (formulaire **E. 790**) indiquant les résultats de cette opération, est adressé au directeur de service de l'exploitation.

Il n'est pas dressé de rapport « néant ».

(Le modèle de ce rapport est reproduit à l'annexe n° 9.)

Art. 295. — Indépendamment de ces vérifications, les contrôleurs principaux et les contrôleurs adjoints doivent également surveiller de très près les contrôles généraux effectués par les premiers chefs-gardes, et, éventuellement, par d'autres agents qui opèrent, tantôt sur un point, tantôt sur un autre (voir l'article **302**).

2°. — *Vérifications effectuées par les premiers chefs-gardes adjoints aux directeurs de service de l'exploitation (1).*

Art. 296. — Tous les trains de voyageurs, tant de jour que de nuit, doivent être accompagnés par un premier chef-garde au moins une fois, deux fois ou trois fois par mois, selon leur importance, sur chacun des groupes où ils circulent.

Les directeurs de service de l'exploitation dressent la liste des trains de chacune des catégories.

Ils règlent les prestations des premiers chefs-gardes, et ils combinent les tournées de ceux-ci de façon à tenir constamment en éveil le personnel préposé au contrôle des billets.

(1) Les premiers chefs-gardes exercent aussi une surveillance active sur le *service des trains de marchandises* et vérifient, notamment :

a) si les trains ne sont pas surchargés, mal composés et si les wagons y sont classés régulièrement;

b) si l'accrochement des wagons est régulier et les tendeurs parfaitement serrés;

c) si les trains sont munis des signaux réglementaires;

d) si le nombre réglementaire de quilles d'enraiment ou de cales d'arrêt à manche se trouve dans les fourgons à bagages;

e) si le petit matériel confié aux chefs-gardes est au complet et en bon état;

f) si les prescriptions concernant le service des bâches sont ponctuellement observées;

g) si les calepins de décharge **E. 989** et les calepins **E. 848** sont régulièrement tenus.

Ils peuvent également être désignés pour accompagner les trains de marchandises dont la marche laisserait à désirer sous le rapport de la régularité.

Dans ce cas, ils dressent un rapport sur la marche de ces trains et proposent les mesures qu'il conviendrait de prendre pour ramener la régularité dans le service.

Ils prescrivent notamment aux premiers chefs-gardes de procéder, dans les stations de coïncidence qui s'y prêtent le mieux, à des vérifications ayant un caractère général.

Pour la détermination des parcours sur lesquels les trains doivent être accompagnés, ils choisissent les trains où les premiers chefs-gardes peuvent exercer le plus efficacement leur surveillance et s'assurer que les chefs-gardes et les gardes *ont rempli* leurs obligations au point de vue du contrôle des billets.

Art. 297. — Le service des premiers chefs-gardes est limité aux lignes formant le groupe auquel ils sont attachés, sauf dans le cas où les trains à contrôler sont directs et ne s'arrêtent pas à la station située à la limite du dit groupe, ni à une station voisine de cette limite et située en deçà. Dans ce cas, le contrôle des trains dont il s'agit est réglé de commun accord entre les directeurs de service intéressés.

Toutefois, lorsqu'ils se trouvent dans une station formant point de contact avec un groupe voisin, ils doivent y contrôler les trains devant circuler sur les lignes de cet autre groupe.

Art. 298. — Au moment de commencer son contrôle, le premier chef-garde désigne au personnel du train les voitures qu'il va contrôler (voir l'article **270**).

Art. 299. — La vérification de chaque billet est constatée par une entaille pratiquée au moyen d'une pince dont chaque premier chef-garde est muni (voir l'article **353**).

Art. 300. — La vérification du premier chef-garde porte sur les différentes obligations qui incombent au personnel des trains, et, *notamment*, sur les points suivants :

a) si chaque voyageur est muni d'un billet (billet ordinaire, livret-coupons, carte d'abonnement, coupon de service, carnet-coupon, etc.) et si ce billet est régulier, c'est-à-dire timbré (1), ne présentant aucune trace de falsification, valable pour la destination du voyageur et pour la classe de voiture où il a pris place, et non périmé.

Pour ce qui concerne particulièrement les cartes d'abonnement, le premier chef-garde prend, deux fois par semaine

(1) Voir le renvoi (1) figurant au bas de la page **91**.

du 1^{er} octobre au 1^{er} mai et trois fois par semaine du 1^{er} mai au 1^{er} octobre, les renseignements que comporte le recto du formulaire dont le modèle est reproduit à l'annexe n^o 10.

Il consigne ces renseignements sur son rapport **E. 792** et sur le formulaire susvisé, au recto; puis, selon que la carte a été ou n'a pas été timbrée par une station de l'Etat belge, il transmet directement le formulaire soit au chef de cette station — lequel le renvoie au directeur de service dont relève le premier chef-garde, après avoir approprié comme il convient le texte du verso — soit à la direction du contrôle des recettes qui se charge alors de vérifier l'exactitude des renseignements.

Mensuellement, les directeurs de service de l'exploitation expédient à la direction précitée, après s'être assurés au moyen du rapport **E. 792** qu'il n'en manque pas, tous les formulaires que les stations leur ont adressés, et cette direction en rapproche les indications des documents de comptabilité en sa possession.

Il va de soi que ce contrôle ne doit s'exercer qu'à l'égard des voyageurs dont l'identité n'est pas connue, de façon à éviter que la mesure puisse être considérée comme tracassière pour le public;

b) si les personnes munies soit de billets à $1/4$ et à $1/2$ prix, soit de billets portant l'inscription « *Police judiciaire des Parquets* » (1) ou celle d'un département ministériel, soit encore de billets où se trouve la mention « *Débet* » ou « *Service militaire* » suivie de l'une des indications « *Congé ou Service* » ou « *Rappel d'urgence* » sont en possession de titres justifiant la délivrance de semblables billets.

Toutefois les officiers en tenue militaire sont dispensés d'exhiber leur carte d'identité à l'appui d'un billet à prix réduit;

c) si les billets de toute nature ont été contrôlés en conformité des instructions sur la matière;

d) si le voyageur ne se trouve pas dans un train autre que celui qu'il aurait dû prendre;

e) si le personnel des trains remplit toutes les obligations qui lui sont imposées par les instructions relatives aux voyages gratuits;

(1) Voir renvoi (4) page 92.

f) si les chefs-gardes ou les gardes perçoivent régulièrement le prix des billets-jarretières délivrés aux voyageurs s'embarquant aux points d'arrêt non gardés, de même qu'à certaines stations et haltes déterminées.

A cet effet, avant de commencer son contrôle, le premier chef-garde se fait exhiber le relevé-contrôle des billets débités et en confronte les indications avec les billets en mains du chef-garde ou du garde et des voyageurs.

Pendant ce contrôle, les chefs-gardes ou les gardes doivent, sous peine de punition sévère, cesser toute distribution;

g) si les gardes ont soin d'indiquer aux voyageurs, munis de billets pour au delà, la station où ils doivent changer de train; si les stations d'arrêt ainsi que la durée de tout stationnement de cinq minutes et plus, sont régulièrement annoncées à haute et intelligible voix et si les portières sont ouvertes et refermées en temps voulu;

h) si les chefs-gardes et les gardes voyageant haut-le-pied coopèrent, en cours de route, à l'embarquement et au débarquement des voyageurs;

i) si l'on observe strictement les instructions relatives: au contrôle des billets avant le départ des stations de formation, et, autant que possible, des stations de coïncidence; au transport gratuit des colis accompagnant les voyageurs; à l'affectation des compartiments spécialisés; à la défense de réserver indûment des compartiments de voitures; au placement des voyageurs dans les trains; à l'attention à apporter pour assurer la sécurité des voyageurs à la montée et à la descente aux stations intermédiaires; à la surveillance à exercer lors de la mise en marche des trains; à la défense faite aux chefs-gardes et aux gardes de circuler sur les marchepieds des voitures, pendant la marche du train, pour contrôler les billets des voyageurs; à la défense faite aux gardes de prendre place dans les compartiments de 1^{re} classe, dans les voitures-salon, dans les voitures de la compagnie des wagons-lits, dans les compartiments spécialisés pour les dames et dans tous autres compartiments occupés exclusivement par des dames; aux contrôles à effectuer par les chefs-gardes; à la tenue régulière, par les gardes préposés au contrôle, du calepin **E. 1000** prévu à l'article **260**;

j) si les chefs-gardes et les gardes entretiennent proprement leur pince et la série de caractères contenus dans la boîte qui accompagne la pince;

k) si les calepins série **E. 848** sont régulièrement tenus.

Art. 301. — Lorsque le premier chef-garde trouve dans les trains des voyageurs non munis de billets, ou porteurs de billets sans valeur ou de billets insuffisants, il se substitue au garde et procède comme il est indiqué à l'article **263**, sauf qu'il ne confie au chef-garde les billets retirés des mains des voyageurs que s'il ne peut les remettre lui-même au personnel de surveillance des stations où doivent s'effectuer les régularisations.

Quand cette impossibilité se présente, il charge le garde de conduire les voyageurs auprès du chef de station ou de son délégué, et il mentionne spécialement dans son rapport **E. 792** les mesures qu'il a prises ou prescrites.

Art. 302. — Hebdomadairement, le directeur de service de l'exploitation prescrit aux premiers chefs-gardes de son groupe d'accompagner *simultanément* une série de trains choisis parmi ceux qui sont le mieux utilisés et qui relèvent d'importantes correspondances en cours de route.

En outre, il désigne les trains d'importance secondaire que les premiers chefs-gardes devront éventuellement contrôler, dans les stations où ils seront forcés de séjourner momentanément.

Les premiers chefs-gardes apposent alors *chacun* leur visa sur le rapport **E. 791**, ou **E. 791bis** du chef-garde dont ils ont accompagné ou contrôlé le train.

Art. 303. — Aussi souvent que possible, les premiers chefs-gardes sont chargés d'exercer une surveillance sur le récolement des billets à la sortie des gares, afin de s'assurer que les récoleurs vérifient consciencieusement les titres qui leur sont exhibés ou remis, et que les billets recueillis sont réguliers et ont été poinçonnés comme il convient.

Dans les stations importantes, cette surveillance doit avoir lieu une fois par semaine, à un jour quelconque; mais, lorsque dans le courant de la semaine se présentent les dates du **15**, du **30** ou du **31**, c'est pour le lendemain ou le surlendemain de ces dates qu'elle est prescrite. En tout cas, qu'elle se fasse le **1^{er}**, le **2**, le **16** ou le **17** du mois, ou à toute autre date, elle doit toujours porter plus particulièrement sur le contrôle des cartes d'abonnement.

De temps en temps, les premiers chefs-gardes sont invités à se substituer aux récoleurs, afin de déjouer les connivences coupables qui pourraient s'être établies entre ces agents et des voyageurs indécents.

Art. 304. — En cas de tentative de fraude dûment constatée, les premiers chefs-gardes se conforment aux prescriptions du commentaire de l'article 9 de l'arrêté royal du 4 avril 1895 (voir le fasc. VIII, 1^{re} partie, du R. G. E.).

Art. 305. — Les résultats des vérifications des premiers chefs-gardes sont consignés dans un rapport série E. 792, dont le modèle est reproduit à l'annexe n° 11. Ce rapport est envoyé journellement au chef immédiat dont relèvent les intéressés.

Art. 306. — Les premiers chefs-gardes sont tenus d'exercer des contrôles fréquents sur les trains auxquels il est délivré des billets-jarretières. Ils doivent faire mention à leurs rapports E. 792, de toutes les irrégularités, quelles qu'elles soient, qu'ils ont constatées; des contrôles généraux, avec indication des noms des fonctionnaires qui ont surveillé ces contrôles, ainsi que des vérifications opérées à la sortie des gares.

Ils doivent aussi *signaler* dans leurs rapports tout porteur d'un billet d'abonnement hebdomadaire qui paraît ne plus réunir les conditions requises pour l'obtention d'un billet de l'espèce, et annexer à ces rapports les feuillets de livrets-coupons, afférents à des parcours *effectués*, qu'ils ont récolés.

Quant aux feuillets afférents à des parcours à *effectuer*, ils les remettent au chef-garde qui dessert le train.

Art. 307. — Les premiers chefs-gardes ont également pour devoir de seconder activement les directeurs de service, dans la surveillance à exercer pour assurer aux trains de voyageurs une marche régulière.

Ils portent principalement leur attention sur les points ci-après :

a) si les gardes activent, dans une juste mesure, l'embarquement et le débarquement des voyageurs;

b) si le chargement et le déchargement des bagages aux stations intermédiaires ont lieu avec toute la célérité exigée;

c) si les arrêts aux stations intermédiaires ne dépassent

pas, sans motifs plausibles, le délai accordé au tableau de service ;

d) si les trains marchent à la vitesse réglementaire, etc. ;

e) si la composition des trains est en rapport avec le mouvement des voyageurs ;

f) si les voitures à voyageurs sont convenablement entretenues (voir, au surplus, le second alinéa de l'article **414**, fasc. **III**, 1^{re} partie, du **R. G. E.**).

Ils s'assurent également de la bonne tenue des gardes et de la manière dont ces agents se comportent envers les voyageurs. Le moindre manque d'égards de leur part est consigné avec soin dans leur rapport, de même que toute irrégularité relative aux points indiqués ci-dessus et tout fait quelconque de nature à intéresser le service ;

g) ils procèdent, de concert avec les chefs de station, aux interrogatoires périodiques des chefs-gardes et gardes pour s'assurer que ceux-ci ont une connaissance exacte des instructions relatives aux signaux et aux mesures à prendre en cas d'accident et autres obligations qui leur incombent.

Ils s'assurent, dans leurs tournées, que les chefs-gardes et les gardes chargés des fonctions de chef-garde, sont porteurs des règlements dont ils doivent être pourvus et que ceux-ci sont bien tenus à jour ;

ils consignent leurs observations dans la colonne à ce destinée, de leur rapport **E. 792**, et ils mentionnent aussi, dans cette colonne, les noms des chefs-gardes et des gardes qui étaient présents aux interrogatoires périodiques, en spécifiant quels sont ceux de ces agents qui ont été questionnés ;

h) s'ils ont à signaler des irrégularités, avaries, etc., se rapportant aux services des voies et travaux, de la traction, des voitures, de l'éclairage et du chauffage, etc., ils en font mention à leur rapport.

Art. 308. — Les dispositions faisant l'objet de l'article **269** ne modifient en rien les obligations des premiers chefs-gardes, quant au contrôle des billets et à la surveillance à exercer sur les opérations des gardes.

Art. 309. — Les premiers chefs-gardes ne peuvent voyager dans les trains ni exercer leurs fonctions sans porter la tenue déterminée par les règlements.

Ils sont tenus de viser, dans les stations où ils font arrêt, le rapport **E. 791** ou **E. 791bis** du chef-garde, après y avoir consigné le numéro du train dont ils sont descendus et qu'ils ont contrôlé.

Art. 310. — Les premiers chefs-gardes doivent se pénétrer de toute l'importance du mandat qui leur est confié et ne rien négliger pour s'acquitter de leurs fonctions de manière que l'administration retire de leur service de contrôle tout le fruit qu'elle est en droit d'en attendre.

Ceux qui se seront montrés indignes de la confiance que l'administration a placée en eux, en les élevant au poste qu'ils occupent, subiront la dégradation.

Art. 311. — Un relevé mensuel (autographie **E. 3136**) des contrôles effectués aux trains de voyageurs par les premiers chefs-gardes, est tenu dans les bureaux des directeurs de service de l'exploitation.

Le modèle de ce relevé est reproduit à l'annexe n° 12.

3°. — *Vérifications effectuées par les premiers chefs-gardes attachés à la direction de l'exploitation (service des trains).*

Art. 312. — Les premiers chefs-gardes attachés à la direction de l'exploitation (service des trains) procèdent à des vérifications qui ont lieu à des jours, sur des parcours et à des points indéterminés. Pour le surplus, ils se conforment aux dispositions des articles **298** à **301**, **303**, **304**, **305**, **306** (sauf pour ce qui concerne l'indication du nom des fonctionnaires ayant surveillé leurs contrôles généraux), **307** (§§ *a* à *f*, *g* [2^e alinéa] et *h*), **308**, **309** et **310**.

Art. 313. — Ils effectuent également des contrôles généraux sur tout le réseau, mais en ayant soin, autant que possible, de ne pas instrumenter en même temps et aux mêmes endroits que leurs collègues des différents groupes, sauf dans des cas où l'intérêt du service l'exige.

Art. 314. — Les premiers chefs-gardes de la direction de l'exploitation sont, en outre, chargés de missions spéciales.

D. — Surveillance spéciale à exercer par les chefs de station sur le travail des gardes-salles d'attente et des récoleurs.

Art. 315. — Dans les stations où l'organisation du service du contrôle à l'entrée et à la sortie est moins complète que dans les gares importantes, le chef de station est tenu d'exercer une surveillance spéciale sur la vérification, par les gardes-salles d'attente et par les récoleurs, des titres de transport et, surtout des cartes d'abonnement. En cas d'impossibilité, il délègue un agent pour surveiller le travail de ces agents.

Cette surveillance est prescrite au moyen du formulaire **E. 998** dont le modèle est reproduit à l'annexe n° **13**.

E. — Vérification des rapports et instruction des irrégularités.

Art. 316. — Les rapports fournis par MM. les contrôleurs principaux et contrôleurs adjoints aux directeurs de service de l'exploitation, chefs de station et premiers chefs-gardes, sont minutieusement vérifiés, dès leur réception, dans les bureaux de MM. les directeurs de service de l'exploitation; les irrégularités relevées sont immédiatement instruites, et les mesures nécessaires prises pour en prévenir le retour.

F. — Récolement des billets de voyageurs; des documents tenant lieu de billets ou justifiant la délivrance de billets à 1/2 ou à 1/4 de prix; des tickets d'entrée et des bulletins de bagages pour le transport des vélocipèdes.

1°. — *A la sortie des stations, des haltes et des points d'arrêt gardés.*

Art. 317. — Le récolement des billets, coupons de service, réquisitoires pour le transport des agents de la douane et des ouvriers recrutés soit à l'essai, soit à titre provisoire, bulletins **C.R. 1206** et **1206bis**, autorisations pour les abonnés à la semaine de voyager par d'autres trains ou à d'autres jours que ceux désignés pour leur transport, souches, ainsi que des tickets, des bulletins de bagages pour le transport des vélocipèdes et des bons d'entrée, se fait par des agents qu'a désignés le directeur de service et sous la surveillance des chefs de station, de leurs délégués et des premiers chefs-gardes.

Art. 318. — Le récoleur doit apporter toute son attention

aux obligations qui lui incombent, surveiller le poste auquel il est attaché, éviter toute conversation qui serait de nature à le distraire de son devoir et empêcher les voyageurs, ou toute personne étrangère à son service, de stationner au poste qu'il dessert.

Art. 319. — Les cartes et les billets d'abonnement, les permis de libre parcours, les cartes d'identité *constituant un titre de transport gratuit*, les carnets-coupons de service, les bulletins de marche, les ordres d'escorte, les titres justifiant la délivrance de billets à prix réduit, ne sont pas récolés.

Le récoleur doit s'assurer *tout spécialement* :

1° que le billet ou le ticket est régulièrement timbré (1) ;

2° que le titre de transport est valable pour le train emprunté et qu'il porte le nom de la station où le voyageur est descendu ou de l'une des stations situées au delà dans le sens de la marche du train ;

3° que les cartes et les billets d'abonnement, ainsi que les billets sociétaires, sont valables pour le jour, la période en cours et le parcours effectué.

Le récoleur reçoit de son chef immédiat, le **2** et le **17** de chaque mois, un relevé des cartes d'abonnement ordinaires et scolaires *débitées* par la station et non restituées le lendemain du jour de l'expiration de leur délai de validité. Ce relevé mentionne le numéro et la catégorie des cartes dont il s'agit, ainsi que le nom des titulaires de ces cartes.

Cet agent reçoit aussi de son chef immédiat un relevé distinct des cartes d'abonnement de **15** et de **5** jours *émises* par la station et non rentrées, relevé qui est complété au fur et à mesure de l'expiration du délai de validité ;

4° que le portrait du détenteur est apposé sur les cartes d'abonnement (2), les permis de libre parcours (3), les carnets-coupons de service (2), les cartes d'identité *donnant*

(1) Les billets modèle A délivrés aux personnes voyageant en débet pour le compte du département de la défense nationale et les billets d'abonnement à l'usage des ouvriers ne sont pas timbrés : les premiers sont datés à la plume, les seconds portent le numéro de la semaine en cours.

(2) En outre, l'empreinte d'un timbre sec ou humide doit figurer mi-partie sur le portrait, mi-partie sur le carnet ou la carte.

(3) Les permis délivrés aux fonctionnaires de compagnies en relations sont dépourvus de photographie et il en est fait mention dans la case « ad hoc ».

droit à l'obtention de billets à prix réduit, et que ces documents sont signés par les intéressés (1) ;

5° que les permis de libre-parcours, les cartes d'identité *constituant un titre de transport gratuit*, les carnets-coupons de service, les coupons de service, portent la signature de l'autorité ou du fonctionnaire qui les a délivrés ;

6° que les cartes d'identité *constituant un titre de transport gratuit* sont signées par les titulaires ;

7° que les personnes munies soit de billets à $1/4$ et à $1/2$ prix, soit de billets portant l'inscription « *Police judiciaire des Parquets* (2) ou celle d'un département ministériel, soit encore de billets où se trouve la mention « *Débet* » ou « *Service militaire* » suivie de l'une des indications « *Congé ou Service* » ou « *Rappel d'urgence* » sont en possession de titres justifiant la délivrance de semblables billets.

Toutefois, les *officiers en tenue militaire* sont dispensés d'exhiber leur carte d'identité à l'appui d'un billet à prix réduit ;

8° que les *livrets-coupons*, pour voyage circulaire ou pour voyage à itinéraire fixe, sont régulièrement utilisés ; qu'ils sont frappés du timbre sec de l'administration qui les a émis, sur la couverture et sur les coupons (3) ; qu'ils sont datés et qu'ils contiennent éventuellement les feuillets afférents aux parcours restant à effectuer ;

9° que les feuillets afférents à des parcours sur les lignes de l'Etat belge et entrant dans la composition des livrets pour voyages combinables, sont frappés du timbre sec de l'Etat belge et datés ;

10° que les tickets sont réguliers.

Eventuellement, il se fait présenter l'autorisation qui permet à des sociétaires de scinder leur voyage.

Art. 320. — Le récoleur doit toujours faire exhiber les cartes d'abonnement, permis de libre parcours, carnets-coupons de service, etc. ; il ne peut se contenter du mot « abonné », ou « service », pour laisser sortir le voyageur.

(1) Si le titulaire est illettré, ou se trouve momentanément dans l'impossibilité de signer, il doit en être fait mention à la place réservée pour la signature .

(2) Voir renvoi (4) page 92.

(3) La couverture des livrets-coupons émis par les agences de voyages n'est pas frappée du timbre sec.

Art. 321. — Le récoleur ne peut retirer les billets « *sociétaires* » présentés *en bloc* à la sortie de la gare, soit par le président, soit par un membre de la société. Il doit exiger, de chaque sociétaire, qu'il soit porteur de son billet.

Art. 322. — Toutes les mesures conciliables avec le contrôle à la sortie des stations, haltes et points d'arrêt gardés doivent être prises pour éviter des réclamations ou des plaintes du public.

Art. 323. — Le récolement doit se faire avec toute la promptitude désirable, afin de ne pas retenir les voyageurs inutilement en gare.

En cas d'affluence de voyageurs, le personnel doit être renforcé et des issues supplémentaires doivent être établies pour que le contrôle à la sortie s'effectue avec facilité et rapidité.

Toute reprise de billet faite abusivement donne lieu à l'application d'une mesure sévère de répression.

Art. 324. — Le récoleur est muni d'une boîte en fer-blanc, fermée au moyen d'un cadenas dont la clef est conservée par le chef de station ou son délégué, ou bien par le chef-récoleur.

Il porte cette boîte en bandoulière (1) et y dépose les billets, les coupons de service, les tickets, les bulletins **C. R. 1206** et **1206bis**, les autorisations pour les abonnés à la semaine de voyager par d'autres trains ou à d'autres jours que ceux désignés pour leur transport, les réquisitoires pour le transport des agents de la douane ou des ouvriers recrutés soit à l'essai, soit à titre provisoire, les souches des bons concernant le transport des indigents rapatriés et les bulletins de bagages pour le transport des vélocipèdes, au moment où il les reçoit.

Il lui est strictement défendu de conserver un billet ou un titre quelconque en main pendant les opérations du récolement, sauf, cependant, quand il s'agit d'un billet irrégulier d'un voyageur qui s'est présenté à la sortie dans les conditions spécifiées à l'article **326**, d'un ticket irrégulier, d'un bon

(1) Dans les stations où ils disposent de loges, les récoleurs sont dispensés de porter la boîte en bandoulière : la boîte est alors accrochée à un endroit tel de la loge que les billets peuvent être introduits facilement dans la boîte.

d'entrée ou de feuillets afférents à des parcours effectués *sur des lignes étrangères*.

Ces feuillets ainsi que les bons d'entrée sont remis *immédiatement*, après récolement, au chef de station ou à son délégué, éventuellement par l'intermédiaire du chef-récoleur (voir l'article 331).

Art. 325. — Après l'arrivée de chaque train ou de plusieurs trains venus à peu près en même temps, les récoleurs doivent remettre leur boîte à l'agent spécialement chargé de la vérification des billets et des tickets recueillis.

Les boîtes utilisées aux points d'arrêt et contenant les billets recueillis pendant la journée sont, à la fin de celle-ci, envoyées à la station gérante qui, après en avoir retiré le contenu, les renvoie, cadénassées, le lendemain, par premier train.

Art. 326. — Toute personne qui ne peut présenter un ticket ou un titre de transport régulier au contrôle de sortie, est retenue par le récoleur pour être conduite, éventuellement par l'intermédiaire du chef-récoleur, auprès du chef de station ou de halte.

Cependant, lorsque dans les stations où les distributeurs sont autorisés à effectuer des régularisations d'office, un voyageur déclare, *avant toute interpellation*, à l'agent préposé au récolement des billets, qu'il a prolongé son voyage, cet agent se borne à lui indiquer le guichet de régularisation.

Lorsqu'il s'agit d'une personne qui se présente, non munie d'un ticket ou d'un titre de transport régulier, à la sortie d'un point d'arrêt gardé, c'est le préposé à ce point d'arrêt qui perçoit la taxe, et, le cas échéant, la surtaxe réglementaire, après avoir pris les nom, prénoms, profession et domicile de l'intéressé.

Cet agent communique ensuite ces renseignements au chef de la station dont il relève.

Le récoleur doit *signaler* à son chef immédiat tout porteur d'un billet d'abonnement hebdomadaire qui paraît ne plus réunir les conditions requises pour l'obtention d'un billet de l'espèce.

Art. 327. — *Il est formellement interdit au récoleur de faire une perception quelconque, sous quelque prétexte que*

ce soit, sauf dans le cas prévu au troisième alinéa de l'article 326.

Toute infraction à cette défense peut entraîner le renvoi de l'agent en défaut.

Art. 328. — Sauf les exceptions que certaines dispositions locales pourraient rendre nécessaires, le récoleur ne peut autoriser un voyageur à pénétrer dans la gare par les portes affectées à la sortie.

Art. 329. — Il est fait exception à cette règle pour les fonctionnaires supérieurs des administrations des chemins de fer, postes, télégraphes et marine, munis d'un libre parcours, et pour les autorités mentionnées dans l'arrêté ministériel du 15 mai 1897 (voir fasc. VIII, 1^{re} partie du R. G. E.).

2^o. — *Dans les trains, lorsque les billets sont en destination de points d'arrêt non gardés.*

Art. 330. — 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 gérante, laquelle est chargée de les transmettre à la direction du contrôle des recettes.

3^o. — *Dispositions spéciales concernant les feuillets de livrets-coupons afférents à des parcours effectués ou à effectuer.*

Art. 331. — Le récoleur qui constate, dans les livrets-coupons, la présence de feuillets afférents à des *parcours effectués*, doit les retirer et les remettre au chef de station, ou à son délégué, éventuellement par l'intermédiaire du chef-récoleur.

Après y avoir indiqué la date du jour et le numéro du train à l'arrivée duquel le retrait a été effectué, le chef de station transmet, sous pli revêtu d'une étiquette I. C. 34: d'une part, au directeur de service de l'exploitation intéressé, les feuillets correspondant à des parcours effectués sur les lignes de l'Etat belge; d'autre part, à la direction de l'exploitation (24^e bureau), les feuillets correspondant à des parcours effectués sur les réseaux voisins, belges et étrangers.

Quant aux feuillets valables pour des *parcours à effectuer*, qui auraient été retirés abusivement par les récoleurs et qui n'auraient pu être restitués en temps utile aux voyageurs, le chef de station doit les transmettre au directeur de service de l'exploitation intéressé, à l'appui d'un bulletin **I. C. 25**.

Ce fonctionnaire **réprime sévèrement** l'irrégularité commise et transmet ensuite à la direction de l'exploitation (**15^e bureau**), les feuillets afférents à des *parcours à effectuer* sur des réseaux voisins, belges ou étrangers. Les autres feuillets sont envoyés à la direction du contrôle des recettes, si aucune réclamation n'est formulée.

G. — Dispositions générales applicables aux agents préposés au contrôle des billets.

Art. 332. — Les chefs-récoleurs, les récoleurs et les gardes-salles d'attente, sont pourvus par les soins du chef de station d'un manuel où sont réunies toutes les instructions qu'ils doivent connaître pour remplir leurs obligations, notamment celles qui sont relatives à la validité et au modèle des billets des diverses catégories ou à d'autres documents que doivent exhiber ou remettre les voyageurs.

De même, toutes les autres instructions que doit connaître le personnel des trains qui est appelé à contrôler les billets des voyageurs, figurent dans le fascicule **IV** du manuel du premier chef-garde, du chef-garde et du garde.

Art. 333. — Toutes les irrégularités constatées, en matière d'emploi de billets de voyageurs, par le personnel des stations et des haltes, ainsi que celles qui sont portées à la connaissance des chefs de station par les contrôleurs principaux et contrôleurs adjoints aux directeurs de service de l'exploitation, les premiers chefs-gardes, les chefs-gardes, les gardes et les préposés aux points d'arrêt gardés, sont signalées aux directeurs de service de l'exploitation au moyen d'un bulletin **I. C. 25**.

Les directeurs de service les instruisent sous leur responsabilité et, le cas échéant, les répriment conformément aux règlements.

Pour ce qui concerne les irrégularités constatées lors du classement des billets, voir l'article **303**, 2^e partie du **R. G. C.**

Art. 334. — Toute négligence dans le contrôle des billets, qui est de nature à faire supposer une tentative de fraude, est punie d'une réprimande sévère.

Art. 335. — Tout agent préposé au contrôle des billets, qui est soupçonné d'infidélité, peut être soumis à une visite corporelle; il doit être suspendu de ses fonctions, jusqu'à nouvel ordre, si on le trouve nanti de billets susceptibles d'être remployés, et déféré à la justice si la fraude est établie.

Art. 336. — Est révoqué, sans préjudice à des poursuites judiciaires, tout agent préposé au contrôle des billets qui est convaincu d'avoir laissé voyager gratuitement une personne étrangère à l'administration.

H. — **Pinces de contrôle servant à entailler les billets des voyageurs ainsi que les tickets d'entrée.**

Art. 337. — Les gardes-salles d'attente, les distributeurs de billets desservant les guichets établis à l'intérieur de certaines stations, les chefs-gardes et les gardes s'occupant du contrôle des billets, ainsi que les premiers chefs-gardes, sont pourvus d'une pince de contrôle et d'une boîte contenant des caractères d'impression qui sont mobiles.

Des marques distinctives sont gravées sur la branche supérieure de la pince et sur la boîte à caractères.

La pince pratique une entaille et imprime, à sec, sur le billet, la date du jour ainsi qu'un littéra.

La lettre **R**, suivie d'un chiffre (de **1** à **0**) sert à caractériser les pinces de réserve. Exemple: **R¹**, **R²**, **R³**..... **R⁰**.

1^o. — *Pinces à l'usage des gardes-salles d'attente.*

Art. 338. — Toutes les stations, toutes les haltes et tous les points d'arrêt gardés sont pourvus de pinces de contrôle à l'usage des gardes-salles d'attente.

Ces pinces ont toutes un même emporte-pièce de forme circulaire; elles impriment, au-dessus de l'entaille pratiquée dans le billet, une lettre de l'alphabet et, au-dessous de cette entaille, la date du jour.

Art. 339. — Dans les stations importantes où le contrôle

des billets à l'entrée en gare est effectué par plusieurs agents, chaque pince imprime une lettre distinctive.

Ainsi, par exemple, si dans une station cinq agents sont préposés à la vérification des billets, la lettre **A** est affectée à la première pince, **B** à la deuxième, **C** à la troisième, **D** à la quatrième et **E** à la cinquième.

Art. 340. — Sur la branche supérieure de chaque pince sont gravées la lettre distinctive affectée à la pince et, au-dessus de cette lettre, l'abréviation télégraphique du nom de la station propriétaire (1).

Ces indications sont reproduites sur la boîte à caractères.

Art. 341. — Les haltes et les points d'arrêt gardés sont pourvus de pinces imprimant une lettre consécutive à la dernière qui est utilisée par la station dont ils dépendent.

Si la station visée au second alinéa de l'article **339**, a sous sa dépendance une halte et un point d'arrêt gardé la lettre distinctive **F** est affectée à la halte et la lettre distinctive **G** au point d'arrêt.

L'abréviation télégraphique du nom de la *station gérante* et la lettre distinctive sont gravées sur la branche supérieure de la pince ainsi que sur la boîte à caractères dont les haltes et points d'arrêts gardés font usage.

Art. 342. — Les pinces formant la réserve de certaines gares servent, non seulement à suppléer aux objets de l'espèce ou à les remplacer dans les stations au nom desquelles elles sont facturées, mais aussi dans les gares voisines.

Art. 343. — Afin d'empêcher que des boîtes à caractères ne s'égarerent, celles-ci doivent être déposées dans un local spécial, à désigner par le chef de station, dès que la pince a été appropriée à la date du jour et essayée au moyen d'une bande de carton.

2°. — *Pinces à l'usage des distributeurs desservant les guichets intérieurs.*

Art. 344. — Les distributeurs desservant les guichets inté-

(1) Pour les stations d'Anvers (Waes), de Caestre et de Godewaersvelde, l'abréviation télégraphique est remplacée respectivement par les numéros **960**, **1230** et **1229**.

rieurs établis dans certaines stations (1), sont pourvus de pinces de contrôle, à petit perforateur carré (voir l'article 251) et d'une boîte contenant des caractères d'impression.

Il n'est mis en usage qu'une seule pince de l'espèce par guichet intérieur.

Art. 345. — Les stations qui seront dotées, à l'avenir, d'un guichet intérieur, auront soin de réclamer, dans la forme ordinaire et en temps utile, au dépôt des ateliers centraux de Malines, la pince de contrôle nécessaire.

3°. — *Pinces à l'usage des chefs-gardes et des gardes.*

Art. 346. — Tout chef-garde qui dessert, seul, un train de voyageurs ainsi que tout garde de service aux trains de voyageurs, reçoit de la station-dépôt dont il relève, une pince accompagnée d'une boîte à caractères.

Cette pince pratique une entaille qui diffère pour chaque dépôt.

Les fac-similés des entailles figurent au livret du service des chefs-gardes et des gardes, en regard du nom des stations auxquelles ils se rapportent.

Art. 347. — La marque distinctive des pinces d'un même dépôt consiste en une lettre, ou bien en une lettre et un chiffre.

La lettre **Q** n'est pas utilisée afin d'éviter toute confusion avec la lettre **O**.

Lorsque l'effectif d'un dépôt ne comprend pas plus de **25** agents qui assurent le contrôle des billets de voyageurs, la lettre **A** est affectée à la première pince, **B** à la deuxième, **C** à la troisième, **D** à la quatrième et ainsi de suite jusqu'à **Z**.

Quand le service est exécuté par un nombre supérieur d'agents, on emploie, à partir de la vingt-sixième pince, une lettre de l'alphabet suivie d'un seul chiffre, en commençant par la lettre **A** et par le chiffre **1**.

Exemples: Si **35** chefs-gardes et gardes coopèrent au contrôle, les pinces faisant partie de la série de **26** à **35** ont res-

(1) Ces stations sont indiquées dans l'Indicateur officiel des trains, sous la rubrique « Guichets à l'intérieur des gares ».

pectivement pour marque distinctive les caractères **A 1, A 2, A 3, A 4, A 5, A 6, A 7, A 8, A 9, A 0.**

S'il y a **195** agents coopérant au contrôle, les caractères **S 1 S 2, S 3, S 4, S 5, S 6, S 7, S 8, S 9** et **S 0** sont employés pour les pinces de la série de **186** à **195**.

Sur la branche supérieure de la pince et sur la boîte à caractères se trouve gravée la lettre distinctive de la pince.

En outre, sur la boîte à caractères figure, au-dessous de cette lettre, le fac-similé de l'entaille de la pince.

Art. 348. — La station-dépôt tient un compte de la répartition des pinces entre les chefs-gardes et les gardes, et cela afin de pouvoir découvrir, au besoin, d'après la lettre distinctive, l'agent qui a contrôlé le billet.

Art. 349. — L'effectif de chaque dépôt est constitué de façon à comprendre un certain nombre de pinces de réserve.

Les chefs-gardes et les gardes desservant des trains de marchandises et qui sont chargés exceptionnellement du service du contrôle des billets aux trains de voyageurs, se servent des pinces de réserve, de même que les chefs-gardes de réserve et de planton ou en stationnement, s'ils ne se trouvent pas dans les conditions prévues à l'article **346**.

Ces pinces sont remises contre décharge aux intéressés.

Ceux-ci les restituent aussitôt que le service extraordinaire est terminé.

Art. 350. — En cas de mutation pour une autre résidence, ou de transfert d'un agent d'un train de voyageurs à un train de marchandises, le chef de station remet la pince de cet agent à celui qui le remplace et modifie en conséquence ses écritures.

Art. 351. — Le chef-garde essaie personnellement, avant le départ de chaque train, la pince de ses gardes, celles des chefs-gardes et des gardes de planton ou en stationnement qui coopèrent au contrôle (voir l'article **271**), ainsi que celles des gardes qui pourraient lui être adjoints en cours de route.

Il se munit, à cette fin, à la station-dépôt à laquelle il est attaché, de bandes de carton (voir l'article **359**).

Le nom du chef-garde est inscrit sur ces bandes par la station qui les délivre.

Les chefs des stations en cause surveillent l'accomplissement de cette obligation.

Les empreintes et entailles d'une même journée sont séparées et le nom des chefs-gardes et des gardes est indiqué en regard de l'empreinte et de l'entaille de chaque pince.

A la fin du mois, les bandes sont remises par les chefs-gardes à la station de leur résidence, pour être déposées pendant une année dans les archives où elles sont classées soigneusement.

Art. 352. — *Il est formellement interdit de se servir de la pince pour faire fonctionner les loqueteaux (clichettes de sûreté) des portières.*

4°. — *Pinces à l'usage des premiers chefs-gardes.*

Art. 353. — Les premiers chefs-gardes utilisent des pinces de contrôle dont l'entaille diffère selon le groupe auquel ils appartiennent. Une forme spéciale de perforateur est également réservée aux pinces à l'usage des premiers chefs-gardes attachés à la direction de l'exploitation.

Les fac-similés des entailles faites par ces pinces figurent au livret du service des chefs-gardes et des gardes.

La marque distinctive qu'imprime chacune de ces pinces consiste en une lettre.

Dans chaque série de pinces pratiquant une même entaille, la lettre **A** est attribuée à la première pince, **B** à la deuxième, **C** à la troisième, etc.

La lettre distinctive est gravée sur la branche supérieure de la pince et sur la boîte à caractères.

En outre, sur la boîte à caractères se trouve reproduit, au-dessous de cette lettre, le fac-similé de l'entaille de la pince.

Art. 354. — Les pinces destinées aux premiers chefs-gardes des différents groupes, sont prises en charge par MM. les directeurs de service de l'exploitation; et celles qui sont à l'usage des premiers chefs-gardes de la direction de l'exploitation, par le service de l'économat de l'hôtel des chemins de fer.

5°. — *Dispositions générales concernant la conservation, l'essai et les demandes de pinces de contrôle.*

Art. 355. — Les agents détenteurs sont responsables du bon entretien de la pince et de la boîte à caractères qui leur sont confiées.

Art. 356. — Ils doivent enduire, de temps en temps, d'un peu d'huile, le point de contact où s'effectue le frottement du ressort, pour le laisser libre dans sa course et assurer son bon fonctionnement.

Art. 357. — En cas de perte ou de détérioration de ces objets, les frais de remplacement ou de réparation sont, après instruction, mis, en tout ou en partie, à la charge du détenteur s'il est reconnu que celui-ci est en défaut. La marche tracée par l'article 40 du **R. G. C.**, 4^e partie, doit être suivie dans l'espèce.

De plus, s'il est établi que l'avarie a été causée volontairement, une mesure disciplinaire est prise à l'égard de l'agent coupable.

Art. 358. — Tout agent, détenteur d'une pince, en change lui-même la date, chaque jour.

Cette opération doit être faite très attentivement, toute erreur de date étant de nature à faire invalider des coupons non périmés.

Art. 359. — Journellement, avant d'être utilisées, les pinces doivent être essayées au moyen de bandes de carton.

Les bandes *ad hoc* sont fournies par l'*office central des imprimés, etc.*; elles ont la même largeur et la même épaisseur que les billets en carton, et une longueur de **30** centimètres.

Les stations en font la demande par bon **I. C. 17**; les distributeurs de billets desservant les guichets intérieurs et les gardes-salles d'attente doivent les employer de la manière la plus avantageuse, en les utilisant tant au verso qu'au recto et en découpant, contre les empreintes, la partie déjà utilisée.

(Pour ce qui concerne l'essai des pinces à l'usage des gardes, voir l'article **351**).

Art. 360. — Les bons à dresser pour l'obtention de pinces de contrôle avec boîtes à caractères, doivent mentionner exac-

tement la *lettre distinctive de contrôle* que doit imprimer chaque pince, ainsi que les indications qui doivent être gravées sur la branche supérieure des pinces et sur les boîtes à caractères.

Les chefs de station ont pour obligation de veiller à ce que les catégories de pinces, dont se servent les agents placés sous leurs ordres, soient pourvues de lettres distinctives formant une série ininterrompue.

Les bons **E 2**, à dresser pour la délivrance, à *titre d'extension*, de pinces et de boîtes à caractères, mentionneront le littéra nouveau dont chaque pince doit être munie, ainsi que les indications à graver sur la branche supérieure de *celle-ci* et sur la boîte à caractères.

Quant aux bons **E 2** relatifs au *remplacement* de pinces et de boîtes à caractères égarées ou mises hors d'usage, il va de soi qu'ils doivent reproduire les indications qui se rapportaient aux objets à remplacer.

CHAPITRE VI.

Visites douanières en Belgique.

A. — Voyageurs.

Art. 361. — En général, les voyageurs doivent descendre de voiture aux stations frontières et se rendre dans la salle réservée aux visites de la douane.

Art. 362. — Toutefois, ceux qui n'ont aucun bagage et qui déclarent n'avoir aucun objet à soumettre au paiement des droits, ne sont tenus de descendre de voiture que s'ils en sont spécialement requis en vertu des ordres donnés par le chef local de la douane.

B. — Bagages à la main.

Art. 363. — La mesure dont il est question à l'article 362, s'applique également aux voyageurs qui n'ont avec eux que des sacoches, valises et autres colis peu volumineux renfermant exclusivement les objets dont ils ont besoin pendant leur séjour en wagon.

La visite de ces objets se fait dans les voitures et les voyageurs sont tenus de faciliter aux agents de la douane l'accomplissement de leurs devoirs, notamment en leur permettant de s'assurer qu'aucun colis n'est caché sous les banquettes, en ouvrant les sacoches et les valises, en déballant les paquets, etc.

C. — Bagages enregistrés.

1°. — *En destination de stations belges.*

Art. 364. — En règle générale les bagages enregistrés de l'étranger pour la Belgique sont visités par la douane à la frontière.

Les voyageurs doivent ouvrir leurs bagages pour cette vérification et rester présents pendant toute la durée de celle-ci.

Art. 365. — Lorsque des bagages ne sont pas réclamés, le personnel de la station frontière recherche, dans la mesure du possible, le voyageur propriétaire. Si celui-ci n'est pas présent, les bagages sont expédiés à destination par le train suivant lorsque le dédouanement a pu se faire; sinon, ils sont dirigés par un des trains subséquents de la journée, sous le couvert d'un passavant à caution sommaire, sur

l'entrepôt public le plus proche du lieu de destination.

Dans l'un comme dans l'autre cas, la station frontière fait connaître à celle de destination, par télégramme de service lancé dès le départ du train qui aurait dû être utilisé, l'origine et les numéros des bagages retenus en douane, le numéro du train auquel ils sont remis et éventuellement, l'entrepôt sur lequel ils sont dirigés.

Art. 366. — Les bagages enregistrés ne sont soumis à aucune visite au point frontière lorsque les voyageurs demandent qu'ils soient dirigés sur un entrepôt public.

Ils continuent alors sous plombs de douane et sous le couvert d'un passavant à caution sommaire.

2°. — *En destination de l'étranger.*

Art. 367. — Les bagages inscrits directement pour des localités au delà du pays ne sont pas visités à la frontière d'entrée.

Art. 368. — Ils continuent immédiatement par le train importateur chaque fois :

a. — qu'ils peuvent être enfermés dans un fourgon, wagon ou compartiment de wagon direct ou dans un panier plombé par la douane ;

b. — que leur nombre et leur nature et que la durée du stationnement permettent à la douane de recourir au plombage à découvert.

Ces bagages voyagent alors sous le couvert d'un acquit de transit sommaire.

Art. 369. — Dans le cas où, pour une cause quelconque, l'expédition des bagages ne peut être effectuée dans les conditions susindiquées, le chef local de la douane apprécie jusqu'à quel point il est nécessaire de les soumettre à la visite et d'assurer, par la délivrance d'un acquit de transit ordinaire, la réexportation des objets passibles de droits que les voyageurs peuvent avoir avec eux. Dans ce dernier cas, il y a lieu de laisser suivre les bagages par le train subséquent, comme marchandises de grande vitesse.

Art. 370. — Les bagages enregistrés, visés au 1^{er} alinéa de l'article 366 et aux alinéas *a* et *b* de l'article 368, ne peuvent être mis à la disposition des voyageurs en cours de route, si ce n'est dans des cas exceptionnels, à une station d'entrepôt et sur l'autorisation préalable du chef local de la douane.

D. — Dispositions particulières applicables à certains trains internationaux dont l'arrêt à la frontière est supprimé.

Art. 371. — Aux trains internationaux ne faisant plus arrêt à la frontière, il est fait exception aux règles qui précèdent. Dans ces trains, la visite de la douane s'opère comme suit :

Bagages à la main: en cours de route, par une équipe ambulante circulant dans le train en marche.

Bagages enregistrés: dans les stations d'arrêt du train où les bagages sont normalement déchargés. Le voyageur peut, toutefois, demander que ses bagages soient dirigés sur un entrepôt public comme le prévoit l'article 366.

E. — Dispositions diverses.

Art. 372. — Un avis, rédigé en français, flamand, allemand et anglais et reproduit à l'annexe n° 14, est affiché aux guichets des voyageurs dans les stations frontières et placé dans les voitures internationales, à l'exception de celles circulant sur le réseau français et de celles passant par la frontière de Sterpenich; il indique aux voyageurs les facilités douanières accordées.

Art. 373. — Il est recommandé au personnel des stations et des trains de faciliter, autant que possible, la tâche des agents de la douane et notamment d'appeler l'attention des voyageurs sur l'avis dont il est question à l'article précédent et, sauf décision contraire du chef de la douane de la station frontière, de les avertir à haute et intelligible voix de la façon suivante :

« Les voyageurs qui n'ont rien à déclarer à la douane et qui n'ont pas de bagages à faire visiter, peuvent rester en voiture (1). »

Art. 374. — Les agents que la chose concerne doivent veiller tout spécialement à ce que le transport des bagages des fourgons à la salle réservée aux visites de la douane et vice versa se fasse avec la plus grande célérité, afin que la visite puisse être effectuée pendant la durée du temps fixé par l'horaire pour le stationnement des trains aux bureaux frontières.

(1) Les agents de la Compagnie des wagons-lits qui sont de service dans les wagons-lits, wagons-salon, wagons-restaurant traversant la frontière, ont les mêmes obligations à remplir à l'égard des voyageurs occupant les voitures qu'ils desservent.

TRACTION ET MATÉRIEL

Situation des voitures dont l'entretien incombe à l'atelier de

Station

Rame

Navettes

SERVICE DES VOITURES

N° des Voitures.	1	Catégories.		Entrée		Nombre et Type d'essieux.	Système de		Tare.	Nombre de		Date de levage.	DATES des passages successifs pour graissage.	Date de peinture.	Sortie		Observations.																
		origine.	n° et date du B. M.	Eclairage.	Frein.		Système de chauffage.	W. C.		compartiments.	Destination.				Date et n° du B. M.																		
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28					

A Souche. Service des voitures. N°		Atelier de Station de Demande de remplacement. Matériel pour trains de voyageurs.		B Serv. des voit. N°		Atelier de Station de Matériel pr trains de voyageurs.		C Service des voitures. N°		Atelier de Station de Demande de remplacement. Matériel pour trains de voyageurs.		
Matériel à remplacer.	Date.	Système.		Observations.	Matériel dont le remplacement est demandé ce jour.	Date fixée pour le retrait du service.	Observations.	Matériel à remplacer.	Date.	Système.		Observations. (Motif du remplacement).
		d'éclairage.	de frein.							de la mise en service.	à laquelle le rem- placement doit être effectué.	
Esèce.	Numéro.	Type.			Esèce.	Numéro.	Type.	Esèce.	Numéro.	Type.		
1 ^e classe				On indiquera par un astérisque (*) les voitures à frein; par deux astérisques (**) les voitures munies de réservoirs à gaz.	1 ^e classe			1 ^e classe				
2 ^e classe					2 ^e classe			2 ^e classe				
3 ^e classe					3 ^e classe			3 ^e classe				
Mixtes					Mixtes			Mixtes				
Fourgons					Fourgons.			Fourgons				
Wagons A. B. A. B. C.					Wagons A. B. A. B. C.			Wagons A. B. A. B. C.				
	Vitesse			Vitesse					Vitesse			
Voitures-Cel.					Voitures-Cel.			Voitures-Cel.				

Caractéristique de la rame.

Le chef immédiat de l'atelier,

Le

Caractéristique de la rame.
Transmis pour gouverner à M. le
chef de station à

le
Le chef immédiat de l'atelier,

Caractéristique de la rame.

Transmis à M. le chef du service des voitures,
à Bruxelles, avec prière de pourvoir au remplace-
ment des voitures ci-dessus.

le

Le chef immédiat de l'atelier,

SERVICE DES VOITURES

RELEVÉ BI-MENSUEL (1) des voitures passées à l'atelier de
 qui peuvent encore être maintenues en service, mais dont
 l'état laisse à désirer et fait prévoir l'envoi prochain en grande réparation.

Atelier de
 Période du au 192

N° du véhicule	Type	Station propriétaire et caractéristique	Date de		Etat				Observations
			peinture	dernier revernissage	de la peinture extérieure	de la garniture	du plancher	des boiseries intérieures	
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

(1) A fournir à l'expiration de chaque quinzaine du mois (1^{er} et 16)

**ADMINISTRATION
des chemins de fer de l'Etat.**

—
SERVICE DES VOITURES.
— 0 —

Matériel à

Bulletin de mutation N°

Compartiment A.

Matériel de la station de					dont le remplacement est demandé			Observations
Nombre	Catégorie	Type	Système d'éclairage	Système de frein	Numéros des véhicules	destination à donner aux véhicules.	Marques à apposer avant l'expédition	
DE VÉHICULES								
1	2	3	4	5	6	7	8	9

Monsieur } le chef de station
le } à } est prié de
aux colonnes 1 et 6 du compartiment B.

Numéro du
à } Transmis à Monsieur le }
à } Les véhicules renseignés aux colonnes 1 et 6 du com
par bulletin d'envoi en service n°
aux fins des mutations indiquées au compartiment A.

Numéro du
nombre d'annexes } J'ai reçu les véhicules spécifiés au compartiment B
Les véhicules renseignés aux colonnes 1 et 6 du
1° à l'adresse de Monsieur à
2° à l'adresse de Monsieur à
3°
4°
Renvoyé à Monsieur le
Chef du service des voitures à
Bruxelles

voyageurs.

du

Compartiment B.

Matériel à expédier à							Observations
Nombre	Catégorie	Type	Système d'éclairage	Système de frein	Numéros des véhicules (à indiquer ou à rectifier s'il y a lieu, par l'expéditeur.)	Marques à apposer avant l'expédition	
DE VÉHICULES					6	7	
	2	3	4	5			9

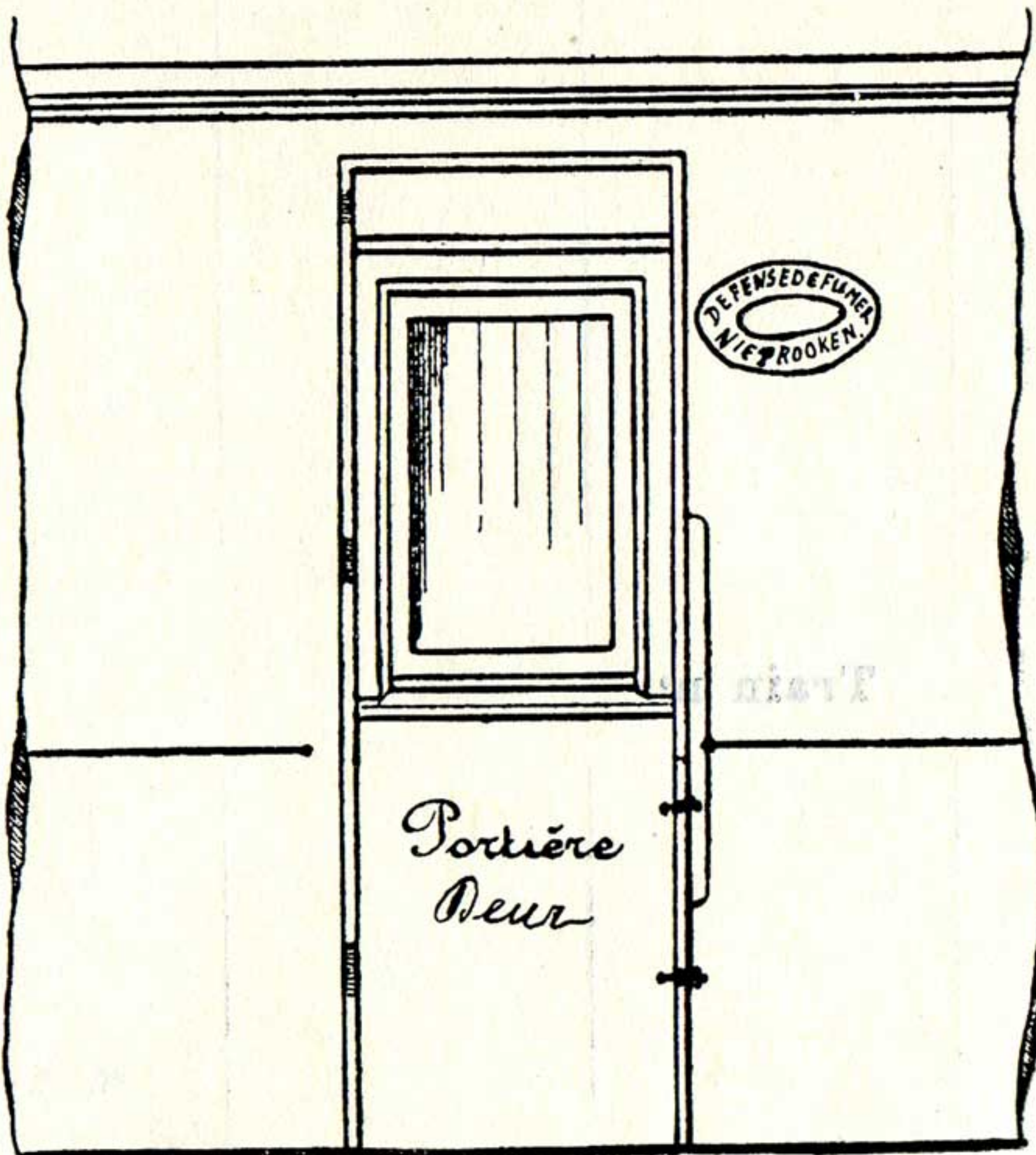
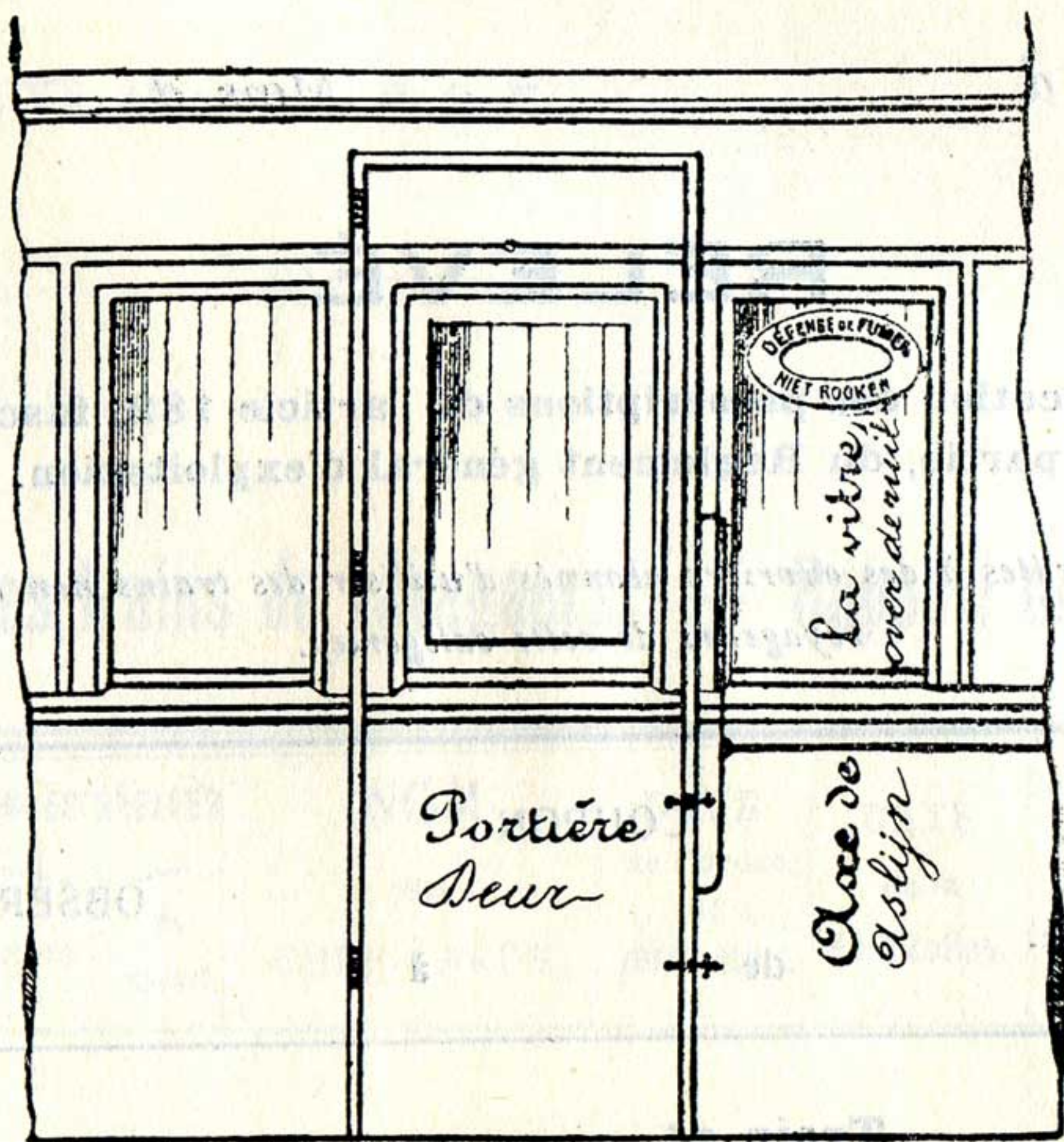
bien vouloir expédier comme il est indiqué ci-dessus, le matériel renseigné
Bruxelles (date du bulletin de mutation).

partiment B ont été expédiés le par { la station / l'atelier } de
 train n° le
 A Le

ci dessus.
 compartiment A ont été expédiés comme suit :
 les n°s par bulletin en service n° du train n°
 les n°s par bulletin en service n° du train n°

Ci-joint les accusés de réception de ces envois.
 A le
 Le

N ^{os} des voitures	Nombre d'essieux	DISPOSITIONS INTÉRIEURES	Observations
VOITURES DE MALADES			
A. — DE I^{re} CLASSE A BOGIES			
9306	4	<p>A couloir latéral et soufflets d'intercommunication.</p> <p>2 compartiments savoir :</p> <p>1^o — Un pour le malade et renfermant un lit, un canapé, un fauteuil, un tabouret, un calorifère, une table. Ce compartiment communique avec un cabinet de toilette renfermant un W. C.</p> <p>2^o — Un compartiment de 6 places (un cabinet de toilette avec W. C. se trouve à proximité de ce dernier compartiment).</p>	<p>Cette voiture entre dans le gabarit P.L.M.</p>
B. — DE I^{re} CLASSE			
9305	2	<p>3 compartiments savoir :</p> <p>1^o — Un pour le malade comprenant : un lit, un fauteuil, un calorifère. Ce compartiment communique avec un cabinet de toilette comprenant un fauteuil (chaise percée) et un W. C.</p> <p>2^o — Un compartiment communiquant avec celui réservé au malade et comprenant 5 places de 1^{re} classe.</p> <p>3^o — Un compartiment séparé des deux autres et comprenant 6 places de 1^{re} classe. (1)</p>	
C. — DE II^e CLASSE			
9303	2	<p>Mêmes dispositions que celles de la voiture n° 9305 excepté que le compartiment communiquant avec celui réservé au malade comprend 7 places de 2^e classe et que le 3^e compartiment séparé des deux autres comprend 8 places de 2^e classe. (1)</p>	<p>(1) Ce compartiment est accessible à tous les voyageurs s'il n'a pas été spécialement retenu.</p>
D. — MIXTE II/III^e CLASSE			
9304	2	<p>Mêmes dispositions que celles des voitures nos 9303 et 9305 excepté que le compartiment communiquant avec celui réservé au malade comprend 6 places de 2^e classe et que le 3^e compartiment séparé des deux autres comprend 8 places de 3^e classe. (1)</p>	
VOITURES MORTUAIRES			
9364	4	<p>Couloir latéral et d'abouts.</p> <p>Un compartiment formant chambre ardente, en communication directe avec un compartiment à 3 places.</p> <p>Deux compartiments à 6 places, séparés et munis de portes roulantes.</p> <p>Un cabinet de toilette accessible par le couloir d'about et comprenant un W. C., un lavabo et une glace.</p>	<p>Voiture de 1^{re} classe, à bogies.</p> <p>Cette voiture entre dans le gabarit P. L. M.</p>
9356 et 9358 à 9363	2	<p>3 compartiments, savoir :</p> <p>Un compartiment formant chambre ardente en communication par des portes roulantes avec 2 compartiments pour voyageurs comprenant 10 places de 2^{me} classe, Ces derniers compartiments sont également accessibles de l'extérieur.</p>	




Groupe d..... Mois d.....

RELEVÉ

dressé en exécution des prescriptions de l'article 182, fascicule VI,
1^{re} partie, du Règlement général d'exploitation.

(Autorisations accordées à des ouvriers abonnés d'utiliser des trains non accessibles aux voyageurs de cette catégorie).

NOM de l'ouvrier abonné.	COUPON de à		OBSERVATIONS.
Train n°			
			
Train n°			
.....			

Art. 294, fasc. VI, 1^{re} partie du R. G. E.

Annexe n° 9.

Station de

Contrôle des trains de voyageurs. — Rapport de vérification.

NUMÉRO DU TRAIN.	HEURES RÉELLES		NOM DU CHEF-GARDE,	DATE de l'ordre de vérification.	DATE de la vérification.	IRRÉGULARITÉS CONSTATÉES.
	d'arrivée.	de départ.				

Transmis à M

directeur de service,

le

19

Le Contrôleur,

à

Groupe d Journée du 19
 Groep Dag :

RECTO — VOORZIJD

(Art. 300, fasc VI, 1^{re} partie, du R. G. E).
 (Art. 300, bundel VI, 1^o deel, van het A. R. E).

STATION qui a timbré la carte. <i>Statie die de kaart stempelde.</i>	INDICATIONS DIVERSES à noter et à reproduire ci-dessous. <i>Allerlei aanwijzingen hieronder aan te teekenen en te herhalen.</i>	NOM de l'abonné. <i>NAAM van den abonent.</i>	SOMME payée. <i>Betaalde som.</i>
	Littéra, numéro, initiales : <i>Letter, nummer, beginletters :</i> Catégorie : <i>Soort :</i> Classe : <i>Klasse :</i> Durée : <i>Duur :</i> Date d'expiration : <i>Vervaldag :</i>		

Transmis à Monsieur A , le 19
 Overgemaakt aan Te , den
 le } **Chef de station,**
 den } **Directeur du contrôle des recettes,**
 } *Statieoverste,*
 } *Bestuurder van het toezicht over ontvangsten,*
 à
 te

Le premier chef-garde,
De eerste hoofdwachter,

VERSO — KEERZIJD

No A le 19
 Te , den

Les indications figurant d'autre part
De aanwijzingen op de voorzijde

avec mes écritures.
met mijne schrifturen.

{ *concordent*
 stemmen overeen
 { *ne concordent pas*
 stemmen niet overeen

Le Chef de Station,
De Statieoverste,

Transmis à Monsieur
 Overgemaakt aan den Heer
 Directeur de service,
 Dienstbestuurder,
 à
 te

006

Modèle de l'imprimé série E. 792. Rapport sur la Vérification des trains de voyageurs

Chemins de fer de l'Etat Belge.

Groupe d
par le premier chef-garde
pendant la journée du 19 .. .

NUMÉRO DES TRAINS.	HEURES d'arrivée.		HEURES de départ.		NOM du chef-garde	PARCOURS OU POINTS où les vérifications ont été opérées.	NOMBRES ET N ^{os} des VOITURES CONTRÔLÉES.								OBSERVATIONS SUR LE SERVICE DES TRAINS — Cette colonne doit renseigner le résultat de l'interrogatoire que le premier chef-garde fait subir au personnel des trains et qui porte sur les instructions en général et sur celles relatives aux signaux en particulier.	Irrégularités constatées et mesures prises par le premier chef-garde en suite de ses constatations.	AVIS et propositions du directeur de service.	
	obligées.	réelles.	obligées.	réelles.			1 ^{re} classe	Mixte.	2 ^e classe	3 ^e classe.	Wagon-lits	Wagon-salon	Wagon-restaurant	Wagon-salon-restaurant				Voiture spéciale

E. 792.

....., le 192 .. .
LE PREMIER CHEF-GARDE, LE DIRECTEUR DE SERVICE,

Modèle de l'autographie E. 3136.

ADMINISTRATION
des
CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT

Relevé des contrôles

effectués aux trains de voyageurs par les 1^{ers} chefs-gardes.

EXPLOITATION

Groupe d Année 19 .

N ^{os} DES TRAINS	JANVIER.	FÉVRIER.	MARS.	AVRIL.	MAI.	JUIN.
1	 					
2	 					
3	 					
4	 					
5	 					

(Les 6 autres mois figurent au verso
du relevé.)

(Art. 315, fasc. VI, 1^{re} partie du R. G. E).

ADMINISTRATION

des

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT

....., le 19 ..

EXPLOITATION

Monsieur le chef de station,

GROUPE d

à

N°

La surveillance prévue par l'art 315 du fasc. VI, 1^{re} partie du R. G. E., devra être exercée aux dates indiquées ci-après:

Le directeur de service.

ACCUSÉ DE RÉCEPTION.

Reçu la note n° du 19 , du groupe

d (surveillance du contrôle des billets à l'entrée et à la sortie de la station).

A le 19 ..

Le chef de station,

E 998.

Douane Belge**AVIS.**

Les voyageurs qui n'ont pas de bagages à faire visiter par la douane belge et qui n'ont avec eux aucun objet passible de droits ne sont tenus de descendre de voiture, à la frontière de Belgique, que lorsqu'ils en sont spécialement requis par les employés.

La même mesure s'applique aux voyageurs qui n'ont avec eux que des sacoches ou autres petits colis, contenant exclusivement les objets dont ils ont besoin pendant leur séjour en wagon et que la douane juge pouvoir visiter dans les voitures mêmes.

Les bagages des voyageurs qui traversent directement la Belgique par le chemin de fer ne sont soumis à aucune visite de la part de la douane, s'ils sont inscrits en destination d'une localité située au delà du territoire belge.

Belgische Zoldienst.**BERICHT.**

De reiziger, zonder reisgoed onderhevig aan het onderzoek van België's toldienst, en zonder toelichting zaken bij zich, stijgt maar uit den trein, aan België's grens, op bijzonder verzoek der beambten.

Hetzelfde geldt, zoo de reiziger slechts reiszakken of andere pakjes met zich voert waarvan de gansche inhoud hem op het spoor noodig is en, naar het oordeel der toelichting ambten, in het rijtuig zelf kan worden nagezien.

Het reisgoed van hem die rechtstreeks België doorspoort, is vrij van het toelichting, zoo het ingeschreven is voor een plaats buiten België.

**Königlich
Belgische Zollverwaltung.****ZUR NACHRICHT.**

Die Reisenden, welche weder Gepäck, das der zollamtlichen Revision in Belgien unterliegt, noch andere zollpflichtige Sachen mit sich führen sind nurdann genöthigt, an der belgischen Grenze auszustiegen, wenn sie hierzu speziell von den Zollbeamten aufgefordert werden.

Ebenzo können auch diejenigen Reisenden in den Wagen verbleiben, welche nur Reisetaschen oder andere kleine Gepäckstücke mit sich führen falls letztere nur solche Gegenstände enthalten, welche die Reisenden während der Fahrt nöthig haben, und es nach dem Ermessen der Zollbeamten möglich ist, die Revision in den Wagen selbst vorzunehmen.

Das Gepäck der Reisenden, welche direct per Eisenbahn das belgisch Gebiet durchfahren, unterliegt; keiner Zollrevision, wenn es für eine über das belgische Gebiet hinaus gelegene Station eingeschrieben ist.

Belgian Customs.**NOTICE.**

Passengers without luggage having to be examined by the Belgian Customs and those who carry nothing liable of paying customs duties, are not bound to alight from the carriage when crossing the Belgian frontier, except if specially requested to do so by the officials.

The same regulation applies to passengers with bags only or any kind of hand-luggage containing only things necessary to them during their stay in the carriage and which the Customs' Officers can identify indoors.

The luggage of through passengers travelling directly by rail across Belgium is exempted from any visiting by the Customs' Officers if they are registered for a station beyond the Belgian territory.

Table alphabétique

des

MATIÈRES

(Faint, mirrored text from the reverse side of the page, likely bleed-through or ghosting. The text is largely illegible due to its orientation and fading.)

ARTICLES.

Abonnés à la semaine.	
(Contrôle des billets d'abonnement)	246 (3°), 257 (3°), 319 (3°)
(Poinçonnement des billets d'abonnement)	249
(Surveillance à exercer sur les personnes qui utilisent des billets d'abonnement)	250, 267, 306, 326
Voir, en outre: Compartiments pour dames seules. Trains accessibles aux abonnés à la semaine. Voitures affectées au transport des abonnés à la semaine.	
Annonces à faire devant les trains de voyageurs	228 à 231
(dans les stations à nom composé)	230
(— — de coïncidence)	228, 231
(— — de formation)	228
(— — intermédiaires)	229
(par les agents que leur service appelle aux trains)	229
(par les chefs-gardes)	229
(par les gardes)	228, 229, 231
(pendant les stationnements de 5 minutes et plus)	229
(sur les lignes desservies par des trains omnibus seulement)	228
Avis à afficher dans la salle des gardes	238
Bagages. — Voir: Visites douanières en Belgique.	
Boîtes de récolement	324, 325
Chasseurs. — Voir: Compartiments pour chasseurs.	
Chiens. — Entretien des niches à chiens des fourgons à bagages	105, 152
Clefs à 4 branches	206
Compartiments affectés à l'usage exclusif de certains voyageurs	47, 48
(Agents des postes convoyant des plis électoraux)	47 (3°, litt. a)
(Aliénés)	47 (2°, litt. b)
(Chargés d'affaires)	48
(Détenus)	47 (2°, litt. a)
(Ecoliers et écolières)	47 (3°, litt. b)
(Famille royale)	48
(Laitiers)	47 (3°, litt. b)
(Membres de la Chambre des représentants)	47 (1°)
(Miliciens)	47 (3°, litt. c)
(Ministres plénipotentiaires)	138
(Ouvriers de l'administration)	47 (3°, litt. c)
(Permissionnaires)	47 (3°, litt. c)
(Personnages étrangers)	48

Compartiments affectés à l'usage exclusif de certains voyageurs (suite).	
(Personnes atteintes de maladie contagieuse ou dangereuse)	47 (3°, litt. c)
(Princes)	48
(Sénateurs)	47 (1°)
Compartiments dont le séjour est interdit aux chefs-gardes et aux gardes	232 à 243.
(Compartiments affectés spécialement au transport des dames ou occupés exclusivement par des dames)	232, 236 à 243
(Compartiments de 1 ^{re} classe)	232, 240
(— de 2 ^e classe).	233
(— des voitures-salon)	232, 234, 240
(— des wagons-lits)	232, 234, 240
(— des wagons-restaurant)	232, 234, 240
(— des wagons-salon)	232, 234, 240
(— des wagons-salon-restaurant)	232, 234, 240
(Déclaration à faire signer par les agents nouveaux)	237
(Défense de prendre place dans un compartiment déjà occupé par un garde)	235
(Devoirs incombant aux chefs de station)	237 à 239
(Mise à l'ordre du jour des punitions infligées)	243
(Punitions applicables aux chefs-gardes)	242
(— — — gardes)	236, 240
Compartiments loués (voir: location de compartiments).	
Compartiments pour chasseurs	41 à 45
(Admission exceptionnelle des voyageurs ordinaires)	45
(Conditions d'admission)	41
(Date à partir de laquelle les compartiments doivent être spécialisés)	44
(Emplacement des compartiments)	42
(Nombre de compartiments à spécialiser).	41
(Nombre de places)	43
(Période pendant laquelle les compartiments doivent être spécialisés)	41, 44
Compartiments pour dames seules	31 à 37
(Compartiments supplémentaires pour dames)	32, 33
(Devoirs du personnel des trains envers les dames voyageant seules)	36
(Mentions relatives à la spécialisation des compartiments pour dames, que doivent consigner les chefs-gardes dans leurs rapports)	33
(Mesures à prendre en cas d'insuffisance de compartiments pour dames)	32

Compartiments pour dames seules (suite).	
(Nombre de compartiments à spécialiser, en règle générale, pour les dames autres que les abonnées à la semaine)	31, 32
(Nombre de compartiments à spécialiser, pour les abonnées à la semaine)	35
(Obligation pour les abonnées à la semaine de prendre place dans les compartiments spécialisés à leur intention)	37
(Surveillance à exercer par le personnel des stations et celui des trains sur les abonnées à la semaine)	37
(Trains ne comportant pas des compartiments pour dames seules)	34
Compartiments pour non fumeurs	38 à 40
(Circonstances dans lesquelles les fumeurs doivent se caser dans les compartiments pour non fumeurs)	40
(Mentions que doivent porter les compartiments pour non fumeurs)	38
(Mesures à prendre en cas d'insuffisance des compartiments pour non fumeurs).	40
(Nombre de compartiments à spécialiser par classe de voiture et par train)	38 à 40
(Règle à observer dans le cas où, pour l'une des classes, il n'existe qu'un compartiment)	39
Compartiments spécialisés. — Voir: Compartiments affectés à l'usage exclusif de certains voyageurs. — Compartiments loués. — Compartiments pour chasseurs. — Compartiments pour dames seules. — Compartiments pour non fumeurs.	
(Abus en matière de spécialisation de compartiments)	46, 48
(Approvisionnement d'étiquettes)	59, 60
(Etiquetage des compartiments spécialisés)	52 à 55
(Mode de placement des étiquettes)	56 à 58, 61 à 63
(Obligation pour le personnel des trains de faire respecter l'affectation des compartiments spécialisés)	46
(Répression des négligences commises en matière de spécialisation de compartiments)	64
(Surveillance à exercer pour éviter les abus en matière de spécialisation de compartiments)	46, 64
Conférences hebdomadaires ayant pour objet les devoirs de convenances à remplir par le personnel des trains envers les voyageurs	239

ARTICLES.

Contrôle et récolement des billets de voyageurs et des tickets d'entrée	246 à 336
(Contrôle des billets d'abonnement hebdomadaire)	246 (3°), 249, 250, 257 (3°) 267, 306, 319 (3°), 326
(Contrôle des billets d'aller et retour)	249, 265
(— — — jarretières)	265, 268, 300 (f), 306
(— — — sociétaires)	246, 248, 257 (3°), 267, 319 (3°), 321
(— — — portant l'inscription « Police judiciaire des Parquets », ou l'inscription d'un département ministériel, ou la mention « service militaire »)	246 (7°), 257 (7°), 300 (b), 319 (7°)
(Contrôle des bons d'entrée)	246
(— — bulletins C.R. 1206 et 1206bis)	246, 257
(— — bulletins de marche)	246, 247, 257, 319
(— — carnets-coupons)	246 (4°,5°), 247, 257 (4°,5°) 259, 300, 319 (4°, 5°)
(— — cartes d'abonnement)	246 (3°, 4°), 247, 257 (3°, 4°), 258, 300, 303, 315, 319 (3°, 4°), 320
(— — — d'identité à l'usage des officiers de l'armée).	246 (4°), 257 (4°), 319 (4°)
(— — — d'identité à l'usage du personnel	246 (5°), 257 (5°), 319 (5°)
(— — coupons de service)	246 (5°), 247, 257 (5°), 259, 300, 319 (5°)
(— — livrets-coupons)	246 (8°, 9°), 247, 249, 257 (8°, 9°), 265, 271, 273 à 290, 306, 319 (8°, 9°), 331
(— — ordres d'escorte)	246, 257, 319
(— — permis de libre parcours)	246 (4°,5°), 247, 257 (4°,5°), 258, 319 (4°, 5°), 320
(— — réquisitoires)	246, 257
(— — tickets d'entrée)	246, 247, 319 (1°, 10°)
(— — titres autorisant le transport en débet).	246 (7°), 257 (7°), 300 (b), 319 (7°)
(— par le chef-garde desservant le train)	253, 254, 261, 268, 287
(— par le distributeur desservant un guichet intérieur)	251
(— par le garde desservant le train)	257 à 259, 261, 263 à 268, 274 à 278, 280 à 287, 290
(— par le garde-salle d'attente)	246 à 250, 279
(— par le personnel du train qui est de réserve, de planton ou en stationnement)	271, 272
(— par le récoleur)	317 à 331
(— par les contrôleurs principaux et les contrôleurs adjoints aux directeurs de service de l'exploitation)	293 à 295

Contrôle et récolement des billets de voyageurs et des tickets d'entrée (suite)	
(Contrôle par les chefs de station)	315
(— par les premiers chefs-gardes du service actif)	270, 296 à 311
(— par les premiers chefs-gardes du service central)	312 à 314
(— unique)	269, 284
(— généraux effectués par les premiers chefs-gardes)	302
(Dispositions générales applicables aux agents préposés au contrôle des billets).	332 à 336
(Obligations particulières incombant aux chefs-gardes)	252 à 256, 287, 288, 290
(Obligations particulières incombant aux gardes)	260, 262, 263
(Obligations particulières incombant aux premiers chefs-gardes)	302, 303, 309, 313
(Obligations particulières incombant aux récoleurs)	318, 322 à 325
(Obligations particulières incombant aux stations)	290
(Récolement des billets en destination des points d'arrêt non gardés)	330
(Régularisation des voyageurs)	250, 254, 263, 268, 269, 301, 304, 326, 327
(Répression des fraudes)	335, 336
(Répression des négligences)	289, 290, 310, 316, 323, 334

Douanes. — Voir: Visites douanières en Belgique.

Etiquettes destinées à spécialiser les compartiments. — Voir: Compartiments spécialisés.

Fourgons des trains de marchandises	178, 179
(Admission de personnes étrangères aux administrations)	178 (17°, 18°)
(— des agents de l'administration des chemins de fer habitant des localités éloignées du lieu de leur travail)	178 (2°)
(— — — du service de la traction et du matériel).	178 (5°, 6°)
(— — — — de l'exploitation).	178 (3°)
(— — — — des voies et travaux)	178 (7°, 8°)
(— — fonctionnaires de surveillance du service du contrôle des recettes)	178 (4°)
(— — — et agents d'autres administrations)	178 (11° à 16°)

Fourgons des trains de marchandises (suite :	
(Admission exceptionnelle des fonctionnaires et agents qui ont la faculté de prendre place dans les fourgons des trains de voyageurs)	178
(Conditions générales d'admission dans les fourgons)	179
Fourgons des trains de voyageurs	177, 179
(Admission de personnes malades)	177 (32°)
(— des agents d'autres administrations)	177 (31°)
(— des fonctionnaires et agents du service de la traction et du matériel)	177 (8° à 17°)
(— — — et agents du service de l'exploitation)	177 (1° à 5°)
(— — — et agents du service des douanes)	177 (30°)
(— — — et agents du service des postes)	177 (22° à 25°)
(— — — et agents du service des télégraphes)	177 (27° à 29°)
(— — — et agents du service des voies et travaux)	177 (18° à 21°)
(— — — et agents du service du contrôle des recettes)	177 (6°, 7°)
(Conditions générales d'admission dans les fourgons)	179
Fumeurs	40
(Conditions dans lesquelles les fumeurs doivent se caser dans les compartiments pour non fumeurs)	40
Location de compartiments et location de places	49 à 51
(Compartiments loués)	49
(Drapeaux de régiment escortés)	50
(Location de places)	51
Malades. — Voir : Fourgons des trains de voyageurs. — Voitures pour le transport des malades.	
Matériel à intercirculation pour les gardes	200, 261
(Passerelles. — Interdiction pour les voyageurs d'y prendre place)	200
(Plates-formes. — Interdiction pour les voyageurs d'y prendre place)	200
(Portes donnant accès aux plates-formes et aux passerelles. — Obligation pour le garde de les fermer à clef)	200
Matériel à voyageurs	1 à 5

Matériel à voyageurs (suite).

(Aménagement extérieur)	5
(Catégories de véhicules)	1
(Espèces de voitures)	2
(Garnitures)	3
(Matériel assimilé au matériel à voyageurs)	1
(Tapis de pieds)	4
(Véhicules particuliers)	1

Matériel spécial affecté au transport des malades et des déponilles mortelles. — Voir: Véhicules affectés aux transports funèbres. — Voitures pour le transport des malades.

Mesures conservatoires concernant les voitures à voyageurs

(Aérage des compartiments)	169 à 176
(Avarie accidentelle aux objets faisant partie de la garniture des voitures)	171
(Fermeture des fenêtres)	175
(Glaces de coupé. — Précautions à prendre pour éviter les bris)	154, 171
(Mesures à prendre en cas de vol ou de tentative de vol d'un objet faisant partie de la garniture des voitures)	169
(Mesures à prendre pour éviter les avaries aux soufflets reliant entre elles certaines voitures)	175
(Mesures à prendre pour prévenir ou faire réprimer les actes de dégradation aux garnitures des voitures)	172
(Réclamations relatives à la perception des prix d'objets avariés)	173, 174
(Tarif des prix à percevoir pour le remplacement ou la réparation des garnitures des voitures à voyageurs)	176
(Voitures garées. — Surveillance)	174

Nettoyage du matériel à voyageurs

(Attributions des brigadiers-nettoyeurs)	84 à 168
(— — chefs-nettoyeurs)	142
(— — nettoyeurs ambulants)	87, 142
(— — nettoyeurs ordinaires)	107 à 120
(— — surveillants des voitures)	103 à 106
(Contrôle à exercer par les chefs-gardes)	151, 163 à 165
(— — — chefs immédiats)	152, 154
(— — — gardes)	153
(— — — premiers chefs-gardes)	152, 154
(Essuie-mains)	307 (f)
(Lavabos)	107, 109, 125 (7°), 134
(Matériel de réserve)	41, 42, 43 (12°), 107, 109, 125 (7°), 126, 127, 128, 130 (13°)
(Matériel utilisé dans les trains internationaux)	123
	134

Nettoyage du matériel à voyageurs (suite):	
(Nettoyage complet dans les stations)	122
(— dans les ateliers)	121, 156
(— en cours de route)	93 à 99, 102, 107 à 119
(— complet)	130
(— des fourgons)	130
(— sommaire dans les stations)	122, 125 à 129
(Obligations incombant au chef de station)	101
(Outillage des nettoyeurs ordinaires et ambulants)	100, 102
(Personnel nettoyeur. — Attributions, catégories, dénominations, répartition, subordination)	84 à 99
(Prescriptions spéciales pour les voitures utilisées aux trains internationaux)	134
(Prescriptions spéciales de nature à éviter les accidents)	143 à 147
(Prescriptions spéciales de nature à éviter les incendies)	148 à 150
(Rapport journalier sur le service du nettoyage du matériel à voyageurs)	155
(Têtières)	104, 110, 125 (4°)
(Trains accompagnés par des nettoyeurs ambulants)	93, 95
(Voitures ayant transporté des personnes atteintes de maladie contagieuse)	141
(Voitures mortuaires)	140
(— pour le transport de malades)	135 à 139
(Water-closet)	107, 109, 125 (7°), 126, 127, 128, 129 (13°), 152, 154
Ouverture et fermeture des portières des voitures	193 à 215
(Avertissement à donner aux voyageurs)	195, 213
(Bris de portière)	211
(Clefs à quatre branches)	206
(Descente des voyageurs)	203
(Devoirs à remplir par les chefs-gardes et les gardes voyageant haut-le-pied)	205
(— — — par les gardes et le personnel des stations, avant la mise en marche du train).	193, 194, 195, 203, 204
(— — — par les gardes et le personnel des stations, lors des arrêts du train, en cours de route)	194, 203
(— — — par les gardes et le personnel des stations, lors de l'arrivée du train à son point terminus)	203
(Enquête)	213
(Evacuation des compartiments à la station terminus du train)	203
(Formalités à remplir en cas d'accident)	212, 213, 214
(Infractions que le chef-garde doit signaler à ses rapports)	209
(Instruction locale)	204

Ouverture et fermeture des portières des voitures (suite) :

(Loqueteaux (clichettes de sûreté)	193, 195
(Mesures de précautions concernant spécialement les points dangereux)	197
(— de précautions concernant spécialement les points de croisement)	197
(Portes donnant accès à l'intérieur des voitures)	202
(— — — au fourgon)	201, 202
(— — — aux passerelles)	199, 200
(— — — aux plates-formes)	200
(— intérieures des voitures)	198, 202
(Portières des voitures de réserve ajoutées à un train)	208
(— des voitures se trouvant contre un train en partance)	207
(Portières latérales des plates-formes)	201
(— — — donnant accès à chaque compartiment)	193, 197, 200
(Procès-verbal judiciaire)	212, 214
(Répression des négligences)	211
(Responsabilité du chef de station)	215
(— du personnel des trains)	210
(Surveillance à exercer par le chef de station avant l'expédition du train)	215
(— à exercer par le chef-garde avant la mise en marche du train)	196
(— à exercer par le directeur de service de l'exploitation)	215
Pinces de contrôle	337 à 360
(Affectation des pinces de réserve à l'usage des chefs-gardes et des gardes)	349
(— — pinces de réserve à l'usage des gardes-salles d'attente)	342
(à l'usage des chefs-gardes et des gardes)	346 à 352
(— — distributeurs desservant un guichet intérieur)	251, 344, 345
(— — premiers chefs-gardes)	353, 354
(Caractères communs à toutes les pinces de contrôle)	337
(— particuliers aux pinces de contrôle à l'usage des chefs-gardes et des gardes)	346
(— particuliers aux pinces de contrôle à l'usage des distributeurs desservant un guichet intérieur)	344
(— particuliers aux pinces de contrôle à l'usage des gardes-salles d'attente)	338

Pincés de contrôle (suite):

(Caractères particuliers aux pincés de contrôle à l'usage des premiers chefs-gardés)	353
(Désignation des agents à pourvoir d'une pince de contrôle)	337
(Dispositions générales concernant la conservation, l'essai et les demandes de pincés)	355 à 360
(Essai des pincés à l'usage des gardés)	351, 359
(— — — — des gardés-salles d'attente)	343, 359
(Lettres distinctives des pincés à l'usage des chefs-gardés et des gardés)	347
(Lettres distinctives des pincés à l'usage des gardés-salles d'attente)	339 à 341
(Lettres distinctives des pincés à l'usage des premiers chefs-gardés)	353
(Mesures à prendre pour éviter les manquants)	343
(Pincés de réserve à l'usage des chefs-gardés et des gardés)	349
(Pincés de réserve à l'usage des gardés-salles d'attente)	342
(Répartition des pincés entre les chefs-gardés et les gardés. Annotations à tenir)	348

Places à occuper par les gardés dans les voitures des trains de voyageurs 233, 234, 259, 260

Places à occuper par les voyageurs dans les voitures ou sur les plates-formes	216 à 227
(Assistance à prêter aux voyageurs)	217, 220, 224
(Déclassement des voyageurs à défaut de place)	221
(Devoirs de l'administration)	216
(— des voyageurs)	216, 222, 225, 226
(— du personnel)	217 à 227
(Montée et descente des voyageurs. — Célérité et sécurité)	223, 225
(Plates-formes. — Conditions d'utilisation)	222
(— — Nombre de places disponibles)	222
(Surveillance incombant aux chefs de station et à leurs délégués)	227
(Surveillance incombant aux chefs-gardés)	227
(— — aux premiers chefs-gardés)	227
(Voyageurs descendus momentanément de voiture)	224
(— occupant des voitures à détacher du train en cours de route)	218
(— récalcitrants. — Mesures à prendre)	226

Points d'arrêt non gardés. — Voir: Contrôle et récolement des billets de voyageurs et des tickets d'entrée.

	ARTICLES.
Salle des gardes. — Avis à afficher.	238
Surveillance des voyageurs	244, 245
(Lorsque le train est composé entièrement de voitures à intercirculation)	244
(Lorsque le train est composé partiellement de voitures à intercirculation)	245
Trains accessibles aux abonnés à la semaine	180 à 184
(Désignation des trains)	180
(Mentions que doivent porter l'affiche-horaire et l'indicateur officiel des trains).	180
(Mode de voyage quand l'affectation du train se modifie en cours de route)	181
(Relevé des autorisations relatives à l'utilisation de trains dont l'accès est normalement interdit)	182
(Tableau mentionnant les trains accessibles aux ouvriers abonnés)	180
(Utilisation exceptionnelle d'un train local dont l'accès est interdit).	184
(— régulière d'un train local dont l'accès est interdit)	182, 183
Transport des malades. — Voir : Voitures pour le transport des malades et Fourgons des trains de voyageurs.	
Transports mortuaires. — Voir : Voitures mortuaires.	
Transport de drapeaux de régiment escortés	50
Utilisation du matériel à voyageurs affecté aux trains du service intérieur ainsi qu'aux trains du service international	6 à 23, 156 à 162, 166 à 168
(Annotations que doivent tenir les ateliers d'entretien et de réparation)	156, 158
(— que doivent tenir les stations)	15
(Bulletin de mutation)	159, 161, 162
(Composition des rames de rechange dans les ateliers)	8
(— des rames des trains du service intérieur)	6, 16 à 18
(— des rames des trains du service international)	20, 21
(Demande de remplacement du matériel)	157
(Itinéraire des rames)	19
(Mesures applicables en cas d'affluence de voyageurs)	11 à 14, 18
(— à prendre en cas d'accident)	167, 168
(Nombre de rames de rechange dans les ateliers)	8
(Répartition du matériel)	6 à 15
(Situation du matériel)	158, 160
(Tapis)	166

	ARTICLES.
Véhicules affectés aux transports funèbres	65, 66, 70 à 82
(Conditions d'utilisation selon la nature du train et la destination du transport).	70
(Déchargement au passage)	78
(Demandes)	72
(Désignation et points d'attache)	70
(Feuille de route en service)	76
(Fourgon utilisé pour un transport mortuaire)	66
(Liste inventaire des objets garnissant les voitures mortuaires)	65
(Mesures à prendre quand le véhicule ne peut être fourni en temps utile)	74
(Mesures à prendre quand le véhicule n'est pas expédié par le train désigné)	75
(Mesures à prendre quand on constate, dans une station de coïncidence, que le véhicule n'arrivera pas à temps à destination)	77
(Nettoyage)	140
(Placement d'un crucifix)	70
(Rentrée au dépôt. — Avis à donner)	79
(Renvoi au dépôt)	80
(Répartition)	71
(Stations-dépôts)	70, 73, 79
(Télégrammes à échanger)	72 à 75, 77, 78, 79
(Trains pouvant être utilisés)	81, 82
(Transports en destination de l'étranger)	70
Visites douanières en Belgique	361 à 374
(Annonce, devant les trains, des facilités douanières accordées aux voyageurs)	373
(Avis indiquant les facilités douanières accordées aux voyageurs)	372
(Bagages à la main)	363
(— enregistrés en destination de l'étranger)	367 à 370
(— enregistrés en destination de stations belges)	364 à 366
(Mesures à prendre pour éviter des retards aux trains)	374
(— de facilité accordées aux voyageurs)	362
(Obligation pour le personnel des stations et des trains, de faciliter la tâche des agents de la douane)	373
Visites douanières dans les trains internationaux dont l'arrêt à la frontière est supprimé	371
Voitures affectées au transport des abonnés à la semaine	185 à 192
(Apposition de plaques inamovibles et partiellement réversibles, portant l'inscription « Abonnés à la semaine »)	185, 189
(Infraction à l'affectation des voitures spécialisées)	190

Voitures affectées au transport des abonnés à la semaine (suite) :	
(Irrégularités concernant l'emploi des plaques « Abonnés à la semaine »)	190
(Nombre et emplacement dans les trains des voitures spécialisées)	187, 189
(Obligations incombant aux chefs-gardes). (— — — aux directeurs e service de l'exploitation).	174, 189, 190, 192 187, 191
(Plaques portant l'inscription « Abonnés à la semaine »)	186, 189, 190
(Trains comportant des voitures spécialisées)	186, 187
Voitures cellulaires	83
Voitures directes	24 à 30
(Affectation des voitures)	25 à 27
(Avis concernant l'affectation des voitures)	27
(Définition des voitures directes)	24
(Dispositions concernant les porteurs de cartes d'abonnement)	25
(Plaques indicatrice.)	29, 30
(Répression des infractions)	28
Voitures mortuaires. — Voir: Véhicules affectés aux transports funèbres.	
Voitures pour le transport des malades	65, 68, 69
(Demandes)	68
(Liste inventaire des objets garnissant les voitures)	65
(Mesures à prendre après utilisation)	69
(Nettoyage)	52, 135, 139
(Station-dépôt)	68
Voyages dans les fourgons. — Voir: Fourgons des trains de marchandises et Fourgons des trains de voyageurs.	

