



**REGLEMENT GENERAL  
DE L'EXPLOITATION**

---

**LIVRE 125**

**Echange et emploi réciproque  
du matériel en service  
international**

---

**2<sup>e</sup> supplément.**

SOCIETE NATIONALE DES  
CHEMINS DE FER BELGES

Bruxelles, le 15 janvier 1981.

Direction Exploitation

DIVISION 13-5

Section 9

Tél. 3135/Ca 205

**AVIS N° 3 E.**

Distribution :

0	: 22
000	: 20
1	: 30 (-10)
120	: 2, 20, 31, 32, 42, 43, 55, 68, 70
101 à 106	: 41, 42, 68, 70
21-01	: 1 ex.
22-01	: 11 ex.
23-01	: 2 ex.
31-1, 31-3	: 20
42-11, 42-12	: 1 ex.
42-42	: 1 ex.
61-12, 62-34	: 20
62-12, 62-14	: 2, 20
91-12	: 1
91-21	: 20
92-3	: 7, 20, 31, 42
Réserve	: 15 %

**ECHANGE ET EMPLOI RECIPROQUE DU MATERIEL  
EN TRAFIC INTERNATIONAL.**

**FASCICULE 125.10** — Dispositions communes aux wagons  
circulant sous régimes RIV et  
EUROP.

**FASCICULE 125.11** — Dispositions particulières relatives au  
matériel roulant des régimes RIV,  
EUROP et RIC.

**FASCICULE 125.12** — Echange et emploi réciproque des  
agrès de chargement, conteneurs  
et palettes en trafic international.

Le présent Avis constitue le 2<sup>e</sup> supplément au Livre 125.

La réglementation ci-jointe remplace les fascicules 151.0,  
151.00, 151.01, 151.02, 151.03, 151.1 et 151.2, publiés par  
l'Avis 35 E du 15 juin 1945 et qui ont été supprimés par  
l'Avis 22 E du 8 décembre 1977.

La page jaune annexée remplace la page correspondante du  
R.G.E. Livre 125.

Le plan méthodique joint à l'Avis 30 E du 31/12/78 doit  
être adapté en conséquence.

Le tableau des suppléments au Livre 125 doit être rem-  
placé par le tableau annexé des suppléments en vigueur au  
Livre 125.

La distribution de cet Avis sera annotée à la fiche D 24 des  
agents intéressés.

Application immédiate.

Le Directeur de l'Exploitation,

ir. M. DE WULF.

**TABLEAU DES SUPPLEMENTS EN VIGUEUR AU R.G.E.  
LIVRE 125.**

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

N° du supplément	N° et année de l'avis	Fascicules modifiés	Objet du supplément	Visa
1	22 E/1977	151.0, 151.00, 151.01, 151.02, 151.03, 151.1 et 151.2	Suppression des fascicules	
2	3 E/ 1981	125.10 125.11 125.12	Nouveaux fascicules	

## FASCICULE 125.10

### DISPOSITIONS COMMUNES AUX WAGONS CIRCULANT SOUS REGIMES RIV ET EUROP

#### 1. GENERALITES

#### 2. ECHANGE DES WAGONS

##### 2.1. WAGONS ADMIS

##### 2.2. PARTICULARITES RELATIVES AUX WAGONS VIDES

##### 2.3. DEROGATIONS

###### 2.3.1. Wagons inaptes à l'échange, mais devant être acceptés

###### 2.3.2. Wagons aptes à l'échange, mais pouvant être refusés

###### 2.3.2.1. Motifs de refus

###### 2.3.2.2. Informations concernant les refus

##### 2.4. VERIFICATIONS IMPOSEES

###### 2.4.1. Principe

###### 2.4.2. Régime de confiance

#### 3. ACCEPTATION, PRISE EN CHARGE ET ACHEMINEMENT DES WAGONS

##### 3.1. ACCEPTATION

##### 3.2. PRISE EN CHARGE

##### 3.3. ACHEMINEMENT ET REEXPEDITION

##### 3.4. REEXPEDITION DES WAGONS A PLATE-FORME SURBAISSEE, A EVIDEMENT CENTRAL ET A PUPITRE PERMANENT DIAGONAL

##### 3.5. DECHARGEMENT EN COURS DE ROUTE

**125.10**  
**Sommaire.**  
**Page 2.**

**4. DONNEES D'ECHANGE**

**4.1. GENERALITES**

**4.2. ETABLISSEMENT DES DONNEES**

**4.3. VERIFICATION DES DONNEES**

**4.4. TRANSMISSION DES DONNEES**

**4.4.1. Au C.T.I. (Centre de Traitement de l'Information)**

**4.4.2. A la Direction E. 13-5**

**5. DIVERS.**

**5.1. ACCESSOIRES AMOVIBLES**

**5.2. ORGANES MOBILES DES WAGONS**

## 1. GENERALITES.

- 1 L'échange du matériel à marchandises avec les réseaux étrangers est régi par le "Règlement pour l'emploi réciproque des wagons en trafic international" (RIV).

En vertu du § 1, art. 7 de ce Règlement, certains réseaux ont créé des communautés d'exploitation, visant à rendre l'utilisation des wagons en service international plus souple et plus économique (Exemples: Communauté EUROP et Communauté OPW) (1).

---

(1) EUROP : CFL, DB, DSB, FS, NS, ÖBB, SBB/CFE, SNCB, SNCF.  
OPW : BDZ, CFR, CSD, DR, MAV, PKP, SZD.

## 2. ECHANGE DES WAGONS.

### 2.1. WAGONS ADMIS.

- 2 Pour être admis à l'échange, les wagons doivent répondre aux conditions suivantes :

#### A. En ce qui concerne leurs caractéristiques de construction :

##### a) être porteurs :

- du signe RIV ou, à défaut de ce signe, d'un cartouche portant le sigle du ou des réseaux concerné(s) par l'itinéraire à suivre (voir RIV, § 34, n° 2.2.3.);
- de la marque **[S]** ou **[SS]**, si leur acheminement est prévu par un train à marche rapide à 100 km/h (limite **[S]** ou 120 km/h (limite **[SS]**) (1).

Si ce wagon est chargé, le chargement ne peut dépasser la limite **[S]** ou **[SS]**, selon le cas;

##### b) satisfaire aux dispositions :

- de l'annexe III du RIV (Prescriptions concernant le transport des marchandises soumises à la douane et l'aménagement spécial des véhicules affectés à ces transports), s'ils sont chargés;
- de l'annexe IV du RIV, s'ils doivent être transportés par ferry-boats;
- de l'annexe V du RIV s'ils doivent circuler sur le réseau RENFE.

#### B. En ce qui concerne leur état d'entretien :

satisfaire aux dispositions du chapitre VII du RIV (Prescriptions techniques concernant les wagons).

---

(1) 120 km/h sur certains réseaux étrangers seulement.

Certains wagons **[S]** vides peuvent circuler à 120 km/h; ils sont alors pourvus de la marque reprise à la planche 3<sup>e</sup>, figure 7 du RIV.



**C. En ce qui concerne leur chargement :**

- a) être conformes aux dispositions du chapitre VIII du RIV (Prescriptions de chargement) et de l'annexe II du RIV;
- b) satisfaire aux dispositions du § 2, numéro 4 du RIV, s'il s'agit de marchandises de détail (1).

**2.2. PARTICULARITES RELATIVES AUX WAGONS VIDES.**

**3** Sont seuls admis à l'échange :

- a) les wagons de toutes marques incorporés dans les trains pour des motifs d'exploitation;
- b) les wagons rapatriés vers leur réseau propriétaire (2);
- c) les wagons EUROP ou RIV non-EUROP présentés en vertu d'un ordre transmis par un organe répartiteur (compensation EUROP, assistance RIV, essais, exposition de matériel);
- d) les wagons gérés par Interfrigo et circulant selon les directives de cette Société;
- e) les wagons de particuliers.

**2.3. DEROGATIONS.**

**2.3.1. Wagons reconnus inaptes à l'échange, mais devant être acceptés.**

**4** Doivent cependant être acceptés après accord entre les Réseaux intéressés :

- a) les wagons et transports ci-après, pour lesquels les visiteurs M disposent d'instructions particulières :
  - les wagons ne portant ni le signe RIV, ni le cartouche prévu à l'article 2, A, a) ci-dessus;
  - les transports exceptionnels (§ 2, numéro 5 du RIV);

---

(1) Ces dispositions ne sont pas applicables aux wagons de particuliers.

(2) Pour les wagons OPW vides, voir R.G.E., fascicule 125,11 — article 19.

- b) les wagons chargés de marchandises à destination de la Grande-Bretagne, qui ne répondent pas aux conditions de l'annexe IV du RIV (art. 2, A, b) ci-dessus, 2<sup>e</sup> tiret; les frais qui résultent du transbordement et du stationnement de ces wagons sont mis à charge de la marchandise, conformément à la CIM;
- c) les wagons qui ont subi une augmentation de poids provenant d'intempéries en cours du transport occasionnant un dépassement de la limite de charge inscrite sur le wagon, du poids par essieu ou du poids par mètre courant;
- d) les wagons dont le poids par essieu ou par mètre courant est légèrement dépassé sans qu'il y ait dépassement de la limite de charge inscrite sur le wagon;
- e) lorsqu'ils ne sont pas porteurs d'une des marques S ou SS, les wagons qui transportent des marchandises taxées "petite vitesse" et qui doivent être normalement acheminés par train à marche rapide; ces transports peuvent seulement être exclus de tels trains.

### 2.3.2. Wagons aptes à l'échange, mais pouvant être refusés.

#### 2.3.2.1. MOTIFS DE REFUS.

5 Bien qu'ils soient aptes à l'échange, les wagons peuvent être refusés :

- a) lorsque leur acceptation est interdite par une autorité gouvernementale;
- b) lorsqu'il est matériellement impossible de les recevoir (impossibilité absolue et prolongée, de courte durée ou limitée à certains trains);
- c) pour d'autres motifs (1), résultant des "Prescriptions internationales marchandises" (PIM).

---

(1) Pour les wagons non complètement nettoyés et désinfectés, voir § 14 du RIV et le fascicule 120.9 du R.G.E.  
Pour les wagons gravement avariés, voir le § 16 du RIV.

**2.3.2.2. INFORMATIONS CONCERNANT LES REFUS.****a) ENTRE RESEAUX :**

- 6      Lorsqu'un réseau ne peut pas accepter temporairement des wagons aptes à l'échange, il doit en informer les réseaux intéressés par télégramme contre récépissé ou par lettre recommandée.
- 7      En cas de refus de longue durée, il y a lieu d'observer les dispositions de "l'Accord concernant la notification des restrictions de trafic en service international des marchandises par chemin de fer".
- 8      Pour les refus de courte durée ou concernant des trains isolés, il suffit de procéder à la notification de gare à gare (voir article 6) et, dans les gares communes, de service à service, par avis écrit, donné contre reçu.
- 9      Doit aussi être considéré comme refus d'acceptation, le fait que le réseau cessionnaire qui est chargé de l'enlèvement des wagons en vertu des conventions relatives au franchissement des frontières, ne procède pas à cet enlèvement aux heures et conditions fixées, qu'il y ait ou non notification de refus.

**b) A LA DIRECTION E :**

- 10     Les gares concernées doivent signaler par W 820 à la Direction E. 13-51 (pour les wagons non-EUROP), à la Direction E. 13-52 (pour les wagons EUROP) et à la Direction E. 13-21 (pour les wagons sous gérance Interfrigo), tous les wagons tant vides que chargés, tant belges qu'étrangers, immobilisés par le faute d'un réseau étranger, même en l'absence de notification de refus.
- 11     Ces informations doivent être fournies :
- dès la fin de l'interruption de trafic pour les wagons immobilisés par suite de refus de longue durée (troubles sociaux, fléaux naturels, incidents ou accidents d'exploitation, interdictions gouvernementales, ...);

— après chaque période mensuelle, pour l'ensemble des refus de courte durée concernant des wagons et des trains isolés ainsi que pour les divergences de prise en charge en cas de litiges entre gares d'échange correspondantes (à moins que la consigne locale n'en dispose différemment).

**Remarque :**

Les wagons de particuliers autres que ceux gérés par Interfrigo ne doivent pas figurer aux relevés W 820.

12 Aux W 820 doivent être joints tous renseignements et documents de nature à préciser les circonstances dans lesquelles le refus s'est produit (cause, heure et forme de la notification, numéro et heure du train, conditions dans lesquelles s'est fait l'enlèvement), afin que la SNCB puisse en faire la preuve vis-à-vis des réseaux responsables.

13 Une information de même nature (voir articles 10, 11 et 12), doit être adressée à la Direction E. par toute gare d'échange de la SNCB ayant formulé un refus d'acceptation ou n'ayant pas procédé à l'enlèvement de wagons aux heures convenues.

## 2.4. VERIFICATIONS IMPOSEES.

### 2.4.1. Principe.

14 Les wagons à échanger doivent être reconnus, par le réseau cédant, aptes à l'échange tant sur le plan technique que sur celui du chargement (Extrait R.G.M., titre IV, rubrique B).

15 Le réseau cessionnaire a le droit de renvoyer au réseau cédant les wagons qui ne satisfont pas aux conditions prévues.

### 2.4.2. Régime de confiance.

16 La SNCB a cependant conclu avec les réseaux limitrophes (1), un accord ayant pour but la "visite de confiance" et, selon lequel le réseau cessionnaire ne renvoie pas les wagons échangés reconnus défectueux, sauf s'il s'agit de wagons vides circulant en vertu d'un ordre d'un organe de répartition.

---

(1) A l'exception des Chemins de Fer Britanniques (B.R.).

### 3. ACCEPTATION, PRISE EN CHARGE ET ACHEMINEMENT DES WAGONS.

#### 3.1. ACCEPTATION.

- 17 Les wagons aptes à l'échange sont considérés comme acceptés lorsqu'ils sont mis à la disposition du réseau cessionnaire à l'endroit et à l'heure convenus avec tous les documents (feuille de route, lettre de voiture, pièces-annexes indiquées sur cette dernière, etc, ...) nécessaires à leur acheminement.

#### 3.2. PRISE EN CHARGE.

- 18 La prise en charge du matériel fait l'objet dans chaque gare d'échange, d'une consigne locale établie de commun accord entre les réseaux intéressés; ceci est spécialement le cas dans les gares communes et dans les gares à contrôles juxtaposés.
- 19 Lorsque les pièces d'accompagnement ne sont pas en règle et au complet, la prise en charge n'a lieu qu'après régularisation ou réception des documents manquants. Le cas échéant, les gares d'échange réclament, par télégramme, au réseau cédant, les pièces nécessaires à la continuation du transport.
- 20 Les redevances de location sont payées au réseau propriétaire par période indivisible de 24 heures calculée de minuit à minuit. La prise en charge doit donc être surveillée particulièrement aux environs de 24 heures. En cas de désaccord avec la gare d'échange voisine, voir Art. 11, 2<sup>e</sup> tiret.

#### 3.3. ACHEMINEMENT ET REEXPEDITION.

- 21 Lorsque leur chargement est réputé complet d'après le tarif appliqué, les wagons acceptés doivent continuer leur trajet jusqu'à la gare destinataire.

Les gares peuvent consentir à la réexpédition d'un envoi dans le même wagon; celui-ci est alors acheminé jusqu'à la nouvelle gare destinataire.

22 En cas de modification du chargement, la réexpédition n'est admise que :

- si, après déchargement partiel, l'envoi constitue encore une charge complète d'après le tarif appliqué;
- si, le chargement ayant été complété, l'envoi initial constituait une charge complète du point de vue tarifaire.

### 3.4. REEXPEDITION DES WAGONS A PLATE-FORME SURBAISSEE, A EVIDEMENT CENTRAL ET A PUPITRE PERMANENT DIAGONAL.

23 De tels wagons dont le numéro proprement dit commence par 909, 919, 929, 939, 989, ou 990 à 999 ne peuvent être réexpédiés qu'après annonce au Réseau propriétaire. Cette annonce est à communiquer au bureau 13-21 (BCR) de la Direction E. qui la transmettra au service concerné du Réseau propriétaire.

### 3.5. DECHARGEMENT EN COURS DE ROUTE.

24 Ne peuvent être déchargés en cours de route que :

- les wagons de détail (voir § 5 numéro 5 du RIV) à transborder pour compléter un chargement;
- les wagons à gabarit continental à transborder pour permettre la continuation des envois vers la Grande-Bretagne;
- les wagons pour lesquels il existe un droit de refus (voir article 5).

#### 4. DONNEES D'ECHANGE.

##### 4.1. GENERALITES.

- 25 Il doit être pris attachement de tout le matériel belge ou étranger, échangé avec un autre réseau.

Les wagons rendus vides doivent être soigneusement vérifiés afin de pouvoir reconnaître le petit matériel qu'ils pourraient renfermer.

##### Remarque.

Pour l'annotation :

- a) des véhicules circulant dans les trains de voyageurs (voitures, fourgons, wagons porte-autos) : voir Fascicule 125.11, Titre III;
- b) du petit matériel : voir Fascicule 125.12.
- 26 En ce qui concerne le matériel roulant échangé par trains de marchandises, l'établissement et la transmission des données à la Direction E. 13-5, via la Direction I. (C.T.I.) obéissent à une méthode mécanisée qui est fonction dans chaque gare d'échange, non seulement de l'équipement technique, mais aussi des heures de présence du personnel, du volume du trafic et des stationnements de trains prévus.

Cette méthode est décrite dans la consigne locale d'échange.

##### 4.2. ETABLISSEMENT DES DONNEES.

- 27 En principe, des données relatives au matériel échangé sont prises de visu et annotées dans des carnets W 800 distincts pour l'entrée et la sortie.

Dans la majorité des cas, ces carnets sont remplacés par des relevés de train produits par les ordinateurs locaux, en application des programmes :

- OPER ou CONF pour le trafic à l'entrée,
- DEFR ou DEFI pour le trafic à la sortie,

conformément à l'Instruction Professionnelle relative à la Gestion Electronique du trafic des Marchandises (G.E.M.).

- 28 Une consigne spéciale détermine les règles à observer par les gares d'échange (1) pour l'introduction correcte des messages nécessaires à l'appel des programmes précités (voir article 27).

Pour les trains dont l'horaire ne prévoit pas un arrêt suffisant à la frontière, les messages sont introduits pour le trafic à l'entrée, par la première gare d'escale ou, à défaut d'escale intermédiaire, par la gare de destination.

Dans tous les cas, la gare d'échange d'entrée (1) doit recevoir copie du relevé de train dans le plus bref délai.

Lorsqu'il s'agit de trains en transit direct par la Belgique, les gares d'échange (1) à l'entrée et à la sortie se bornent à reprendre les informations reçues du réseau cédant et les corrections signalées par le réseau cessionnaire, corrections qui doivent ensuite être communiquées en amont jusqu'au réseau cédant.

#### 4.3. VERIFICATION DES DONNEES.

- 29 Les gares d'échange doivent vérifier et collationner les données relatives au matériel échangé avec le réseau voisin, si possible au fur et à mesure de l'écoulement du trafic; sinon, elles doivent se mettre d'accord avec le réseau correspondant, pour la journée et pour chaque sens de trafic.
- 30 Les erreurs reconnues sont à communiquer au C.T.I. sous forme de messages rectificatifs.

---

(1) En fonction de son équipement, une gare peut être désignée comme gare centralisatrice pour se substituer à une ou plusieurs gares d'échange ne disposant pas de moyens suffisants.

Par extension, toute gare d'échange est gare centralisatrice pour ses propres échanges lorsque ses moyens lui permettent de remplir ce rôle.



#### 4.4. TRANSMISSION DES DONNEES.

##### 4.4.1. Au C.T.I.

- 31 En application des programmes relatifs à l'échange (voir article 27), les ordinateurs locaux génèrent, en plus du relevé d'échange émis sur le téléimprimeur de la gare centralisatrice (1), un message W 154 qui est transmis par voie télégraphique rapide.
- 32 Les rectifications (modifications, retraits, ajouts) reconnues après vérification sont à transmettre journallement au C.T.I. par voie télégraphique ordinaire. Il en est de même, à la demande de la Direction E. 13-5, pour certains trains non reçus à l'ordinateur central par suite d'une défaillance technique ou humaine.
- 33 Les données d'échange du jour J doivent parvenir au C.T.I. au plus tard à 6 h 45 le jour J + 1 (pour les samedis, dimanches et jours fériés, le jour ouvrable suivant, toujours avant 6 h 45) afin d'y être exploitées conformément aux prescriptions du Règlement RIV et de la Convention EUROP.

Toute transmission tardive (après 6 h 45 le jour J + 1 et relative au jour J) sera néanmoins prise en charge ultérieurement par l'Ordinateur Central.

Etant donné les conséquences néfastes résultant de transmissions tardives, celles-ci devront pouvoir être justifiées.

- 34 La transmission des messages relatifs à l'échange ne peut avoir lieu qu'après le passage effectif des wagons à la frontière. Sont particulièrement visés ici les trains avec passage accéléré (voir art. 28) et notamment les trains du transit communautaire normal (avec document T validé) ou du transit communautaire simplifié — fer (avec lettre de voiture CIM valant document T).

(1) En fonction de son équipement, une gare peut être désignée comme gare centralisatrice pour se substituer à une ou plusieurs gares d'échange ne disposant pas de moyens suffisants.

Par extension, toute gare d'échange est gare centralisatrice pour ses propres échanges lorsque ses moyens lui permettent de remplir ce rôle.

## 125.10

Page 12.

- 35 Il peut se produire que, pour une raison technique ou d'exploitation, les transmissions au C.T.I. ne puissent avoir lieu avant l'heure prescrite le jour J + 1. Dans ce cas, la gare centralisatrice est tenue de dresser elle-même, par comptage, la situation quantitative des wagons EUROP, en lieu et place du C.T.I.

Cette situation doit être téléphonée à la Direction E. 13-52 et au Bureau Répartiteur du groupe, au plus tard le jour J + 1 à 9 h 30; elle comprendra, pour les échanges du jour J, les wagons EUROP de chacune des catégories (voir fascicule 125.11, titre II), chargés et vides séparément, par sens de trafic.

La reprise des transmissions au C.T.I. des données d'échange a lieu dès que l'empêchement est levé et ce, pour tous les wagons échangés depuis le début de l'interruption.

### 4.4.2. A la Direction E. 13-5.

- 36 Les gares centralisatrices adressent sous couvert de l'étiquette E 275, suivant le protocole d'acheminement établi, deux copies des messages transmis par voie télégraphique ordinaire, (voir article 32) au bureau 13-52 de la Direction E.

## 5. DIVERS.

### 5.1. ACCESSOIRES AMOVIBLES.

- 37 Les accessoires amovibles sont des parties de wagons qui, n'étant pas fixées à demeure, doivent pouvoir être enlevées temporairement.

Ils sont revêtus de la marque du réseau propriétaire; leurs nombre et type sont inscrits sur les faces latérales extérieures du wagon sous forme de signes conventionnels (voir RIV, Annexe VII).

- 38 Les accessoires amovibles doivent être remis en place par les usagers ou, à leur défaut, par les gares de desserte. Les chaînes des ranchers opposés doivent être reliées entre elles.

Lorsque la nature du chargement ne permet pas la remise en place des accessoires amovibles, ils doivent être remis sur leurs wagons de façon à être visibles et calés de telle sorte qu'ils ne puissent se déplacer ou, en tombant, compromettre la sécurité. Si les wagons comportent des caisses à ranchers, les ranchers de type correspondant doivent être placés dans celles-ci.

- 39 Les wagons ne peuvent cependant pas être refusés parce que leurs accessoires amovibles manquent ou ne sont pas placés correctement.

- 40 Les accessoires amovibles ne doivent pas être séparés de leur wagon. Si exceptionnellement, ils en sont disjoints, ils sont renvoyés en franchise de tous frais au réseau propriétaire:

- à l'appui d'un bulletin d'accompagnement E 894 (modèle C du RIV) servant de titre de transport;
- munis d'une étiquette M 34 (modèle B1 du RIV) placée dans une pochette en plastique.

Le bulletin et l'étiquette mentionnent les objets qu'ils accompagnent, l'adresse du destinataire (à demander à M. 23-01), et, si possible, les wagons auxquels ils appartiennent.

- 41 Après désinfection et remise en place des accessoires amovibles, les wagons à volaille avec cages doivent être plombés et rapatriés avec un bulletin d'accompagnement modèle C — RIV (E 894) qui sert de titre de transport.

## 5.2. ORGANES MOBILES DES WAGONS.

- 42 Lorsque des wagons sont renvoyés vides, les organes mobiles doivent être placés dans la position normale de circulation. Les portes, les parois coulissantes et les toits ouvrants doivent être fermés; les passerelles supérieures des wagons porte-autos doivent être relevées.

**FASCICULE 125.11**

**DISPOSITIONS PARTICULIERES RELATIVES AU  
MATERIEL ROULANT DES REGIMES RIV, EUROP  
ET RIC.**

**TITRE I. — WAGONS NON EUROP.**

**1. GENERALITES.**

**2. PARCOURS D'ALLER.**

**2.1. DEFINITION.**

**2.2. ETIQUETTES DE TRANSIT.**

**2.2.1. Apposition des étiquettes.**

**2.2.2. Exceptions.**

**2.2.3. Vérifications.**

**2.2.4. Traitement et enlèvement.**

**3. RAPATRIEMENT DES WAGONS ETRANGERS.**

**3.1. CHARGES EN RETOUR.**

**3.1.1. Utilisation sur place.**

**3.1.2. Utilisation après détournement.**

**3.1.3. Définition du "rapprochement à charge".**

**3.1.4. Dérogations.**

**3.1.5. Cas spéciaux d'utilisation.**

**3.1.6. Emplois irréguliers.**

**3.2. VIDES EN RETOUR.**

**3.2.1. Principe.**

**3.2.2. Dérogations.**

**3.2.2.1. Wagons appartenant à un Réseau limitrophe.**

**3.2.2.2. Wagons marqués OPW.**

**125.11**

**Sommaire.**

**Page 2.**

**3.3. ETIQUETTES ET DOCUMENTS D'ACCOMPAGNEMENT DES WAGONS VIDES EN RETOUR.**

**3.3.1. Wagons appartenant à un Réseau limitrophe ou à un Réseau OPW.**

**3.3.2. Wagons appartenant à un Réseau non limitrophe autre que OPW.**

**3.3.2.1. Les étiquettes de transit sont présentes.**

**3.3.2.2. Les étiquettes de transit font défaut ou sont insuffisantes.**

**4. WAGONS EN ASSISTANCE.**

**5. DECOMPTE ET PAIEMENT.**

**5.1. REDEVANCE DE LOCATION.**

**5.2. EXEMPTION OU REMBOURSEMENT DE LA REDEVANCE.**

**5.2.1. Raisons d'exploitation.**

**5.2.2. Motifs techniques.**

**5.3. INDEMNITE DE PARCOURS A VIDE.**

**TITRE II. — WAGONS EUROP.**

**1. GENERALITES.**

**2. MARQUAGE ET TYPES DE WAGONS.**

**3. FONCTIONNEMENT DE LA COMMUNAUTE EUROP.**

**4. FORMALITES D'ECHANGE — ACCEPTATION — WAGONS AVARIES.**

**5. MOUVEMENTS COMPENSATOIRES ENTRE RESEAU ADHERENTS.**

**TITRE III. — VEHICULES RIC.**

**1. GENERALITES.**

**2. ECHANGE — UTILISATION — ACHEMINEMENT.**

**3. DONNEES D'ECHANGE.**

**4. DECOMPTE ET PAIEMENT.**





## TITRE I. — WAGONS NON-EUROP.

### 1. GENERALITES.

- 1 Les dispositions sous ce Titre I concernent les wagons de Réseaux circulant sous régime RIV.

Pour les wagons marqués EUROP : voir aussi le Titre II.

Pour les véhicules du régime RIC : voir également le Titre III.

Pour les wagons gérés par la S.C. Interfrigo et autres wagons de particuliers : voir les instructions spéciales relatives au "Transport international de denrées périssables en wagons à isolation thermique" et le R.G.C.

### 2. PARCOURS D'ALLER.

#### 2.1. DEFINITION.

- 2 Par parcours d'aller, il faut entendre le parcours effectué par un wagon de sa sortie du Réseau propriétaire jusqu'à sa destination; en cas de transbordement en cours de route ou de réexpédition vers une nouvelle destination, le parcours d'aller prend fin, soit à la gare de transbordement, soit à la gare de destination finale.

#### 2.2. ETIQUETTES DE TRANSIT.

##### 2.2.1. Apposition des étiquettes.

- 3 Afin de permettre le rapatriement correct du matériel vide, les gares d'échange apposent, lors du parcours d'aller, des étiquettes de transit W 83 (modèle A — RIV) sur les wagons étrangers à l'entrée.

Ces étiquettes dûment complétées (voir RIV — § 4 n° 11) doivent être collées des deux côtés du wagon.

### 2.2.2. Exceptions.

- 4 Les étiquettes de transit ne doivent pas être apposées :
- sur les wagons de particuliers;
  - sur les wagons de Communautés EUROP et OPW (voir fascicule 125.10 — article 1 — renvoi 1);
  - sur les wagons appartenant à un Réseau limitrophe qui sont cédés à une gare d'échange de la frontière commune avec ce Réseau.

### 2.2.3. Vérification.

- 5 Les gares d'échange — lors de la prise en charge — et les gares destinataires — lors de la réception — s'assurent de la présence, sur les wagons étrangers, des étiquettes de transit relatives au parcours d'aller.
- 6 Les gares destinataires tiennent attachement au W 201 ou au W 214 de l'itinéraire parcouru à l'aller en se référant aux documents de transport et éventuellement aux étiquettes de transit.
- 7 Si un wagon appartenant à un réseau non limitrophe parvient à destination après avoir fait l'objet d'une réexpédition en trafic intérieur, les indications éventuellement manquantes sont réclamées à la gare de réexpédition qui aurait dû normalement indiquer l'itinéraire d'aller antérieur sur le folio 3 de la nouvelle lettre de voiture.

### 2.2.4. Traitement et enlèvement.

- 8 Les étiquettes de transit qui se détachent d'un wagon étranger au cours des opérations de lavage et de désinfection doivent être recollées.

Si elles ne sont plus utilisables, elles doivent être remplacées par une étiquette de rapatriement W 99 (modèle B — RIV).

Les étiquettes W 83 ne doivent être ni recouvertes ni détachées avant la rentrée du wagon sur le réseau propriétaire, qui est seul responsable de leur enlèvement avant toute remise ultérieure à un réseau étranger.

Il est donc impérieux pour toute gare belge de faire disparaître de telles étiquettes apposées sur les wagons de la SNCB lors de transports antérieurs.

### 3. RAPATRIEMENT DES WAGONS ETRANGERS.

#### 3.1. CHARGES EN RETOUR.

##### 3.1.1. Utilisation sur place.

- 9 Après déchargement, les wagons étrangers doivent autant que possible être renvoyés chargés en respectant les règles du § 6 RIV, résumées ci-dessous :
- chargement à destination du Réseau propriétaire sans considération d'itinéraire;
  - chargement à destination d'une gare située au-delà du Réseau propriétaire, en transit par ce réseau;
  - chargement à destination de toute autre gare, à la condition expresse que le wagon soit rapproché du Réseau propriétaire (voir article 11).

##### 3.1.2. Utilisation après détournement.

- 10 Tout wagon étranger vide sans affectation peut être détourné à l'intervention d'un organe de répartition vers une gare belge pour utilisation conforme à l'article 9. Il convient cependant d'éviter des détournements répétés en trafic intérieur.

##### 3.1.3. Définition du "rapprochement à charge".

- 11 Il y a rapprochement au sens du RIV lorsque la distance séparant la nouvelle destination de la plus proche gare d'échange du Réseau propriétaire est plus courte que celle qui sépare la gare de rechargement ou de détournement de la plus proche gare d'échange de ce même Réseau.

##### 3.1.4. Dérogations.

- 12 A. Les wagons de la Communauté OPW (voir § 6 du RIV) peuvent être rechargés pour n'importe quel Réseau de cette communauté sans considération d'itinéraire.

B. Les wagons à plate-forme surbaissée, à évidement central et à pupitre permanent diagonal dont le numéro proprement dit commence par les chiffres 909, 919, 929, 939, 989 ou 990 à 999 ne peuvent être utilisés en retour qu'avec l'autorisation du Réseau propriétaire. Cette autorisation est à demander par l'intermédiaire du bureau 13-21 (BCR) de la Direction E.

C. En cas de besoin, un Réseau peut demander la restitution accélérée d'une partie ou de la totalité de ses wagons. Une telle demande adressée à tous les Réseaux membres de l'Union RIV peut être complétée par :

- la limitation de la réutilisation des wagons concernés, à des chargements destinés aux seules gares du Réseau propriétaire demandeur; dans ce cas, les wagons OPW doivent être réutilisés exclusivement à destination d'une gare d'un Réseau membre de cette communauté (voir fascicule 125.10 — article 1 — renvoi 1);
- l'application d'un taux de location majoré selon des règles fixées par le paragraphe 8 du RIV.

De telles demandes font l'objet de directives de la Direction E. qui prescrivent le renvoi accéléré à destination du Réseau propriétaire (à charge, sinon à vide).

### 3.1.5. Cas spéciaux d'utilisation.

13 Dans les cas spéciaux ci-dessous :

- rapatriement d'un wagon gravement avarié sur un wagon;
- chargement de conteneurs, agrès et palettes par wagon complet;
- transbordement par suite d'avarie à un wagon spécialement affecté à certains trafics,

il y a lieu de respecter, dans le choix des wagons à utiliser, l'ordre de priorité suivant :

- a) wagon du Réseau propriétaire;
- b) wagon de la Communauté à laquelle adhère ce Réseau;
- c) wagon d'un Réseau situé géographiquement au-delà de ce Réseau;
- d) wagon d'un Réseau intermédiaire proche de ce Réseau;
- e) wagon belge;

### 3.1.6. Emplois irréguliers.

- 14 Pour tout wagon étranger utilisé contrairement aux dispositions des articles 9, 10, 11 et 12, le Réseau responsable doit payer au Réseau propriétaire, en sus de la redevance de location (voir article 24), une amende correspondant au triple du taux journalier normal.

Si la faute en incombe à l'expéditeur (demande de matériel incomplète ou incorrecte, chargement effectué sans accord préalable), il y a lieu de l'inviter à transborder la marchandise.

Exceptionnellement et après accord de la Direction E. (Bureau 13-21 ou 13-51), l'envoi pourra être accepté moyennant remise d'une déclaration écrite par laquelle la firme responsable s'engage à rembourser les frais supplémentaires tombant à charge de la SNCB.

### 3.2. VIDES EN RETOUR.

#### 3.2.1. Principe.

- 15 Quand les wagons étrangers ne sont pas chargés en retour, il doivent être rapatriés à vide dans le plus bref délai, en évitant autant que possible les parcours à vide non compensés par des parcours à charge (voir article 33), via l'itinéraire suivi à l'aller, même si cet itinéraire a été prolongé par suite de réexpédition ou de modification du contrat de transport sur notre réseau.
- 16 Si des étiquettes de transit font défaut, les gares s'efforcent de reconstituer l'itinéraire d'aller en s'inspirant des articles 5, 6 et 7.
- 17 S'il s'agit de wagons étrangers, chargés au retour à destination d'une gare belge non franchie à l'aller, le rapatriement à vide est effectué :
- soit via la plus proche gare d'échange du parcours d'aller en direction du Réseau propriétaire, si les étiquettes de transit permettent de déterminer ce parcours d'aller;
  - soit par la voie la plus courte, vers la plus proche gare d'échange du Réseau propriétaire, si les étiquettes de transit font défaut.

**3.2.2. Dérogations.**

**3.2.2.1. WAGONS APPARTENANT A UN RESEAU LIMITROPHE.**

- 18** Le renvoi à vide d'un wagon appartenant à un réseau limitrophe est réalisé par l'itinéraire le plus rapide vers n'importe quelle gare de la frontière commune avec ce réseau ou par la gare belge d'entrée du parcours d'aller.

**3.2.2.2. WAGONS MARQUES OPW.**

- 19** Les wagons vides porteurs de la marque OPW sont rapatriés systématiquement vers la DB, via Montzen — Aachen quelle que soit la gare d'entrée en Belgique.

**3.3. ETIQUETTES ET DOCUMENTS D'ACCOMPAGNEMENT DES WAGONS VIDES EN RETOUR.**

**3.3.1. Wagons appartenant à un réseau limitrophe ou à un réseau OPW.**

- 20** Les wagons appartenant à un réseau limitrophe ou OPW sont renvoyés sans étiquettes ni documents de transport (R.G.E. 122.36).

**3.3.2. Wagons appartenant à un Réseau non limitrophe autre que OPW.**

**3.3.2.1. LES ETIQUETTES DE TRANSIT W 83 (MODELE A — RIV) SONT PRESENTES.**

- 21** Lorsque tout l'itinéraire de retour est clairement indiqué par les étiquettes selon modèle A — RIV (W 83), ces wagons sont acheminés sans étiquette de lotissement ni document de transport.

**3.3.2.2. LES ETIQUETTES DE TRANSIT W 83 (MODELE A — RIV) FONT DEFAULT OU SONT INSUFFISANTES.**

- 22** Lorsque tout l'itinéraire de retour ne ressort pas clairement des étiquettes selon modèle A — RIV (W 83), des étiquettes de rapatriement W 99 (modèle B — RIV) sont à apposer. Ces étiquettes doivent porter l'itinéraire complet de rapatriement déterminé :

- soit selon la voie de l'aller (voir articles 15 et 16);
- soit selon l'une des voies définies à l'article 17.

#### 4. WAGONS EN ASSISTANCE.

23 Sur demande, des wagons peuvent être :

- soit fournis en assistance;
- soit reçus en assistance.

De tels wagons doivent être pourvus d'étiquettes précisant la gare destinataire et, si possible, la gare d'échange.

En cas de fourniture à un Réseau non limitrophe, les wagons sont à accompagner de bulletins E 894 (modèle C du RIV) et pourvus d'étiquettes W 6.

Les gares suivront scrupuleusement les directives reçues du bureau 13-21 de la Direction E., qu'il s'agisse de wagons à recevoir ou à expédier en assistance.

#### 5. DECOMPTE ET PAIEMENT.

##### 5.1. REDEVANCE DE LOCATION.

24 Chaque Réseau doit payer au Réseau propriétaire une redevance de location journalière pour tous les wagons qui séjournent sur les lignes.

La redevance est due à partir du minuit qui suit la livraison jusqu'au minuit qui suit la restitution au Réseau propriétaire ou la livraison à un autre Réseau.

Elle est calculée par journée civile entière. Toutefois, quand un wagon entre et sort le même jour, la location est due pour une journée.

##### 5.2. EXEMPTION OU REMBOURSEMENT DE LA REDEVANCE.

###### 5.2.1. Raisons d'exploitation.

25 Le Réseau utilisateur est exonéré du paiement de la redevance pour les wagons vides appartenant au Réseau cédant qui sont incorporés dans les trains comme wagon de protection ou pour augmenter le freinage et qui sont restitués vides le lendemain du jour de cession au plus tard.

- 26 En cas de refus d'acceptation notifié par un Réseau (voir fascicule 125.10 — chiffre 2.3.2.2.), les redevances payées au Réseau propriétaire sont rétrocédées par le Réseau responsable pour la durée de rétention. Les formulaires W 820 transmis par les gares à la Direction E. (voir R.G.E. 125.10, article 10) sont utilisés pour l'introduction de telles demandes par la SNCB et pour l'examen des réclamations émanant des Réseaux étrangers.

#### 5.2.2. Motifs techniques.

- 27 Des exceptions sont accordées pour l'immobilisation des wagons étrangers différés pour tous motifs d'ordre technique (avarie, déraillement, chauffage de coussinets, etc.).

Les gares utilisent pour signaler de tels cas au bureau 13-51 de la Direction E. des formulaires W 919 (modèle J — RIV) qui comportent trois volets :

- volet A : avis de la mise hors service;
- volet B : avis de la mise en état de circuler;
- volet C : souche à conserver par la gare qui a différé le wagon.

Le motif du rebut doit être clairement indiqué.

- 28 Lorsque le véhicule doit être dirigé vers un centre de réparation M. qui dépend d'une autre gare, le volet B est à expédier à cette gare qui le complète lors de la remise en état de circuler.

- 29 En cas de demande de pièces de rechange ou lorsque celles-ci sont prélevées sur un autre wagon étranger de même marque, les dates de demande, de réception ou de prélèvement sont clairement indiquées en accord avec le service M. compétent.

- 30 Le wagon dont des pièces ont été prélevées pour réparer un autre wagon doit également donner lieu à l'établissement d'un formulaire W 919.



- 31 Lorsque le chargement repose sur deux ou plusieurs wagons, l'exemption est accordée pour tous les wagons immobilisés jusqu'à la remise en état de circuler du wagon avarié. Les numéros de tels wagons doivent être communiqués par avis W 919 (modèle J du RIV).
- 32 En cas d'avarie grave, le véhicule peut être rapatrié chargé sur un autre wagon (voir article 13) à l'intervention de la Direction M. Dans ce cas, la location cesse dès le jour de l'avarie grave.

### 5.3. INDEMNITE DE PARCOURS A VIDE.

- 33 Tant pour les wagons rapatriés vides que pour les wagons en assistance, les parcours à vide non compensés par des parcours à charge donnent lieu au paiement d'indemnités aux Réseaux qui les acheminent, indemnités calculées d'après les distances kilométriques de taxation.



## TITRE II — WAGONS EUROP.

### 1. GENERALITES.

34 En application du § 1 n° 7 du Règlement RIV et en vue d'améliorer le rendement de leur matériel, les Réseaux ci-dessous ont convenu d'assouplir diverses dispositions du RIV pour certains de leurs wagons :

- CFL, Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (code 82);
- DB, Chemin de fer fédéral allemand (code 80);
- DSB, Chemins de fer de l'Etat danois (code 86);
- FS, Chemins de fer italiens de l'Etat (code 83);
- NS, Chemins de fer néerlandais (code 84);
- ÖBB, Chemins de fer fédéraux autrichiens (code 81);
- SBB/CFF, Chemins de fer fédéraux suisses (code 85);
- SNCB, Société Nationale des Chemins de fer belges (code 88);
- SNCF, Société Nationale des Chemins de fer français (code 87).

Ces adaptations du RIV font l'objet de la Convention EUROP.

Les Réseaux signataires de cette Convention forment une Communauté d'exploitation.

Ils sont appelés Réseaux adhérents par opposition aux autres Réseaux RIV dénommés Réseaux non adhérents.

### 2. MARQUAGE ET TYPES DE WAGONS.

35 Les wagons versés au parc de la Communauté portent la marque EUROP en plus du signe RIV.

36 Les types suivants sont actuellement exploités en communauté EUROP :

- wagons couverts ordinaires à deux essieux (Gs, Glms, Gl);
- wagons couverts de grande capacité à deux essieux (Gbs);
- wagons couverts à parois ouvrantes à deux essieux (Hbis);
- wagons plats ordinaires à deux essieux (Ks, Kbs);
- wagons plats ordinaires à bogies d'une longueur supérieure à 18 m (Rs);
- wagons plats à bogies, à bords latéraux rabattables et d'une longueur supérieure à 18 m (Res);
- wagons plats à bogies, à bords latéraux rabattables et d'une longueur inférieure à 15 m (Remms);
- wagons tombereaux ordinaires à deux essieux (E, El, Elo, Eo, Es);
- wagons tombereaux à deux essieux et à déchargement automatique par gravité (Ed, Eds qui deviendront progressivement Fc, Fcs);
- wagons tombereaux à bogies basculables ou non basculables en bout (Eas, Eaos);
- wagons à deux essieux et à toit ouvrant (Tm, Tms).

### 3. FONCTIONNEMENT DE LA COMMUNAUTE EUROP.

37 En régime EUROP, le renvoi à charge ou à vide au Réseau propriétaire des wagons utilisés en communauté n'est pas imposé, sauf ordre exprès de la Direction E. ou M. Tout Réseau adhérent peut utiliser les wagons des autres Réseaux adhérents comme ses propres wagons.

Pour éviter que le déséquilibre existant dans les trafics d'importation et d'exportation n'accroisse ou n'amoindrisse les effectifs de chaque Réseau adhérent, le bureau des wagons EUROP, organe central de répartition, détermine journellement par catégorie, les mouvements compensatoires de matériel vide à effectuer quantitativement.

Les Réseaux adhérents s'efforcent de les réaliser. A défaut, les Réseaux excédentaires payent en principe aux Réseaux déficitaires une redevance par wagon-jour non compensé. Cette redevance est fonction du prix de revient établi par catégorie.

- 38 Sans considération de marque de propriété, les wagons EUROP doivent si possible être utilisés dans l'ordre ci-dessous :
- en trafic avec les Réseaux adhérents;
  - en trafic intérieur sur chaque Réseau adhérent;
  - en trafic avec les Réseaux non adhérents.

#### 4. FORMALITES D'ECHANGE — ACCEPTATION — WAGONS AVARIES.

- 39 Pour l'acceptation et la prise en charge à l'échange, les wagons EUROP obéissent aux règles générales du fascicule 125.10.
- 40 Lors de la réception dans une gare d'échange, l'apposition d'étiquettes de transit W 83 (modèle A — RIV) est inutile.
- 41 Contrairement aux dispositions du RIV (voir articles 2, 14 et 15 du fascicule 125.10), les wagons EUROP doivent être réparés par le Réseau utilisateur. A l'échange, ils sont donc sensés être en bon état d'entretien.

#### 5. MOUVEMENTS COMPENSATOIRES ENTRE RESEAUX ADHERENTS.

- 42 Aucun envoi de wagons vides en trafic international ne peut être exécuté sans ordre ou accord de la Direction E. — Bureau 13-21.

Pour l'exécution d'un ordre, des wagons EUROP de toutes marques sont à utiliser.



### TITRE III — VEHICULES RIC.

#### 1. GENERALITES.

43 Le Règlement RIC régit l'emploi réciproque du matériel à voyageurs (voitures, fourgons à bagages et wagons pour transport d'automobiles), qu'il s'agisse de services réguliers ou de services extraordinaires.

44 La fourniture des véhicules affectés aux services réguliers est fixée à l'avance, pour chaque période d'horaires, par les Réseaux concernés. Il en va de même pour les services extraordinaires programmés.

Quant aux services extraordinaires non programmés, la fourniture du matériel incombe en principe au Réseau de départ ou au Réseau sur lequel la mise en circulation s'avère nécessaire.

45 Les services sont organisés de façon à équilibrer les prestations kilométriques entre Réseaux et à éviter, dans toute la mesure du possible, les parcours à vide non compensés par des parcours à charge.

#### 2. ECHANGE — UTILISATION — ACHEMINEMENT.

46 Pour être admis à l'échange, le matériel à voyageurs doit être porteur du signe RIC ou faire l'objet d'accords spéciaux.

47 Les véhicules aptes à l'échange peuvent être refusés :

- lorsque leur acceptation est interdite par une autorité compétente;
- lorsqu'ils sont incorporés dans des trains qui font l'objet de prescriptions spéciales, auxquelles ils ne répondent pas;
- lorsqu'ils ont parcouru une région contaminée par des épidémies ayant nécessité des mesures de quarantaine;
- lorsqu'ils n'ont pas été désinfectés après avoir été utilisés par des voyageurs atteints d'une maladie contagieuse;
- lorsqu'ils n'ont été ni nettoyés à fond, ni désinfectés après avoir été utilisés pour le transport d'animaux vivants.

## 125.11

Page 16.

- 48 Tant pour les services réguliers que pour les services irréguliers, les véhicules doivent être utilisés dans les conditions convenues, à l'aller et au retour.
- 49 Si aucune condition n'a été imposée pour le retour des véhicules de renfort, ils doivent être renvoyés au Réseau propriétaire, si possible à charge avec l'accord de la Direction E. (Bureau 12-32).
- Si les véhicules sont vides, ils doivent être rapatriés par l'itinéraire d'aller.
- 50 Les véhicules étrangers avariés sont à remplacer par des véhicules de la SNCB, s'ils ne peuvent être réparés pendant leur stationnement normal. Après remise en état de circuler, ils peuvent à leur tour être utilisés avec l'accord de la Direction E. (Bureau 12-31).
- 51 Les véhicules étrangers irréparables doivent être renvoyés au Réseau propriétaire par l'itinéraire le plus direct en évitant les parcours à vide non compensés.
- 52 Les véhicules haut-le-pied doivent toujours être munis :
- d'étiquettes W 99 (modèle B RIC) lorsqu'ils sont renvoyés au Réseau propriétaire;
  - d'étiquettes indiquant la gare destinataire et l'itinéraire à suivre lorsqu'ils sont envoyés en renfort à un autre Réseau.
- 53 L'acheminement des véhicules haut-le-pied s'effectue en principe par trains de voyageurs ou par trains de marchandises à marche rapide. Il ne peut être dérogé à cette règle que pour les véhicules ayant déraillé ou dont l'avarie ne permet que l'incorporation dans un train de marchandises à marche normale.
- 54 Lorsqu'un véhicule est différé pour cause d'avarie, de déraillement ou de boîte d'essieu chaude, il y a lieu d'établir, dans ce cas, un avis de réforme W 919 (modèle J RIV) à compléter soigneusement (voir articles 27, 28, 29, 30 et 32) et à transmettre au bureau 13-51 de la Direction E.



- 55 Les véhicules à voyageurs doivent être utilisés dans le plus bref délai. Ce délai est déterminé à l'avance pour tous les services programmés et doit être respecté.

Pour les véhicules des services non programmés, il est accordé une demi-journée pour chaque parcours entier ou partiel de 200 km, qu'il s'agisse de véhicules à charge ou haut-le-pied.

Pour les véhicules acheminés en queue d'un train de voyageurs ou par train de marchandises (voir article 53), il est accordé un délai d'une journée et demie par parcours entier ou partiel de 100 km.

- 56 Les délais d'utilisation commencent à midi pour les véhicules remis au cours de la première moitié de la journée et à minuit, pour les véhicules remis durant la seconde moitié de la journée.

### 3. DONNEES D'ECHANGE.

- 57 Les données relatives à l'échange des véhicules à voyageurs sont prélevées dans les feuilles d'accompagnement internationales E 998 transmises régulièrement au bureau 13-51 de la Direction E., chargé de l'établissement des décomptes mensuels.

- 58 Pour les trains non accompagnés, il y a lieu de transmettre dans la forme E 998 les données relatives aux véhicules échangés avec les Réseaux voisins.

Au départ des gares d'échange, la transmission a lieu par voie télégraphique ordinaire au C.T.I. (matériel vide notamment).

En cas d'impossibilité ou lorsqu'il s'agit de trains de dédoublement à charge — relevés en général par la gare de départ — elles sont transmises sur E 998 au bureau 13-51 de la Direction E.

#### 4. DECOMPTE ET PAIEMENT.

59 L'unité de compensation est le km-essieu de voiture (KEV) dont la valeur est établie par l'UIC.

60 La rémunération des prestations (km réellement parcourus) est basée sur le principe de la compensation en nature.

A la fin de chaque année d'horaires, les Réseaux déficitaires envers le RIC durant deux années consécutives sont tenus de payer l'entièreté de leur dette fixée à la date de clôture. Cette dette est répartie entre les Réseaux créditeurs au prorata de leur créance.

FASCICULE 125.12

**ECHANGE ET EMPLOI RECIPROQUE DES AGRES  
DE CHARGEMENT, CONTENEURS ET PALETTES  
EN TRAFIC INTERNATIONAL.**

**TITRE I — DISPOSITIONS RELATIVES AUX AGRES  
DE CHARGEMENT.**

**1. GENERALITES.**

**2. PRISE EN CHARGE A L'ECHANGE.**

**2.1. AGRES UTILISES.**

**2.2. AGRES INUTILISES.**

**2.3. DEROGATIONS.**

**3. BULLETINS D'ACCOMPAGNEMENT E 895 (modèle C1  
du RIV).**

**4. FORMALITES D'ECHANGE.**

**4.1. REMARQUE PRELIMINAIRE.**

**4.2. VERIFICATION DES AGRES UTILISES.**

**4.3. VERIFICATION DES AGRES BELGES NON  
UTILISES.**

**4.4. VERIFICATION DES AGRES ETRANGERS NON  
UTILISES.**

**4.5. ANNOTATION A L'ECHANGE.**

**5. RAPATRIEMENT ET UTILISATION EN RETOUR  
DES AGRES DE CHARGEMENT.**

**6. SEJOUR DES BACHES — INDEMNITE DE RETARD  
— AMENDE.**

**7. ASSISTANCE.**

125.12

Sommaire.

Page 2.

**TITRE II — DISPOSITIONS RELATIVES AUX CONTENEURS.**

1. GENERALITES.
2. PRISE EN CHARGE A L'ECHANGE.
3. BULLETIN D'ACCOMPAGNEMENT E 895 (modèle C1 du RIV).
4. FORMALITES D'ECHANGE.
5. RAPATRIEMENT ET UTILISATION EN RETOUR.
6. SEJOUR DES CONTENEURS — INDEMNITE DE RETARD — AMENDE.
7. ASSISTANCE.
8. RESTITUTION ACCELEREE.
9. PRESCRIPTIONS PARTICULIERES AUX CONTENEURS A PORTEUR AMENAGE.
10. PRESCRIPTION PARTICULIERE AUX ECHANGES AVEC LES CHEMINS DE FER BRITANNIQUES.

**TITRE III — DISPOSITIONS RELATIVES AUX PALETTES (PALETTES PLATES ET BOX-PALETTES).**

1. GENERALITES.
  - 1.1. POOL EUROPEEN DES PALETTES.
  - 1.2. PALETTES UTILISEES HORS-POOL.
2. PRISE EN CHARGE A L'ECHANGE.

**3. DOCUMENTS D'ACCOMPAGNEMENT.**

**3.1. BULLETIN E 895 (modèle C1 du RIV).**

**3.2. AVIS D'EXPEDITION DE PALETTES.**

**4. VERIFICATION DES PALETTES ECHANGEES.**

**5. ANNOTATION A L'ECHANGE.**

**6. COMPENSATION DE PALETTES VIDES.**

**TITRE IV — DISPOSITIONS SPECIALES RELATIVES  
AUX WAGONS DE MESSAGERIES  
DIRECTS.**

**1. GENERALITES.**

**2. BORDEREAU D'ACCOMPAGNEMENT DE PETIT  
MATERIEL (E 787).**

**3. RECOMMANDATIONS PARTICULIERES.**



## TITRE I — DISPOSITIONS RELATIVES AUX AGRES DE CHARGEMENT.

### 1. GENERALITES.

- 1 Par agrès de chargement, il faut entendre les bâches et les agrès d'arrimage tels que: cordes, câbles ou prolonges, chaînes, supports de bâches, panneaux de retenue, etc...
- 2 En trafic international, la responsabilité se limite aux agrès pourvus de la marque du Réseau propriétaire.

En outre, les bâches et agrès d'une certaine valeur (plus de 250 FB) doivent être numérotés.

Le Règlement RIV prévoit également :

- pour les bâches, l'indication de la surface en m<sup>2</sup>,
- pour les prolonges de plus de 250 FB, l'inscription de la longueur.

### 2. PRISE EN CHARGE A L'ECHANGE.

#### 2.1. AGRES UTILISES.

- 3 Les agrès utilisés sur chargements sont pris en charge en même temps que les wagons transporteurs.

#### 2.2. AGRES INUTILISES.

- 4 Les agrès haut-le-pied sont pris en charge au moment de leur arrivée dans la gare d'échange.

#### 2.3. DEROGATIONS.

- 5 Pour les wagons de messageries en trafic direct entre deux Réseaux étrangers, via le Réseau belge, la SNCB n'intervient pas, en principe, dans la prise en charge des agrès.

Toutefois, en cas de transbordement ou de destruction du wagon, il incombe à la gare où s'est produit l'incident d'effectuer le relevé des agrès, si possible de visu, sinon, d'après les documents. Elle utilise à cette fin, le bordereau E 787 établi en trois exemplaires destinés respectivement :

- à la Direction E., Bureau 13-52,
- à la gare d'échange de sortie,
- à la gare même, pour archivage.

6 Pour le trafic de détail entre la SNCF et la SNCB, la date de prise en charge est celle de l'arrivée ou du passage dans la gare frontière selon l'acheminement programmé. En cas de restriction de trafic, la prise en charge a lieu à la date réelle de cession.

### 3. BULLETIN D'ACCOMPAGNEMENT E 895 (modèle C1 RIV).

7 Les agrès de chargement, utilisés ou non, voyagent en trafic international, avec bulletins E 895 (modèle C1 du RIV) qui servent de documents d'accompagnement jusqu'à la restitution au Réseau propriétaire.

8 La gare d'expédition des envois est tenue d'établir les bulletins E 895 (un document par bêche et un pour l'ensemble des autres agrès de chaque wagon).

Elle complète la face "Aller" et appose son timbre à date.

9 La gare de destination appose son timbre à date sur la face "Aller" (à l'arrivée).

Lors du renvoi des agrès, utilisés ou non, cette gare complète la face "Retour". S'il s'agit de bâches utilisées en retour, elle mentionne, sous la rubrique "Frais", la taxe d'utilisation perçue (en francs belges).



- 10 En cas de transbordement de la marchandise, le fait est mentionné aux bulletins avec indication du numéro du nouveau wagon utilisé.

La gare de transbordement appose son timbre à date.

Si les agrès ne sont plus nécessaires, ils sont renvoyés au Réseau propriétaire, accompagnés du ou des bulletin(s).

- 11 La gare qui effectue une réexpédition de la marchandise l'indique sur le bulletin d'accompagnement.

Pour les bâches étrangères, elle inscrit, sous la rubrique "Frais", la taxe éventuellement perçue (en francs belges).

Dans tous les cas, elle appose son timbre à date.

- 12 Pour tous les agrès, la gare d'échange à l'aller et au retour :

— appose son timbre à date dans l'une des cases prévues à cet effet;

— mentionne au W 800, les agrès échangés ainsi que les numéros, dates et gares d'origine des bulletins.

Voir toutefois, les dérogations prévues sous articles 5 et 6.

- 13 Toute gare qui constate le manquant d'un bulletin, doit en établir un autre portant la mention "Duplicata". A l'aide des documents en sa possession, elle y indique tous les renseignements relatifs au transport.

Lorsqu'un bulletin contient des annotations inexactes ou mentionne des agrès erronément, la gare qui constate l'erreur doit certifier le fait sous la rubrique prévue. Les inscriptions de la gare expéditrice ne peuvent en aucun cas, être modifiées.

Ces constatations doivent en outre, faire l'objet d'un rapport "Litige-marchandises" C 482 à adresser à la Direction E., Bureau 13-52.

- 14 **Remarque:** Pour toutes les bâches SNCB utilisées en service international au départ d'une gare belge, la gare d'expédition est tenue d'indiquer la nature de la marchandise recouverte sous la rubrique 4 "Rectifications et annotations" de la face "Aller" du bulletin d'accompagnement Mod. C1.

#### 4. FORMALITES D'ECHANGE.

##### 4.1. REMARQUE PRELIMINAIRE.

- 15 En vertu du RIV — § 1 — chiffre 7, une Convention Spéciale relative aux échanges des "petits agrès" de chargement, a été conclue entre les Réseaux de la Communauté EUROP.

Cette convention ne concerne que les agrès suivants :

- câbles ou prolonges,
- cordes ou aiguillettes,
- barres et panneaux de séparation,
- panneaux de retenue,
- panneaux à claire-voie,
- supports à fourche,
- chaînes (ou chaînettes),
- supports de bâches.

Pour ces "petits agrès", utilisés ou non, belges ou étrangers, de toutes marques, les gares d'échange des frontières CFL, DB, NS et SNCF sont dispensées des annotations d'échange et des constatations d'erreurs (manquant, en trop ou avarie).

La convention ne s'applique pas :

- aux agrès échangés avec les Chemins de Fer Britanniques,
- aux agrès autres que les précités dont la liste est strictement limitative.

- 16 Les réseaux adhérant à la Communauté Europ ont conclu un accord pour le rapatriement à vide des "petits agrès" appartenant aux autres réseaux.

L'acheminement doit se faire selon un plan de rapatriement commun. Pour ce qui concerne la SNCB, les itinéraires à respecter sont les suivants :

SJ (74) et NSB (76) : via DB-DSB

DR (50) : via DB

CSD (54) : via DB

MAV (55) : via DB-ÖBB

JZ (72) : via DB-ÖBB

#### 4.2. VERIFICATION DES AGRES UTILISES.

- 17 Les gares d'échange doivent en principe, vérifier si les agrès utilisés sont bien indiqués sur les documents de transport (marques et numéros exacts) et si les agrès inscrits sur les documents sont bien présents et en bon état.

Toute irrégularité doit faire l'objet de réserves envers le Réseau cédant.

Les gares de destination relèvent les anomalies non constatées par les gares d'échange sur les bulletins d'accompagnement et en donnent connaissance à la Direction E., Bureau 13-52.

#### 4.3. VERIFICATION DES AGRES BELGES NON UTILISES.

- 18 Les agrès belges non utilisés sont vérifiés soigneusement dès leur rentrée sur la SNCB. Ils sont comparés avec les bulletins d'accompagnement. Tout manquant, toute discordance fait l'objet de réserves à formuler auprès du Réseau cédant.
- 19 Tous les cas de litiges non résolus sont à signaler à la Direction E., Bureau 13-52.
- 20 Les bulletins d'accompagnement relatifs aux agrès belges sont rassemblés par quinzaine et transmis les premier et seize de chaque mois à la Direction E., Bureau 13-52.

- 21 Les bâches et agrès d'arrimage intacts sont mis à la disposition de la gare répartitrice centre routier ou évacués conformément aux ordres permanents de répartition.

Les bâches avariées et jugées réparables (voir article 22, sont envoyées en réparation à "Dekzeilenwerf Mechelen" avec feuille de route en service.

- 22 Sont à considérer comme irréparables, les bâches dont les parties manquantes ou détériorées affectent plus du tiers de la surface.

Tous les cas d'avarie doivent faire l'objet d'un constat M 388 en deux exemplaires à adresser respectivement à la gare d'échange cédante et à la Direction E., Bureau 13-52 qui donne toutes directives quant à la destination de ces agrès.

#### 4.4. VERIFICATION DES AGRES ETRANGERS NON UTILISES.

- 23 Pour les agrès étrangers non utilisés, la vérification par les gares belges d'échange ne porte que sur leur nombre et la présence des bulletins d'accompagnement.

- 24 Tout litige ou divergence constaté et signalé par une gare étrangère cessionnaire doit faire l'objet d'une notification à transmettre à la Direction E., Bureau 13-52.

#### 4.5. ANNOTATION A L'ECHANGE.

- 25 Outre les inscriptions prévues à l'article 13 (W 800), les agrès sont annotés sur des relevés d'échange E 830 à établir en principe par la gare cédante en quatre exemplaires à adresser:

à la gare cessionnaire étrangère (2 exemplaires),  
à la Direction E., Bureau 13-52 (2 exemplaires).

#### Remarque :

- Aucune annotation n'est faite pour les agrès acheminés par wagons directs entre Réseaux étrangers, via la SNCB (voir article 5);
- Dans certains cas, c'est la gare cessionnaire qui dresse les états d'échange. Ces dérogations sont prévues dans la consigne locale d'échange des gares concernées.

## 5. RAPATRIEMENT ET UTILISATION EN RETOUR.

- 26 Les Réseaux destinataires et les Réseaux intermédiaires peuvent utiliser les agrès en retour, mais uniquement pour des transports destinés au Réseau propriétaire.
- 27 A défaut d'utilisation en retour, les agrès doivent être renvoyés immédiatement à la plus proche gare d'échange du Réseau propriétaire (voir articles 7 et 9) par la voie la plus courte, soit comme envoi de détail et traités comme tels, soit par wagon complet; ce dernier doit être un wagon couvert choisi en respectant l'ordre de priorité prévu au fascicule 125.11 article 13. Pour ce qui concerne le rapatriement des "petits agrès", voir article 16.
- 28 Avant leur renvoi, les bâches non utilisées doivent être séchées, pliées, ficelées et munies soit d'étiquettes collées, soit d'étiquettes rigides portant la même destination que celle du bulletin qui les accompagne; lorsque par suite du pliage, les marques et numéros ne sont plus visibles, ces indications doivent figurer sur les étiquettes.
- 29 Les agrès utilisés pour le transport d'animaux vivants, de matières répugnantes ou de matières toxiques (voir le RID) doivent être nettoyés et, éventuellement, désinfectés. Ils ne peuvent être refusés que s'il s'agit d'irrégularités importantes.

Cependant, si un Réseau cessionnaire les accepte, c'est lui qui doit procéder, le cas échéant, au nettoyage et à la désinfection à ses propres frais.

## 6. SEJOUR DES BACHES — INDEMNITE DE RETARD — AMENDE.

- 30 Conformément au § 46 du RIV, des délais sont accordés aux Réseaux utilisateurs pour les bâches :
- réexpédiées sur le parcours d'aller;
  - rapatriées, utilisées ou non.

Tout dépassement des délais prévus entraîne le paiement d'indemnités de retard au Réseau propriétaire.

## 125.12

Page 8.

Les motifs d'exemption prévus au fascicule 125.10, rubrique 2.3.2.2. sont également d'application pour les bâches.

Des états W 820 sont donc exigés dans tous les cas où de tels documents sont requis pour les wagons.

Ils sont à transmettre à la Direction E., Bureau 13-52.

- 31 Tout réemploi contraire aux dispositions de l'article 26 entraîne le paiement d'une amende au Réseau propriétaire en sus du remboursement des indemnités de retard éventuelles.

### 7. ASSISTANCE.

- 32 Des agrès (bâches notamment) peuvent être fournis ou demandés en assistance. De tels agrès voyagent avec bulletins d'accompagnement "modèle C1 RIV — E 895 SNCB" (voir articles 7 et 8).

Ils doivent être étiquetés comme prévu à l'article 28 et être traités comme envoi de détail.

S'ils sont envoyés par wagon complet, il y a lieu d'utiliser un wagon couvert choisi en respectant l'ordre de priorité prévu au fascicule 125.11 — article 13 — et pourvu, lui seul, d'étiquettes W 6.

## TITRE II — DISPOSITIONS RELATIVES AUX CONTENEURS.

### 1. GENERALITES.

- 33 Les conteneurs admis en trafic international sont classés en :
- conteneurs ordinaires (moyens et petits),
  - conteneurs spéciaux,
  - conteneurs à porteur aménagé,
  - conteneurs universels.

Pour la description de chacun de ces types, voir le RIV § 50.

- 34 Pour être acceptés à l'échange, les conteneurs doivent porter notamment la marque du Réseau propriétaire et être numérotés.

Les autres marques et inscriptions obligatoires sont reprises au RIV § 51.

### 2. PRISE EN CHARGE A L'ECHANGE.

- 35 Les dispositions relatives aux agrès de chargement sont applicables aux conteneurs (voir articles 3, 4, 5 et 6).

- 36 Les conteneurs échangés à charge doivent être en bon état. S'il sont avariés et si leurs avaries présentent des risques pour la marchandise ou pour la sécurité du personnel, ils peuvent être refusés.

- 37 Les conteneurs vides doivent toujours être acceptés.

### 3. BULLETIN D'ACCOMPAGNEMENT E 895 (modèle C1 du RIV).

- 38 Les articles 7 à 13 sont applicables aux conteneurs.

En ce qui concerne l'article 8, il est précisé qu'un bulletin doit être établi pour chaque conteneur.

#### 4. FORMALITES D'ECHANGE.

- 39 Les dispositions des articles 17 à 20 et 23 à 25 sont valables pour l'échange des conteneurs.

##### Remarques :

- a. La convention spéciale (article 15) conclue pour certains agrès dont la liste est limitative ne concerne nullement les conteneurs.
- b. La réparation des conteneurs incombe en principe, au Réseau propriétaire. Les Réseaux utilisateurs s'efforcent toutefois de les remettre en état. Lorsqu'un conteneur est déclaré irréparable, par le Service M., la gare dresse un constat M 388 à adresser à la Direction E., Bureau 13-52.

#### 5. RAPATRIEMENT ET UTILISATION EN RETOUR.

- 40 Les réseaux destinataires et intermédiaires peuvent utiliser les conteneurs en retour dans les mêmes conditions que les wagons non-Europ (voir articles 9, 10 et 11 du fascicule 125.11).
- 41 Lorsque des conteneurs belges sont utilisés en retour via la SNCB, les bulletins d'accompagnement primitifs sont retirés des documents de transport par la gare belge d'entrée qui doit en établir un nouveau comportant toutes les indications relatives au parcours jusqu'à la nouvelle destination ainsi que la mention :
- ''Bulletin primitif n° ..... de ..... à .....''.
- Les bulletins retirés sont à transmettre à la Direction E., Bureau 13-52, comme prévu à l'article 20.
- 42 Les conteneurs non utilisés sont à rapatrier à vide par la même voie qu'à l'aller avec le bulletin d'accompagnement qui sert de titre de transport.



S'ils sont renvoyés par wagon complet, ce dernier doit être acheminé sur la plus proche gare d'échange du Réseau propriétaire par la voie la plus courte. Seul le wagon est à étiqueter (étiquettes W 6); il est à choisir en respectant l'ordre de priorité prévu au fascicule 125,11 — article 13. Pour le rapatriement de petits conteneurs, il y a lieu d'utiliser obligatoirement un wagon couvert.

- 43 Pour le nettoyage et la désinfection des conteneurs, voir les dispositions de l'article 29 relatives aux agrès.

#### 6. SEJOUR DES CONTENEURS — INDEMNITE DE RETARD — AMENDE.

- 44 Les articles 30 et 31 sont applicables aux conteneurs.  
Pour la référence au RIV, voir toutefois § 54, numéro 4.

#### 7. ASSISTANCE.

- 45 Les conditions d'assistance sont identiques à celles qui sont prévues pour les bâches (voir article 32).

L'obligation d'utiliser un wagon couvert ne vaut que pour les petits conteneurs.

#### 8. RESTITUTION ACCELEREE.

- 46 En cas de besoin, un Réseau peut demander la restitution accélérée de ses conteneurs.

Cette mesure peut être complétée par :

- la limitation de la réutilisation à des chargements destinés aux seules gares du Réseau propriétaire,
- l'application d'une indemnité de retard majorée.

De telles demandes font l'objet de directives de la Direction E.

## 9. PRESCRIPTIONS PARTICULIERES AUX CONTE- NEURS A PORTEUR AMENAGE.

- 47 Chaque wagon porteur constitue avec ses conteneurs au complet, un ensemble à acheminer et à rapatrier tel quel.

Cet ensemble fait l'objet d'un seul bulletin d'accompagnement E 895 (modèle C1 du RIV) et est soumis uniquement aux prescriptions relatives aux wagons.

- 48 Le chargement en retour par le Réseau destinataire et les Réseaux intermédiaires n'est admis que lorsqu'il est destiné :
- à des gares du Réseau propriétaire,
  - au transit par les lignes du Réseau propriétaire à condition que ce dernier ne l'ait pas interdit.

Les Réseaux intermédiaires ne peuvent recharger les conteneurs que s'ils sont tous vides.

- 49 Lorsqu'un wagon porteur est rapatrié incomplet, la redevance de location doit être payée jusqu'au jour de restitution des conteneurs manquants, sauf en cas d'avarie nécessitant le renvoi des conteneurs isolés.

- 50 Les conteneurs isolés sont alors soumis à toutes les dispositions relatives aux conteneurs (bulletin d'accompagnement, annotation à l'échange, paiement de l'indemnité de retard).

## 10. PRESCRIPTIONS PARTICULIERES AUX ECHANGES AVEC LES CHEMINS DE FER BRITANNIQUES.

- 51 Les Chemins de Fer Britanniques ne participent pas au Règlement RIV en ce qui concerne les petits conteneurs. Ils n'acceptent pas la responsabilité de tels conteneurs qui leur seraient transmis.

Il est donc interdit aux gares belges d'accepter au transport les petits conteneurs chargés à destination de ce Réseau.

Cette prescription ne vise que les petits conteneurs de Réseaux, les conteneurs de particuliers étant à considérer comme marchandise transportée conformément à la CIM.

### TITRE III — DISPOSITIONS RELATIVES AUX PALET- TES (PALETTES PLATES ET BOX-PALET- TES).

#### 1. GENERALITES.

- 52 En trafic international, les palettes plates et les box-palettes doivent répondre aux caractéristiques prévues au RIV, annexe IX, § 1.

Elles doivent porter les marques et inscriptions prévues au § 2 de l'annexe au RIV précitée.

#### 1.1. POOL EUROPEEN DES PALETTES.

- 53 En vertu du RIV (§ 1 numéro 7), certains Réseaux ont conclu des accords en vue de l'exploitation en commun des palettes. A ces accords (dénommés "Pool Européen") adhèrent:

— pour les palettes plates: les Réseaux CFL, DB, DR, DSB, NS, SNCB, SNCF, BDZ, CFR, CSD, FS, JZ, MAV, NSB, ÖBB, PKP, SBB/CFF, SJ, VR;

— pour les box-palettes: les Réseaux CFL, DB, DR, DSB, NS, ÖBB, SNCB, SNCF.

- 54 Aux termes du Pool Européen, les palettes sont échangées et compensées en nature entre les Réseaux précités.

Seuls, les compensations non effectuées dans les délais, donnent lieu au paiement d'indemnités.

#### 1.2. PALETTES UTILISEES HORS-POOL.

- 55 Sont à considérer comme échangées "hors-Pool", les palettes destinées à, en transit par ou originaires d'un Réseau n'adhérant pas au Pool Européen.

## 2. PRISE EN CHARGE A L'ECHANGE.

- 56 Les dispositions relatives aux agrès de chargement sont applicables aux palettes (voir articles 3, 4, 5 et 6).
- 57 Les palettes échangées doivent être en bon état, tant à charge qu'à vide. Si elles sont avariées et inutilisables, elles peuvent être refusées. Il en est de même lorsqu'elles présentent un danger pour la marchandise ou la sécurité du personnel.

## 3. DOCUMENTS D'ACCOMPAGNEMENT.

### 3.1. BULLETIN E 895 (modèle C1 du RIV).

- 58 Sont seules accompagnées d'un bulletin E 895 (modèle C1 RIV) :
- les palettes utilisées hors Pool (exemple : tous les échanges avec le Réseau des BR qui n'adhère pas au Pool Européen);
  - les palettes utilisées pour rapatrier des agrès haut-le-pied; dans ce cas les bulletins C1 relatifs aux agrès sont agrafés au bulletin qui accompagne la palette utilisée.

Remarque: le cartouche relatif aux palettes du Pool sur les modèles C1 des agrès ne doit pas être complété.

- 59 Les articles 7 à 13 sont applicables aux palettes hors Pool.
- Il y a lieu toutefois, d'établir un document par box-palette et un document pour l'ensemble des palettes plates faisant partie d'une même lettre de voiture.

### 3.2. AVIS D'EXPEDITION DE PALETTES DU POOL EUROPEEN.

- 60 A la demande de SNCB-Colis, les palettes utilisées dans le cadre du Pool Européen doivent faire l'objet d'un avis d'expédition E 865 en trois exemplaires à établir par wagon :
- pour le trafic à la sortie, par la gare expéditrice;
  - pour le trafic à l'entrée, par la gare d'échange.
- Ces exemplaires sont destinés :
- à la gare d'échange de sortie pour le trafic au départ ou à la gare de destination pour le trafic à l'entrée;
  - à SNCB-Colis (D.E. 15-24);
  - à la gare qui établit le document, pour archivage.

#### 4. VERIFICATION DES PALETTES ECHANGEES.

- 61 La vérification des palettes utilisées a lieu :
- à l'échange, d'après les documents (concordance entre les lettres de voiture et les bulletins E 895 ou avis d'expédition E 865);
  - à l'arrivée, de visu lors du déchargement.

Les divergences constatées sont rectifiées, si possible en accord avec la gare cédante du Réseau voisin.

Les litiges non résolus, de même que les rectifications apportées par les gares de déchargement, font l'objet d'une information à SNCB-Colis (D.E. 15-24).

#### 5. ANNOTATIONS A L'ECHANGE.

- 62 A l'échange, les annotations sont prises comme suit :
- les box-palettes hors Pool: sur E 828 (en nombre) et sur E 830 (par numéro);
  - les palettes plates hors Pool: sur E 829 (en nombre);
  - les box-palettes et palettes plates du Pool sur E 826 (en nombre) pour chacun des Pools.

- 63 Les soldes positifs et négatifs des états E 828 et E 829 sont communiqués fin de mois à la Direction E. 13-52, pour liquidation des indemnités éventuelles relatives aux palettes hors Pool. En pratique, cette disposition ne concerne que la gare de Zeebrugge.

- 64 Journallement, une situation E 107 (extraite des situations E 826) est adressée au même bureau de la Direction E., par les gares d'échange qui ont enregistré des mouvements de palettes plates ou box-palettes du Pool Européen.

Les situations E 107 permettent de déterminer les mouvements compensatoires à effectuer.

Bien que des états "Néant" ne doivent pas être dressés systématiquement, une situation mensuelle E 107 est à établir le dernier jour du mois, même si aucun mouvement de palettes Pool n'a été enregistré au cours de ce mois.

## 6. COMPENSATION DE PALETTES VIDES.

- 65 a. Qu'il s'agisse d'envois isolés ou de charges complètes, les palettes vides sont annotées à l'échange comme les palettes utilisées — pour autant que les mouvements concernent le mois en cours: les envois isolés sont accompagnés d'un bordereau E 787 et les charges complètes d'un bulletin d'expédition E 825. Ces relevés mentionnent à l'intention des gares d'échange, belges et étrangères, les nombres de palettes vides à prendre sur E 826.
- b. Les compensations de fin de mois font l'objet d'ordres spéciaux établis et transmis par la D.E. 13-52, en accord avec SNCB-Colis, tant pour les palettes à expédier que pour celles à recevoir.

De telles compensations qui ont lieu après clôture du mois M écoulé, sont effectuées par wagons complets accompagnés de bulletins E 825 complétés par la mention :

**"Compensation pour solde du ....."** (indication du mois M).

Ces palettes vides ne sont pas à comprendre dans les situations E 826 et E 107 du mois M + 1.

Elles ne servent en effet qu'à apurer les dettes antérieures.

- c. Les bulletins de remise E 825 et le bordereau E 787 sont à établir par la gare expéditrice en trois exemplaires dont :
- un exemplaire est conservé pour archivage;
  - deux exemplaires accompagnent l'envoi.

La gare d'échange cessionnaire accuse réception de l'envoi auprès de la gare d'échange cédante, sur un des exemplaires transmis.

## TITRE IV — DISPOSITIONS SPECIALES RELATIVES AUX WAGONS DE MESSAGERIES DIRECTS.

### 1. GENERALITES.

- 66 La tenue des écritures d'échange (E 826, E 107, E 828, E 829, E 830) incombe aux gares d'échange.

Le procédé s'est toutefois généralisé d'acheminer le petit matériel en wagons de messageries directs. Ce sont alors les gares de départ et d'arrivée qui fournissent les données nécessaires aux gares d'échange chargées de la tenue des situations précitées.

### 2. BORDEREAU D'ACCOMPAGNEMENT DU PETIT MATERIEL (E 787).

- 67 Les gares intérieures utilisent le bordereau E 787 à établir :

- en deux exemplaires pour le trafic à l'entrée;
- en trois exemplaires pour le trafic à la sortie.

Un exemplaire est conservé, pour archivage, par la gare qui l'a dressé.

- 68 Pour le trafic à l'arrivée, un exemplaire est transmis à la gare d'échange à l'entrée.

Pour le trafic au départ, deux exemplaires accompagnent l'envoi; l'un d'eux est destiné à la gare d'échange de sortie où il sert de W 800, le second est remis au Réseau cessionnaire pour permettre la vérification contradictoire.

### 3. RECOMMANDATIONS PARTICULIERES.

- 69 Cette organisation ne concerne nullement les wagons en trafic direct entre deux réseaux étrangers via la SNCB (voir articles 5, 38 et 56). Il s'agit des trafics de SNCF vers DB et vice-versa, d'une part, et de SNCF vers NS et vice-versa,

**125.12**

Page 18.

d'autre part, trafics pour lesquels les réseaux SNCF/DB et SNCF/NS sont considérés comme limitrophes; le trajet sur SNCB est dès lors neutralisé pour toutes les obligations découlant du RIV (sauf en cas de transbordement ou de destruction du wagon).

- 70 Fréquemment, les wagons directs destinés à la SNCB parviennent dans une gare intérieure accompagnés de documents d'échange établis par le réseau cédant. Ces documents sont à renvoyer à la gare d'échange d'entrée avec l'exemplaire du E 787 établi de visu lors du déchargement du wagon.
- 71 Tout bulletin E 895 (modèle C1 du RIV) trouvé sans application sur le Réseau est à adresser :
- à la Direction E., Bureau 13-52.