

LA NUMEROTATION UIC DU MATERIEL A MARCHANDISES

1) Généralités.

Depuis plusieurs années déjà, l'Union internationale des Chemins de fer (UIC) a mis en application une nouvelle numérotation du matériel à marchandises des différents réseaux membres de cette organisation.

Cette nouvelle numérotation codifiée était motivée par des objectifs bien précis :

- normaliser la numérotation du matériel à marchandises sur tous les réseaux membres de l'UIC ;
- obtenir des informations complètes pour chaque type de véhicule, afin de faciliter les échanges de renseignements techniques ;
- avoir la possibilité de confier à des ensembles électroniques certains problèmes concernant l'exploitation du matériel : rotation, facturation des frais de transport, planning des réparations périodiques des véhicules ;
- pouvoir intégrer dans cette codification internationale toute nouvelle conception en matière de matériel de transport de marchandises.

2) Principes de la nouvelle numérotation.

a) Identification première du matériel à marchandises à l'aide d'un code-lettres.

Le matériel à marchandises a été divisé en 12 grandes catégories, chaque catégorie étant désignée à l'aide d'une lettre majuscule (voir annexe 1).

Certaines particularités d'exploitation, propres à chacune des catégories ainsi définies, ont à leur tour été codifiées à l'aide d'une lettre minuscule. Il faut toutefois noter qu'une même lettre minuscule peut avoir plusieurs significations, totalement différentes selon la catégorie à laquelle elle se rapporte ; exemples :

E klm

E = wagon ouvert à 2 essieux

k = moins de 20 t

l = non basculable en bout

m = moins de 7,70 m de longueur utile

R klm

R = wagon plat à bogies

k = moins de 40 t

l = sans ranchers

m = longueur utile comprise entre 15 m et 18 m.

Chaque type de matériel est ainsi identifié par un code-lettres, toujours formé soit d'une lettre majuscule seule, soit d'une lettre majuscule associée à une ou plusieurs lettres minuscules.

b) Identification numérique du matériel.

A l'aide de tables de transposition, chaque code-lettres est traduit en chiffres afin de constituer la partie centrale et principale du numéro du wagon.

En effet, actuellement un véhicule destiné au transport des marchandises est identifié par un nombre de 12 chiffres.

La signification en est la suivante :

- les 2 premiers chiffres caractérisent le régime d'échange ;
- les 2 chiffres suivants servent à identifier l'administration propriétaire ou celle qui a immatriculé le véhicule ;
- les 5^e, 6^e, 7^e et 8^e chiffres déterminent les caractéristiques d'exploitation ;
- les 9^e, 10^e et 11^e chiffres constituent le numéro d'ordre dans la série ;
- le 12^e et dernier chiffre est un chiffre d'autocontrôle, qui vérifie l'exactitude du numéro en appliquant une formule mathématique ; cette vérification est faite par l'ordinateur lors de l'introduction du numéro. L'ordinateur rejette tout faux numéro.

3) Apposition du marquage sur la caisse des wagons.

Il existe 2 possibilités de disposition de ce marquage, selon la superficie offerte par le wagon à cette inscription.

a) apposition verticale

00 ♦ régime d'échange.

00 ♦ administration propriétaire.

000 0 000-0

chiffre d'autocontrôle

numéro d'ordre dans la série

caractéristiques d'exploitation

A aa code-lettres

b) apposition horizontale

00 00 000 0 000-0

régime d'échange

administration propriétaire

idem apposition verticale

A aa code-lettres

4) Signification des différents groupes de chiffres.

a) régime d'échange (1^{er} et 2^e chiffres) =

01 — a) wagons tombereaux, fermés et wagons à toit ouvrant marqués EUROP ;

b) wagons plats à 2 essieux marqués POOL.

06 — wagons non RIV, donnés en location à des tiers P, pouvant circuler en trafic international par accords bilatéraux.

10 — wagons non RIV, donnés en location à des tiers P, pour trafic intérieur seulement.

11 — a) wagons SNCB susceptibles d'être gérés par INTERFRIGO ;

b) wagons P INTERFRIGO à écartement fixe ;

c) wagons plats à bogies, de 40 t et plus, marqués EUROP.

14 — wagons P INTERFRIGO à écartement variable.

16 — wagons RIV, donnés en location à des tiers P.

20 — wagons non RIV, service intérieur seulement, SNCB ou P.

21 — a) wagons RIV, à essieux ou à bogies mais de moins de 40 t, SNCB seulement ;

b) wagons RIV, à essieux ou à bogies quel que soit le tonnage, P seulement.

26 — a) wagons non RIV, à essieux ou à bogies mais de moins de 40 t, SNCB seulement, pouvant circuler en trafic international par accords bilatéraux ;

b) wagons non RIV, à essieux ou à bogies quel que soit le tonnage, P seulement, pouvant circuler en trafic international par accords bilatéraux.

30 — wagons de service ou fourgons.

31 — wagons RIV à bogies, de 40 t et plus, SNCB seulement.

36 — wagons à bogie non RIV, de 40 t et plus, pouvant circuler en trafic international par accords bilatéraux, SNCB seulement.
(RIV = apte au trafic international).

b) indication de l'administration propriétaire ou de celle qui a procédé à l'immatriculation (3^e et 4^e chiffres) :

LA NUMÉROTATION UIC DU MATÉRIEL A MARCHANDISES

CODIFICATION UNIFIÉE NUMÉRIQUE
DES ADMINISTRATIONS DE
CHEMIN DE FER

ADMINISTRATIONS	Sigles habituels en lettres	Numéro de code
Chemins de fer de l'Etat de Finlande.....	VR	10
Chemins de fer de l'URSS.....	SZD	20
Chemins de fer de la République populaire de l'Albanie.....	ALB	21
Chemins de fer de la République populaire démocratique coréenne.....	KRZ	30
Chemins de fer de la République populaire mongole.....	MTZ	31
Chemins de fer de la République démocratique du Viêt-Nam...	DSVN	32
Chemins de fer de la République populaire chinoise.....	KZD	33
Chemins de fer Raab-Oedenburg-Ebenturt (Győr-Sopron-Ebenfurt)	GYSEV	43
Chemin de fer local de Budapest.....	BHEV	44
Chemin de fer allemand du Reich.....	DR	50
Chemins de fer de l'Etat polonais.....	PKP	51
Chemins de fer de l'Etat bulgare.....	BDZ	52
Chemins de fer roumains.....	CFR	53
Chemins de fer de l'Etat tchécoslovaque.....	CSD	54
Chemins de fer de l'Etat hongrois.....	MAV	55
Chemins de fer d'Anzin.....	ANZ	61
Chemins de fer privés suisses.....	SP	62
Chemin de fer des Alpes Bernoises (Bern-Lötschberg-Simplon)...	BLS	63
Chemins de fer du Nord-Milan.....	FNM	64
Chemins de fer Rjukan.....	Rjb	65
Compagnie internationale des Wagons-Lits.....	CIWLT	66
Chemins de fer britanniques.....	BR	70
Réseau national des Chemins de fer espagnols.....	RENFE	71
Chemins de fer yougoslaves.....	JZ	72
Chemins de fer de l'Etat hellénique.....	CEH	73
Chemins de fer de l'Etat de Suède.....	Sj	74
Chemins de fer et Ports de l'Etat turc.....	TCDD	75
Chemins de fer de l'Etat norvégien.....	NSB	76
Chemin de fer fédéral allemand.....	DB	80
Chemins de fer fédéraux autrichiens.....	OBB	81
Société nationale des Chemins de fer luxembourgeois.....	CFL	82
Chemins de fer italiens de l'Etat.....	FS	83
Chemins de fer néerlandais SA.....	NS	84
Chemins de fer fédéraux suisses.....	CFF	85
Chemins de fer de l'Etat danois.....	DSB	86
Société nationale des Chemins de fer français.....	SNCF	87
Société nationale des Chemins de fer belges.....	SNCB	88
Compagnie des Chemins de fer portugais.....	CP	94
Chemins de fer de l'Iran.....	RAI	96
Chemins de fer de Syrie.....	CFS	97
Chemins de fer du Liban.....	CEL	98
Chemins de fer d'Irak.....	IRR	99

c) caractéristiques d'exploitation.

— le 5^e chiffre caractérise la grande catégorie à laquelle appartient le véhicule :

- 0 = wagons immatriculés par le réseau immatriculateur et appartenant à des particuliers.
- 1 = wagons de la catégorie G.
- 2 = wagons de la catégorie H.
- 3 = wagons des catégories K - O - R.
- 4 = wagons des catégories L - S.
- 5 = wagons des catégories E - T.
- 6 = wagons de la catégorie F.
- 7 = wagons de la catégorie U (h) (liquides ou gaz).
- 8 = wagons de la catégorie I.
- 9 = wagons de la catégorie U.

— les 6^e, 7^e et 8^e chiffres caractérisent des particularités d'exploitation (longueur, tonnage, marchandises transportées, etc.), d'après un répertoire

établi par l'UIC ; le nombre de combinaisons possibles de ces particularités est trop élevé pour que nous puissions les reprendre ici ;

— les 9^e, 10^e, 11^e et 12^e chiffres constituent le numéro d'ordre dans la série + le chiffre de contrôle.

d) exemple d'identification.

Wagon 21 88 1 43 0 002-4

wagon de — de 40 t, à essieux, du service international

appartenant à la SNCB

couvert de type courant, d'où lettre de catégorie ou série G

caractéristiques particulières : moins de 8 orifices d'aération, moins de 9 m (2 essieux), apte à circuler à une vitesse allant jusque 100 km/h ; d'où lettres-indices l, m et s

numéro d'ordre

autocontrôle

et, effectivement, ce véhicule porte comme code-lettres G lms.

LETTRES DE SERIE

Lettres de série	Catégories de wagons	Particularités fondamentales			
		charges limites pour wagons à		longueur pour wagons à	
		2 essieux	bogies	2 essieux	bogies
E	tombereau de type courant basculable en bout et latéralement	20 t ou plus	40 t ou plus	7,70 m ou plus	12 m ou plus
F	tombereau de type spécial	20 t ou plus	40 t ou plus	—	—
G	couvert de type courant, 8 orifices d'aération ou plus	20 t ou plus	40 t ou plus	9 m ou plus	15 m ou plus
H	couvert de type spécial	20 t ou plus	40 t ou plus	—	—
I	réfrigérant à isolation moyenne avec caillébotis et bacs à glace de 3,5 m ³ ou plus	15 t ou plus	30 t ou plus	19 m ² de superf. au moins	—
K	plats 2 essieux de type courant, avec bords mobiles et ranchers courts	20 t ou plus	—	plus de 12 m	—
L	plats 2 essieux de type spécial	20 t ou plus	—	—	—
R	plats à bogies du type courant, avec haussertes de bout rabattables et ranchers	—	40 t ou plus	—	plus de 18 m
S	plats à bogies de type spécial	—	40 t ou plus	—	—
O	mixtes plats-tombereaux type courant, 2 essieux, haussertes rabattables et ranchers	20 t ou plus	—	plus de 12 m	—
T	à toit ouvrant	20 t ou plus	40 t ou plus	—	—
U	spéciaux pour transport produits liquides, gazeux ou pulvérulents et autres wagons ne rentrant pas dans les catégories F, H, L ou S	20 t ou plus	40 t ou plus	—	—

Conclusions.

Les principaux avantages qui se dégagent de cette numérotation sont les suivants :

- la normalisation de l'identification du matériel à marchandises au niveau international facilite la gestion de ce matériel dans tous les pays membres de l'UIC ;
- l'utilisation du matériel est assurée au maximum et la connaissance des caractéristiques et modalités d'emploi de chaque véhicule permet une exploitation en commun plus intense (parc Europ, parc Interfrigo) ;
- cette numérotation codifiée permet une gestion par ordinateur du matériel ; elle permet en outre de trouver rapidement des solutions à des problèmes de circulation, d'exploitation, de réparation, d'échange de renseignements de toute nature.

C. POTVIN.