

Direction E
SECRETARIAT

AVIS N° 30 E.

Distribution générale, piqueurs compris; plus chefs-gardes et gardes.

NUMEROTATION DES TRAINS ET NOTE DE TRAIN.

Les trains sont actuellement numérotés suivant les principes exposés aux annexes 1, 2 et 3.

Cette nouvelle numérotation exige l'emploi d'une note de train C. C. 177, modifiée suivant le modèle de l'annexe 5. La note de train modifiée sera mise en service à partir du dimanche 10 juin 1945. Le personnel qui est chargé de la confection des notes de train est invité à relire attentivement la consigne faisant l'objet de l'annexe 4. Il est absolument nécessaire que les notes de train soient dressées avec une exactitude rigoureuse.

Le présent avis annule et remplace l'avis 56 E du 25 décembre 1944.

Tous les anciens formulaires « note de train » en bon état doivent être expédiés au bureau 51-7, Dépôt Central des Imprimés, 14, Rue Simons, Bruxelles. Les envois porteront une étiquette du modèle ci-dessous :

Papier de remploi
Note de train
Dépôt Central des Imprimés
Bureau 51-7
Bruxelles
Section 30.

Tous les services intéressés qui utilisent la note de train et qui ont informé le bureau 51-7 des modifications à apporter à leur standard d'imprimés, recevront automatiquement, de ce bureau, un approvisionnement de notes de train.

Le Directeur E ff.,
COLLE.

NUMEROTATION DES TRAINS DE VOYAGEURS.

Numérotage courant.

Les trains sont numérotés de 1 à 9999 de la façon suivante :

Trains express et directs du service international	de	1	à	199
Trains express du service intérieur ...	de	200	à	999
Trains directs du service intérieur	de	1000	à	1999
Trains semi-directs	de	2000	à	2999
Trains omnibus	de	3000	à	9999

Dans chacune de ces catégories (sauf pour les trains du service international), une série de numéros est attribuée à chaque ligne, suivant le tableau ci-après.

Les trains de voyageurs circulant sur deux ou plusieurs lignes différentes portent, sur tout leur parcours, un numéro tiré de la série attribuée à la ligne sur laquelle ils effectuent le plus long parcours.

Les numéros pairs sont réservés aux trains circulant du Nord vers le Sud ou de l'Ouest vers l'Est; les numéros impairs aux trains circulant en sens inverse.

Certains numéros sont éventuellement précédés des indices M., TL., etc.

Il est donc bien entendu que les documents horaires, les communications de block et tous documents relatifs à l'exécution du service ne comportent que des numéros de 4 chiffres; seule, la note de train, dressée par le chef-garde, comporte des numéros de 8 chiffres.

NUMEROTAGE A INDIQUER AUX DOCUMENTS MECANOGRAPHIQUES. (note de train notamment).

Le numéro de quatre chiffres prévu ci-dessus est complété, à gauche, par quatre autres chiffres qui donnent les indications ci-après (il est bien entendu que, dans les documents mécanographiques, les numéros de base des trains sont tous ramenés à quatre chiffres par l'adjonction éventuelle, à gauche, de zéros; par exemple : le train 12 est inscrit en quatre chiffres, soit 0012, précédés

à leur tour de 4 chiffres, suivant code ci-après). Les indices éventuels M, TL., sont supprimés et remplacés par des chiffres de ces codes.

Premier chiffre à gauche : caractéristique du train, suivant le code.

1. Trains ordinaires;
2. Trains extraordinaires.

Deuxième chiffre : utilisation du train, suivant le code.

0. Train à charge;
1. Train à vide;
2. Rame pour train;
3. Rame du train;
4. Locomotive pour train;
5. Locomotive du train;
6. Allège pour train;
7. Allège du train.

Troisième chiffre : catégorie du train, suivant le code.

0. Train de luxe ou Pullman;
1. Train express du service international, autre que luxe ou Pullman;
2. Train express du service intérieur;
3. Train direct du service international;
4. Train direct du service intérieur;
5. Train semi-direct;
6. Train omnibus;
7. Train TL.;
8. Train T.;
9. Train mixte.

Quatrième chiffre : le genre de remorque suivant le code.

0. Train à vapeur;
1. Automotrice électrique;
2. Tracteur électrique;
3. Autorail à vapeur;
4. Autorail simple léger Brossel;
5. Autorail simple Ganz;
6. Autorail simple lourd;
7. Autorail double;
8. Autorail triple.

NUMEROTAGE DES TRAINS DE VOYAGEURS.

Répartition des numéros par ligne.

Trains internationaux de luxe	1 à 199
Trains internationaux	
Trains ordinaires :	
Trains rapides	200 à 999
Trains directs	1000 à 1999
Trains semi-directs	2000 à 2999
Trains omnibus	3000 à 9999

Numéro	Désignation des lignes	Trains			
		rapides	directs	semi-directs	omnibus
12	Anvers (C.)-Esschen	—	—	—	3100-3159
12A	Anvers (C.)-Anvers (N.)	—	—	—	3160-3179
13	Kontich (Kaz.)-Lier	—	—	—	3260-3299
15	Anvers (C.)-Hamont	—	—	—	3300-3399
16	Anvers (C.)-Aarschot-Louvain	—	—	—	3200-3259
17	Diest-Mol	—	—	—	3560-3599
18	Hasselt-Houthalen-Bourg-Léopold-Mol	—	—	—	3600-3639
19	Hasselt-Neerpelt-Achel	—	—	—	3640-3659
20	Hasselt-Lanaken	—	—	—	3780-3799
21	Landen-Hasselt Maaseik	—	—	—	3840-3879
21A	Hasselt— Eisden-M.	—	—	—	3660-3699
22	Tirlemont-Diest	—	—	—	3740-3779
23	Tirlemont-Tongres	—	—	—	3800-3839
24	Tongres-Montzen-Herbesthal	—	—	—	4360-4399
25	Bruxelles (N.)-Anvers	200-299	1200-1299	2200-2299	3000-3099
29	Aarschot-Herentals-Turnhout	—	—	—	3460-3499
30	Zichem-Montaigu	—	—	—	3700-3739
31	Ans-Liers Ans-Gosson	—	—	—	3880-3899

34	Liège-Tongres-Hasselt	—	—	—	3900-3999
35	Louvain-Aarschot-Hasselt	—	—	—	3500-3559
36	Bruxelles (N.)-Liège (G.)	300-399	1300-1399	2300-2399	4000-4119
36A	Liège (G.)-Herbesthal	300-399	1300-1399	2300-2399	4120-4199
37	Herbesthal-Aix (C.)	—	—	—	4460-4499
38	Liège-Battice-Plombières	—	—	—	4300-4339
39	Herbesthal-Plombières-Aix (O.)	—	—	—	4400-4419
39A	Verviers (C.)-Battice	—	—	—	4340-4359
39B	Calamine-Moresnet	—	—	—	4420-4459
40	Liège-Visé	—	—	—	4200-4299
42	Liège-Rivage-Gouvy-Trois-Vierges	—	—	—	4860-4899
43	Liège-Rivage-Jemelle	—	—	—	4800-4859
44	Verviers-Pepinster-Spa-Trois-Ponts	—	—	—	4700-4799
45	Trois-Ponts-Malmédy-Losheimergraben	—	—	—	4660-4699
46	St-Vith-Bleialf	—	—	—	4640-4659
47	St-Vith-Trois-Vierges	—	—	—	4620-4639
47A	St-Vith-Vielsalm	—	—	—	4580-4599
48	St-Vith-Raeren-Aix (C.)	—	—	—	4540-4579
49	Herbesthal-Raeren	—	—	—	4500-4539
50	Bruxelles-Gand-Bruges-Ostende	800-899	1800-1899	2800-2899	9000-9119
51	Bruges-Blankenberge	900-939	1900-1939	2900-2939	9120-9159
51B	Bruges-Knokke	940-979	1940-1979	2940-2979	9160-9199
52	Anvers-Boom-Termonde-Gand	—	—	—	9740-9799
53	Louvain-Malines	—	—	—	3400-3459
55	Malines-Termonde	—	—	—	9800-9859
56	Gand-Zelzate-Eekloo	—	—	—	9460-9499
57	Termonde-St-Nicolas	—	—	—	9700-9739
57A	Alost-Termonde-Zelzate	—	—	—	9600-9679
58	Moerbeke-St-Gilles (Waas).	—	—	—	9580-9599
59	Gand-Bruges	—	—	—	9400-9459
60	Anvers (R. G.)-Lokeren-Gand	—	—	—	9500-9579
61	Bruxelles-Termonde	—	—	—	9900-9999
62	Anvers (S.)-Boom-Londerzeel	—	—	—	9860-9899
63	Kontich (K.)-Boom	—	—	—	9680-9699
64	Ostende-Torhout-Ypres	—	—	—	9260-9299
65	Roulers-Ypres	—	—	—	8960-8979
66	Roulers-Menin	—	—	—	8980-8999
67	Courtrai-Roulers-Druges	—	—	—	8900-8959
68	Comines-Le Touquet	—	—	—	8980-8899
69	Tielt-Ingelmunster-Waregem	—	—	—	8780-8799
73	Courtrai-Menin-Ypres-Hazebrouck Gand-Dixmude-Adinkerke-La Panne	780-799	1780-1799	2780-2799	9200-9259 9300-9379

Numéro	Désignation des lignes	Trains			
		rapides	directs	semi-directs	omnibus
74	Dixmude-Nieuport	—	—	—	9380-9399
75	Gand-Courtrai-Tournai	—	—	—	8800-8879
78	Mons-St-Ghislain-Blaton-Tournai	—	—	—	7840-7899
80	Blaton-Bernissart	—	—	—	7940-7959
81	Ath-Blaton	—	—	—	7900-7939
82	Alost-Zottegem-Renaix	—	—	—	8400-8479
83	Courtrai-Avelgem-Renaix	—	—	—	8360-8399
85	Mouscron-Avelgem-Audenarde	—	—	—	8260-8299
86	Gand-Audenarde-Renaix-Blaton	—	—	—	8700-8779
87	Tournai-Renaix-Lessines-Bassilly-Enghien	—	—	—	8300-8359
88	Tournai-Bléharies	—	—	—	7960-7979
88B	Tournai-Rumes	—	—	—	7980-7999
89	Bruxelles-Audenarde-Courtrai	750-779	1750-1779	2750-2779	8500-8579
90	Denderleeuw-Grammont-Ath-Mons	—	—	—	8100-8199
90A	St-Ghislain-Roisin	—	—	—	7800-7839
94	Bruxelles-Tournai-Lille	700-749	1700-1749	2700-2749	8000-8099
96	Bruxelles-Braine-le-Comte-Mons	600-699	1600-1699	2600-2699	7000-7119
96A	Mons-Quévy	—	—	—	7740-7799
97	Mons-Quévy-Valenciennes	—	—	—	7640-7699
98	Mons-Dour-Quévy	—	—	—	7700-7739
100	Ath-St-Ghislain	—	—	—	7600-7639
107	Bruxelles-Braine-le-Comte-Ecaussinnes-Haine-St-Pierre	—	—	—	6900-6959
108	Haine-St-Pierre-Faurœux-Erquelinnes	—	—	—	7460-7499
109	Mons-Lobbes-Chimay	—	—	—	7540-7579
110	Piéton-Bienne-lez-Happart	—	—	—	7500-7539
111	Thuillies-Berzée-Laneffe	—	—	—	6760-6799
112	Charleroi-Piéton-Haine-St-Pierre	—	—	—	7300-7399
113	Piéton-Manage	—	—	—	7260-7299
114	Soignies-Haine-St-Pierre	—	—	—	6960-6999
115	Braine-le-Comte-Tubize-Braine-l'Alleud	—	—	—	6800-6879
116	Haine-St-Pierre-Manage	—	—	—	7200-7259
117	Braine-le-Comte-Manage-Luttre	—	—	—	7120-7199
118	Mons-Haine-St-Pierre	—	—	—	7400-7459
119	Luttre-Jumet-Châtelineau-C.	—	—	—	6300-6359
121	Piéton-Jumet-Lambusart	—	—	—	6360-6379

122	Gand-Zottegem-Grammont	—	—	—	8600-8679
123	Grammont-Braine-le-Comte-Haine-St-Pierre	—	—	—	8200-8259
124	Bruxelles-Charleroi	—	1500-1599	2500-2599	6000-6119
125	Liège-Flémalle-Namur	480-499	1480-1499	2480-2499	5200-5299
126	Ciney-Statte	—	—	—	4900-4939
127	Landen-Statte	—	—	—	5800-5859
128	Ciney-Yvoir-Dinant	—	—	—	5300-5339
130	Namur-Charleroi	—	—	—	5900-5999
130A	Charleroi-Erquelines	—	—	—	6400-6439
131	Baulers-Fleurus-Châtelineau-C.	—	—	—	6260-6299
132	Charleroi-Walcourt-Mariembourg-Treignes	—	—	—	6540-6599
134	Mariembourg-Couvin	—	—	—	6720-6759
135	Walcourt-Morialmé-Florennes (C.)	—	—	—	6660-6699
136	Walcourt-St-Lambert-Florennes (C.)	—	—	—	6700-6719
136A	Ermeton-s-B.-Florennes (C.)-Senzeille	—	—	—	6480-6499
137	Acoz-Mettet	—	—	—	6600-6639
138	Châtelineau (C.)-Florennes (C.)	—	—	—	6500-6539
138A	Florennes (C.)-Givet	—	—	—	6640-6659
139	Louvain-Ottignies	—	—	—	5600-5699
140	Charleroi (O.)-Fleurus-Ottignies	—	—	—	6200-6259
141	Ottignies-Baulers-Manage	—	—	—	6120-6179
142	Namur-Ramillies-Tirlemont	—	—	—	5700-5739
144	Gembloux-Jemeppe-s-Sambre	—	—	—	6380-6399
147	Landen-Gembloux-Tamines	—	—	—	5740-5799
150	Tamines-Warnant-Dinant-	—	—	—	6440-6479
	Dinant-Houyet-Jemelle	—	—	—	5340-5379
154	Namur-Dinant-Givet	—	—	—	5860-5899
155	Marbehan-Virton-Ecouvies	—	—	—	5520-5559
161	Bruxelles-Namur	400 479	1400-1479	2400-2479	5000-5119
162	Namur-Jemelle-Arlon-Luxembourg	400 479	1400-1479	2400-2479	5120-5199
163	Libramont-Bastogne-	—	—	—	4940-4979
	Gouvy-St-Vith	—	—	—	4600 4619
163A	Bertrix-Muno	—	—	—	5500-5519
164	Bastogne-Benonchamps	—	—	—	4980-4999
165	Libramont-Bertrix-Virton-Athus	—	—	—	5440-5499
166	Houyet-Bertrix	—	—	—	5400-5439
167	Arlon-Athus-Longwy	—	—	—	5560-5599

**NUMEROTAGE PAR ZONES DES TRAINS RAPIDES,
DIRECTS, SEMI-DIRECTS DES LIGNES AUTRES
QUE LES LIGNES DORSALES.**

Zones	Trains		
	Rapides	Directs	Semi-directs
I-II-III	980-999	1000-1029	2000-2029
IV-V-VI	id.	1030-1069	2030-2069
VII-VIII	id.	1070-1089	2070-2089
IX	id.	1090-1099	2090-2099
X	id.	1110-1119	2110-2119
XI	id.	1120-1149	2120-2149
XII	id.	1150-1169	2150-2169
XIII-XIV	id.	1170-1199	2170-2179

NUMEROTAGE DES TRAINS DE MARCHANDISES.

Principes généraux.

Les trains de marchandises portent des numéros de 6 chiffres, qui sont établis en se basant sur une codification expliquée ci-après, de telle façon qu'un numéro de train donne, par lui-même, des indications très utiles aux services d'exécution.

1^{er} chiffre : ce chiffre indique la nature de la traction. Il sert également à reconnaître les locomotives seules et les différents trains militaires. La signification des différents chiffres pouvant être utilisés est la suivante :

1. Train remorqué par locomotive à vapeur;
2. Train remorqué par machine électrique;
3. Train remorqué par tracteur avec moteur à combustion interne;
4. MP — MD — AP — AD;
5. EP — ED;
6. Locomotives en rôdage (MRO), en réparation (MRE) ou en transfert (MCE);
7. Train militaire belge;
8. Train militaire anglais;
9. Train militaire américain;
0. Locomotive circulant accidentellement haut-le-pied (1).

Dans les documents horaires, ce chiffre est mis entre parenthèses parce qu'il n'est utilisé que pour les documents mécanographiques. Dans tous les autres cas (annonces de block, annonces de retard, etc.) il est négligé, et, éventuellement remplacé par les indices MP, MD, etc., qui figurent également aux documents horaires. Exception à cette règle est faite pour les trains militaires, pour lesquels on tient compte de ce premier chiffre dans tous les cas.

2^e et 3^e chiffre : ces chiffres indiquent, le premier, le groupe duquel part le train, le second, le groupe dans lequel il a son terminus. Le code appliqué est le suivant :

1. Bruxelles;
2. Anvers;
3. Hasselt;

(1) Cas d'une locomotive qui est prévue pour remorquer un train régulier. Ce train étant supprimé, pour un motif quelconque, la locomotive rentre haut-le-pied à son dépôt, ou part haut-le-pied pour assurer la remorque du train de retour.

4. Liège;
5. Réservé;
6. Namur;
7. Charleroi;
8. Mons;
9. Gand.

4^e chiffre : indique la nature des circulations, suivant le code ci-dessous :

0. Trains extraordinaires;
1. Trains G. V.;
2. Trains de messageries;
3. Trains de grosses marchandises, directs;
4. Trains de grosses marchandises, caboteurs;
5. Trains de bétail ou de pigeons;
6. Réservé;
7. Trains de betteraves;
8. Trains de la route (service de la voie);
9. Locomotives de manœuvres.

5^e et 6^e chiffres : indiquent le numéro d'ordre continu qu'occupe le train dans chacune des catégories déterminées par les quatre premiers chiffres.

Pour pousser plus loin l'identification des trains, la série formée des deux derniers chiffres est encore subdivisée.

Ainsi, pour les trains extraordinaires (4^e chiffre 0), la numérotation continue va de 00 à 19 pour les hke mis en marche par la Direction E; 20 à 49 pour les hke mis en marche par les groupes; 50 à 99 pour les hke mis en marche par les gares (cette numérotation est réservée au centre régional de dispatching auquel il incombe de désigner à la station de formation le n^o du train qu'elle forme).

Quand le 4^e chiffre est 5, la numérotation continue va de 00 à 49 pour les trains de bétail et de 50 à 99 pour les trains de pigeons.

Exceptions.

1. Les rames et les trains locaux se numérotent de la façon suivante :

- 1^{er} chiffre : nature de la traction;
- 2^e chiffre : groupe de départ;
- 3^e chiffre : zéro;
- 4^e, 5^e et 6^e chiffres : numérotation continue.

NUMEROTAGE DES TRAINS MILITAIRES.

A. — Principes généraux.

Les trains militaires portent des numéros de 6 chiffres. L'indication de chaque chiffre est la suivante :

1^{er} chiffre : nationalité de l'armée pour laquelle ils roulent :

- 7 : armée belge;
- 8 : armée anglaise;
- 9 : armée américaine;

2^e chiffre : Groupe de départ; } suivant code admis
3^e chiffre : Groupe d'arrivée; } pour la numérotation
des trains de mar-
chandises;

4^e, 5^e et 6^e chiffres : numéro d'ordre du train.

B. — Identification des trains militaires au point de vue catégorie : Voyageurs ou marchandises.

Cette identification est faite par le numéro formé par les trois derniers chiffres du numéro du train :

- | | | |
|---|---|--|
| a) trains militaires assimilés aux trains de voyageurs : | } | 000 à 099 : trains organ. par le bureau 12-5 de la Direction E. |
| | | 100 à 199 : trains organisés par les groupes. |
| b) trains militaires assimilés aux trains de marchandises : | } | 200 à 299 : trains organisés par le bureau 12-5 de la Direction E. |
| | | 300 à 999 : trains organisés par les groupes. |

Parmi les trains militaires à assimiler aux trains de voyageurs nous trouvons : les trains sanitaires, les trains de permissionnaires; les trains de troupes et les trains de prisonniers, même s'il entre 1 ou 2 wagons dans leur composition pour le transport des bagages.

Tous autres trains militaires (matériel, essence, munitions, etc.) sont considérés comme trains de marchandises; même s'il entre dans leur composition 1 ou 2 voitures ou 1 ou 2 wagons transportant des troupes accompagnant le matériel.

Exemples : train militaire n° 782092.

7 : armée belge;
8 : groupe de départ (Mons);
2 : groupe d'arrivée (Anvers);
092 : train assimilé à un train de voyageurs et organisé par bureau 12-5 de la Direction E.

Train militaire n° 947404.

9 : armée américaine;
4 : groupe de départ (Liège);
7 : groupe d'arrivée (Charleroi);
404 : train assimilé à un train de marchandises et organisé par un groupe.

REDACTION DE LA NOTE DE TRAIN.

A. — Instructions générales et particulières.

1) Le but de la recherche des prestations d'exploitation est le recensement statistique de toutes les prestations des trains, des trains de route et des parcours à vide. A cet effet, une note de train doit être dressée pour chaque train, train de route et parcours à vide. Dans la note de train, toutes les prestations d'exploitation sont exprimées en chiffres, qui sont à emprunter soit à la brochure spéciale, soit au rapport du chef-garde, soit aux étiquettes des wagons.

Aucune lettre ne peut être inscrite dans les colonnes 1 à 59. Toutes les colonnes doivent être occupées, chacune par un chiffre, éventuellement par un zéro.

2) La note de train doit mentionner la desserte du train par le personnel de train, la remorque du train, son itinéraire, la distance entre les différentes stations et bifurcations, les tonnes brutes, les tonnes nettes et le nombre d'essieux, le nombre des places offertes et des places occupées.

3) Pour les trains, la note de train est dressée par le chef-garde; pour les trains de route, elle est rédigée par le piqueur ou par son délégué, qui assume les fonctions de chef-garde, et pour les parcours à vide, elle est établie par le personnel de la remise d'après la feuille de travail.

Les notes de train sont à remplir clairement et lisiblement au crayon noir à mine tendre — les crayons de couleur et à l'aniline sont interdits.

Les rubriques sont subdivisées en colonnes. Les unités doivent toujours être inscrites dans la dernière colonne de chaque rubrique. Chaque colonne ne peut comprendre qu'un seul chiffre.

4) L'en-tête de la note de train, notamment la date et la station où la note doit être déposée, doit être rempli par le chef-garde avant son départ.

Dans les stations où les notes de train sont déposées, un agent est chargé de leur vérification. Il certifie l'exactitude des renseignements qu'elles contiennent en apposant sa signature dans la case ad hoc.

5) Les prestations d'exploitation sont groupées par semaine, comprenant la période du dimanche au samedi. En

cas de changement de semaine ou de mois, une nouvelle note de train doit être dressée à partir de la première station où le train doit arriver après minuit d'après son horaire obligé.

6) Le numéro de la semaine (colonnes 1 et 2) doit être demandé à l'agent de surveillance de la station de départ. Les numéros des semaines figurent au calendrier I. C. 35.

7) Les jours de la semaine sont numérotés comme suit : dimanche = 1, lundi = 2, etc. Le numéro du jour envisagé doit être inscrit dans la colonne 3 de la note de train. Le choix du jour de la semaine à faire figurer à la note d'un train est déterminé par l'heure de départ obligée de ce train, figurant au livret-horaire, même en cas de retard.

8) **Numéro du train** (colonnes 4 à 11) :

Trains de marchandises : le numéro des trains de marchandises se composant, pour les documents mécanographiques, de 6 chiffres, les colonnes 4 et 5 porteront des zéros. Le numéro des trains de marchandises figure au livret horaire. Le chiffre entre parenthèses s'inscrit dans la colonne 6 en négligeant les parenthèses. En ce qui concerne les trains extraordinaires, il faut inscrire le numéro qui leur est attribué suivant les principes de la numérotation des trains de marchandises.

S'agit-il de circulations extraordinaires organisées par la Direction ou les groupes, et annoncées par avis, circulaire etc., le numéro du document d'annonce de mise en marche doit être rappelé dans la colonne « Observations ».

Trains de voyageurs : Dans les documents horaires, les numéros des trains de voyageurs ne comportent que quatre chiffres. Le rédacteur de la note de train doit appliquer les codes indiqués à l'annexe 1 pour obtenir le n° de huit chiffres nécessaire aux documents mécanographiques. Les quatre chiffres obtenus par ces codes s'inscrivent, dans l'ordre indiqué, dans les colonnes 4 à 7. Les quatre chiffres donnés aux documents horaires s'inscrivent dans les colonnes 8 à 11.

9) **Desserte du train** (colonnes 12 à 17) : Sont à considérer comme personnel de trains : chefs-gardes, gardes, transbordeurs.

Lorsque des agents, n'appartenant pas réellement au cadre du personnel de train, desservent exceptionnellement des trains, ils doivent être considérés comme faisant partie de ce personnel; ex. : les agents de la Voie desservant des trains de route.

Le personnel de la machine n'est pas considéré comme personnel de train.

Si le personnel n'appartient qu'à un seul dépôt, il doit toujours être inscrit dans les colonnes 12 à 14. S'il appartient à deux dépôts différents, les colonnes 12 à 14 reçoivent les indications relatives au personnel (chef-garde commandant le train et gardes) du premier dépôt; les colonnes 15 à 17 sont réservées aux indications se rapportant au personnel du second dépôt.

Si le personnel de ce train relève de plusieurs dépôts, il convient de remplir une ligne spéciale pour chaque section parcourue par le personnel en supplément des deux premiers dépôts. Les colonnes 1 à 11, 15 à 17 et 25 à 32 seules de cette ligne doivent être remplies des chiffres significatifs correspondants. Toutes les autres colonnes de cette ligne doivent être remplies de zéros, sauf les colonnes 12 et 18, qui doivent mentionner le signe X.

Les numéros des dépôts figurent au chapitre B.

10) **Locomotives** (colonnes 18-24) : Les locomotives doivent figurer à la note de train avec leur numéro et le numéro de leur remise. Le numéro de la machine ainsi que le nom de la remise sont indiqués sur la locomotive. Lorsque le nom de la remise n'est pas visible, il doit être demandé au machiniste.

Les numéros des remises figurant au chapitre C.

Lorsqu'un train est remorqué par plusieurs machines, le chef-garde doit remplir une ligne de la note de train par machine. La première ligne doit toujours être réservée à la machine de remorque, tandis que les lignes suivantes sont réservées aux machines d'allège. Les numéros des machines d'allège doivent être encadrés. Si le train est remorqué par plusieurs locomotives, le poids brut, le poids net, le nombre d'essieux, le nombre des places offertes et occupées doivent être répartis proportionnellement au nombre des machines, chacune d'elles intervenant pour une part égale. Ex. : En cas d'utilisation d'une machine d'allège, chacune des deux lignes remplies doit comporter la moitié du poids brut, du poids net, du nombre d'essieux et du nombre des places offertes et occupées.

Dans ce cas, les numéros des locomotives doivent être reproduits sur chaque ligne de la note de train et les indications figurant aux colonnes 25 à 58 doivent également être reproduites sur chaque ligne.

En ce qui concerne les trains électriques, les numéros de la rame et de la remise doivent être inscrits dans les colonnes 18 à 24. Lorsqu'un train électrique est composé de plus d'une rame, les numéros des rames de renfort doivent être encadrés. Dans ce cas, une ligne de la note de train doit être remplie par rame.

Pour les trains assurés par autorail, le n° et la remise de l'autorail sont inscrits dans les colonnes 18 à 24.

11) **Sections, stations (1), distances** : (colonnes 25 à 32) : Les numéros des sections (colonnes 25 à 27) **figurent à la brochure spéciale**. Si un train circule à contre-voie sur une section comprenant plusieurs voies, le choix du numéro de la section est déterminé par le sens de circulation du train.

Les numéros des stations figurent aux tableaux de distances repris à la brochure. Ils sont les mêmes pour les deux sens de marche. Pour les trains de route qui s'arrêtent en pleine voie pour le chargement et le déchargement, c'est la première station rencontrée, tant en cas de continuation qu'en cas de rebroussement, qui doit être indiquée à la note de train.

Les distances figurent également à la brochure.

12) **Tonnes nettes** (colonnes 33 à 36) : Le poids net figurant aux étiquettes des wagons doit être additionné. Celui-ci constitue les tonnes nettes qui doivent être inscrites dans les colonnes 33 à 36. Les tonnes nettes des trains de voyageurs, qui ne transportent pas de wagons de marchandises, ne sont pas indiquées. Le poids net est arrondi en tonnes : les fractions de moins de 500 kg. sont négligées tandis que celles de 500 kg. et plus sont arrondies à la tonne supérieure.

13) **Tonnes brutes** (colonnes 37 à 40) : Le poids brut, c'est-à-dire le poids propre des véhicules plus le poids du chargement, est à prendre au rapport du chef-garde.

Le poids des locomotives remorquant le train n'est pas pris en considération.

14) **Essieux** (colonnes 41-46) : La distinction doit être faite entre essieux vides et essieux chargés. Le nombre total d'essieux doit correspondre avec celui mentionné au rapport du chef-garde.

(1) Par stations, il faut entendre, dans ce cas, les endroits où la charge d'un train peut être modifiée, ainsi que les bifurcations en pleine voie où un train peut passer d'une section à une autre.

Les essieux des locomotives remorquant le train ne sont pas pris en considération.

14bis) Places offertes (colonnes 47 à 52). Le nombre de places offertes doit correspondre avec celui indiqué au rapport du chef-garde; c'est celui qui est indiqué sur la voiture. Le nombre de places de première classe et celui de deuxième classe sont additionnés et c'est le total qui est inscrit dans les colonnes 47 à 49. Aucun nombre ne peut être inscrit à la note de train sous forme de fraction; les places assises et debout sont donc à additionner au préalable pour les catégories de matériel où un certain nombre de places debout ont été réglementairement prévues (matériel métallique, électrique-omnibus, autorails).

Les colonnes 47 à 52 ne doivent être remplies que lorsque l'ordre en est donné explicitement.

14ter) Places occupées (colonnes 53 à 58) : Le nombre de places occupées est évalué le plus exactement possible pour chaque section. Si le nombre de places occupées varie sensiblement entre les stations d'une même section, une nouvelle ligne de la note de train doit être remplie à partir de la station au départ de laquelle la différence est constatée. Le nombre de places de première classe et celui de deuxième classe sont additionnés et le total est inscrit dans les colonnes 53 à 55. Aucun nombre ne peut être inscrit à la note de train sous forme de fraction; les places assises et debout doivent être additionnées au préalable.

Les colonnes 53 à 58 ne doivent être remplies que lorsque l'ordre en est donné explicitement.

14quater) 1 - 0 (colonne 59) : Afin de pouvoir établir le nombre de trains et de parcours à vide, le chef-garde ou l'agent de la remise doit inscrire dans cette colonne le chiffre 1 en regard de la première ligne se rapportant à un train ou à un parcours à vide déterminé. Quant aux autres lignes se rapportant au même train ou au même parcours à vide, cette colonne y porte un zéro. Le chiffre 1 ne peut donc figurer qu'une seule fois en regard de chaque train ou parcours à vide, même si, en cas de changement de semaine ou de mois, deux notes de train sont créées pour un même train ou parcours à vide.

15) **Signature du chef-garde** : Le chef-garde est tenu de signer la note de train à l'endroit réservé à cet effet. Il indique au-dessous de sa signature le nom du dépôt dont il relève.

16) Si, sur le parcours du train, le numéro du train, la nature du train, le nombre ou le dépôt du personnel du train, le nombre ou la remise des locomotives, le numéro de la section, le nombre de tonnes ou d'essieux, le nombre de places offertes ou occupées sont modifiés, le chef-garde doit remplir chaque fois une nouvelle ligne de la note de train.

En règle générale, chaque fois que le chef-garde remplit une nouvelle ligne, tous les chiffres non modifiés doivent être reproduits. Les exceptions suivantes sont toutefois admises :

a) S'il n'y a que le nombre de tonnes, le nombre d'essieux ou le nombre de places offertes ou occupées qui est modifié sur une partie du parcours, les indications des colonnes 1 à 24 ne doivent pas être reproduites;

b) S'il n'y a que changement de section, les indications figurant aux colonnes 1 à 24 et celles inscrites à partir de la colonne 33 ne doivent pas être reproduites;

c) Si le jour seul change, il ne faut pas remplir de nouvelle ligne, sauf si le train est remorqué par plus d'une machine.

17) En règle générale, le chef-garde est tenu de remettre personnellement la note de train avec son rapport. Ces deux documents ne peuvent donc pas être séparés.

18) Lorsque le chef-garde est remplacé en cours de route, la note de train dressée et signée par le premier chef-garde est remise à son remplaçant.

19) Un agent de surveillance ou le chef de dépôt doit s'assurer de la rentrée régulière des notes de train; il doit réclamer celles qui feraient éventuellement défaut. Il doit en outre en vérifier toutes les indications, et comme preuve de cette vérification, les signer à l'endroit prévu. Il sera rendu personnellement responsable des manquants de notes de trains, ainsi que des erreurs qui seraient découvertes.

20) Les notes de train vérifiées sont rassemblées en même temps que les rapports des chefs-gardes et sont envoyées chaque jour à l'Ipx intéressé. Après vérification par coups de sonde, les Ipx envoient les notes de train à la Direction E, Bureau des statistiques, Bruxelles. Les remises envoient journalièrement leurs notes de train directement à la Direction E, Bureau des statistiques, Bruxelles.

B. — DEPOTS.

Numéro	Dépôts	Numéro	Dépôts
01	Alost-Nd.	50	Landen
02	Aarschot	51	Latour
03	Adinkerke-Panne	52	Louvain
04	Angleur	53	Libramont
05	Ans	54	Liège-Guillemins
06	Marchienne-Zone	55	Lodelinsart
07	Anvers (C.)	56	Luttre
08	Anvers (B.)	57	Maaseik
09	Anvers (N.)	58	Manage
10	Herbesthal	59	Mariembourg
11	Anvers (S.)	60	Merelbeke
12	Arlon	61	Mettet
13	Ath	62	Moerbeke-Waas
14	Bastogne	63	Mol
15	Baulers	64	Monceau
16	Bertrix	65	Mons
17	Blaton	66	Mouscron
18	Boom	67	Muizen
19	Braine-le-Comte	68	Montzen
20	Bruxelles (Midi)	69	Namur
21	Bruxelles (Nord)	70	Ostende-Quai
22	Bruxelles (P.-I.)	71	Ottignies
23	Bruxelles (Tours et Taxis)	72	Audenarde
24	Bruges	73	Pepinster
25	Charleroi-Sud	74	Piéton
26	Châtelineau-Châtelet	75	Poperinge
27	Chimay	76	Quiévrain
28	Ciney	77	Ramillies
29	Couillet-Montignies	78	Roulers
30	Denderleeuw	79	Ronet
31	Termonde	80	Renaix
32	Eekloo	81	St-Ghislain
33	Erquelinnes	82	St-Nicolas-Waas
34	Esschen	83	Schaerbeek
35	Florennes-Cal.	84	Statte
36	Grammont	85	Stockem
37	Gembloux	86	Tamines
38	Gand-St-Pierre	87	Tirlemont
39	Gouvy	88	Tournai
40	Haine-St-Pierre	89	Trois-Pont
41	Hamont	90	Turnhout
42	Hasselt	91	Verviers-Cal.
43	Herentals	92	Visé
44	Ypres	93	Walcourt
45	Ingelmunster	94	Zichem
46	Jemelle	95	Agents du Service de la Vole.
47	Kinkempois	96	Gand (M.)
48	Kortemark	97	Personnel étranger.
49	Courtrai	98	St-Vith

C. — REMISES.

Numéro	Remise	Numéro	Remise
01	Aarschot	36	Mol
02	Adinkerke	37	Monceau
03	Alost	38	Mons
04	Ans	39	Montignies
05	Anvers (Dam)	40	Muizen
06	Anvers (S.)	41	Ostende
07	Ath	42	Ottignies
08	Audenarde	43	Pepinster
09	Bastogne	44	Renory
10	Baulers	45	Ronet
11	Berchem	46	Schaerbeek
12	Bertrix	47	St-Ghislain
13	Blaton	48	St-Nicolas
14	Braine-le-Comte	49	Statte
15	Bruges	50	Stockem
16	Bruxelles (Midi)	51	Tamines
17	Ciney	52	Termonde
18	Kortemark	53	Tirlemont
19	Courtrai	54	Tournai
20	Denderleeuw	55	Trois-Ponts
21	Eekloo	56	Visé
22	Florennes-Central	57	Walcourt
23	Gand (N. B.)	58	Ypres
24	Haine-St-Pierre	59	Kinkempois
25	Hasselt	60	Gouvy
26	Jemelle	61	St-Nicolas M. T.
27	Landen	62	Chimay
28	Latour	63	Winterslag
29	Liège	64	Moerbeke (Waas)
30	Lodelinsart	65	Remises françaises.
31	Louvain	66	Remises hollandaises.
32	Luttre	67	Remises allemandes
33	St-Martin	68	Hamont
34	Mariembourg	69	Herbesthal
35	Merelbeke	70	St-Vith