

# DOCUMENT DE REFERENCE DU RESEAU

## Annexe A.1 Glossaire

### 1. Définitions

<b>Accord-cadre</b> (article 3, 3° du Code ferroviaire)	Un accord général juridiquement contraignant de droit public ou privé, définissant les droits et obligations d'un candidat et du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et relatif aux capacités de l'infrastructure ferroviaire à répartir et à la tarification à appliquer sur une durée dépassant une seule période de validité de l'horaire de service.
<b>Area Infrabel - Asset Management</b>	Chaque <i>area Infrabel - Asset Management</i> est dirigée par un <i>Area Manager</i> , placé sous l'autorité du <i>Director Asset Management</i> . Les areas ont une vocation orientée travaux et coordination.
<b>Area Infrabel - Traffic Management &amp; Services</b>	Les 5 areas ( <i>Nord-Ouest, Nord-Est, Centre, Sud-Ouest, Sud-Est</i> ) de la <i>Direction Traffic Management &amp; Services</i> sont responsables de l'organisation du trafic et de la surveillance générale.  Chaque area est dirigée par un <i>Area Manager</i> .
<b>Association touristique ferroviaire</b> (article 1, 5° de l'arrêté royal du 8 mai 2014)	L'entreprise ferroviaire ou l'exploitant de la ligne ferroviaire musée qui organise sans but lucratif des circulations touristiques sur le réseau ferroviaire national tel que défini dans l'arrêté royal du 8 mai 2014 <i>déterminant les exigences relatives à la circulation de véhicules réservés à un usage strictement patrimonial, historique ou touristique</i> .
<b>Attribution de la capacité</b>	Le processus par lequel une capacité est attribuée à une entreprise ferroviaire ou à un autre candidat par l'organisme d'attribution des capacités compétent; cette capacité sera ensuite utilisée comme sillons concrets.
<b>Auxiliaire d'une entreprise ferroviaire ou du gestionnaire de l'infrastructure</b> (article 3, 78° du Code ferroviaire)	Un sous-traitant chargé d'effectuer toute mission qui lui est confiée par une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire de l'infrastructure et considéré dans le cadre de son système de gestion de la sécurité comme ayant un impact sur la sécurité du réseau ferroviaire belge.
<b>Candidat</b> (article 3, 11° du Code ferroviaire)	Toute entreprise ferroviaire, tout regroupement international d'entreprises ferroviaires ou d'autres personnes physiques ou morales ou entités, comme par exemple les autorités compétentes visées dans le règlement (CE) n° 1370/2007 et les chargeurs, les transitaires et les opérateurs de transports combinés ayant des raisons commerciales ou de service public d'acquérir des capacités de l'infrastructure.
<b>Capacité de l'infrastructure ferroviaire</b> (article 3, 12° du Code ferroviaire)	La disponibilité permettant de programmer des sillons sollicités pour un élément de l'infrastructure ferroviaire pendant une certaine période.

<b>Certificat de sécurité (article 3, 16° du Code ferroviaire)</b>	Le document délivré par l'autorité de sécurité qui a pour objet de démontrer que l'entreprise ferroviaire a établi son système de gestion de la sécurité et est en mesure de satisfaire aux exigences définies dans les spécifications techniques d'interopérabilité, dans d'autres dispositions pertinentes du droit européen ainsi que dans les règles de sécurité, afin de maîtriser les risques et de fournir des services de transport sur le réseau en toute sécurité.
<b>Contrat d'utilisation</b>	Accord conclu entre le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et l'entreprise ferroviaire assurant des services de transport ferroviaire, préalable à toute utilisation de l'infrastructure par cette entreprise et définissant les droits et obligations respectifs de chaque partie. Les conditions régissant cet accord sont non discriminatoires, transparentes et conformes aux dispositions légales et réglementaires en vigueur. Le contrat d'utilisation spécifie notamment les modalités de mise en œuvre des règles de sécurité.
<b>Corridor de fret (article 2, a du Règlement 913/2010)</b>	L'ensemble des lignes ferroviaires désignées, notamment les lignes de transbordeurs ferroviaires, sur le territoire des États membres ou entre États membres et, le cas échéant, dans des pays tiers européens, reliant deux terminaux ou plus le long d'un itinéraire principal et, le cas échéant, des itinéraires de contournement et des sections les reliant, y compris les infrastructures ferroviaires et leurs équipements et les services ferroviaires correspondants visés à l'article 5 de la directive 2001/14/CE.
<b>Corridor Information Document</b>	Un document élaboré, publié et régulièrement mis à jour par le <i>Corridor Management Board</i> . Ce document contient toutes les informations contenues dans le document de référence du réseau des réseaux nationaux concernant le corridor de fret conformément au chapitre 4, article 27 de la directive 2012/34/UE; la liste et les caractéristiques des terminaux, notamment les informations sur les conditions d'accès aux terminaux; les informations sur les procédures de demande de capacités, l'attribution des capacités pour les trains de marchandises, la coordination de la gestion du trafic, la gestion du trafic en cas de perturbations et le plan d'exécution.
<b>Corridor One-Stop-Shop</b>	Le comité de gestion d'un corridor de fret désigne ou crée un organe commun donnant aux candidats la possibilité de présenter des demandes et d'obtenir une réponse à celles-ci, en un seul endroit et une seule opération, concernant des capacités d'infrastructure pour un train de marchandises traversant au moins une frontière le long d'un corridor de fret.
<b>Document de référence du réseau (article 3, 22° du Code ferroviaire)</b>	Le document qui précise, de manière détaillée, la description du réseau, les règles générales pour y circuler, les délais, les procédures et les critères relatifs aux systèmes de tarification et de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire; ce document contient aussi toutes les autres informations nécessaires pour permettre l'introduction de demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire.
<b>Entreprise auxiliaire d'une entreprise ferroviaire ou du gestionnaire de l'infrastructure</b>	Toute personne physique ou morale, association ou société, qui utilise l'infrastructure ferroviaire et au service de laquelle l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure recourt, sous son contrôle et sa responsabilité.  L'entreprise ferroviaire du gestionnaire de l'infrastructure doit s'assurer du respect des règles et obligations par son auxiliaire.

<b>Entreprise ferroviaire (article 3, 27° du Code ferroviaire)</b>	Toute entreprise à statut privé ou public et titulaire d'une licence conformément à la législation européenne applicable, dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise ; ce terme recouvre aussi les entreprises qui assurent uniquement la traction.
<b>Entreprise ferroviaire apparentée</b>	Toute association, société ou personne morale autorisée à introduire une demande de sillons et/ou de capacités locales pour permettre la circulation d'engins ferroviaires sur le réseau aux fins d'homologation - certification ou de circulations touristiques.
<b>Etude de capacité</b>	Une étude effectuée par le gestionnaire de l'infrastructure, dont l'objectif est de vérifier la possibilité d'un nouveau concept opérationnel ou d'un changement important de l'horaire de service, demandé par le candidat.
<b>Etude de faisabilité</b>	Cette étude a le même objectif que l'étude de capacité, avec la particularité qu'elle n'est réalisée que pour les capacités demandées pendant le processus d'élaboration de l'horaire de service, conformément au calendrier établi par <i>RailNetEurope</i> .
<b>Exploitant d'installation de service (article 3, 28/1 du Code ferroviaire)</b>	Toute entité publique ou privée chargée de gérer une ou plusieurs installations de service ou de fournir à des entreprises ferroviaires un ou plusieurs des services visés à l'annexe 1, points 2, 3 et 4 du Code Ferroviaire.
<b>Gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire (article 3, 29° du Code ferroviaire)</b>	La société anonyme de droit public Infrabel.  Tout organisme ou toute entreprise chargée en particulier de l'établissement, de la gestion et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, y compris la gestion du trafic, et du système de signalisation et de contrôle-commande.
<b>Horaire de service (article 3, 30° du Code ferroviaire)</b>	Les données définissant tous les mouvements programmés des trains et du matériel roulant, sur l'infrastructure ferroviaire concernée, pendant la période de validité de cet horaire.
<b>Infrastructure ferroviaire (article 3, 32° du Code ferroviaire)</b>	L'ensemble des éléments visés à l'annexe 23 du Code ferroviaire.
<b>Infrastructure saturée (article 3, 33° du Code ferroviaire)</b>	La section de l'infrastructure ferroviaire pour laquelle les demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire ne peuvent être totalement satisfaites pendant certaines périodes, même après coordination des différentes demandes de réservation de capacités.
<b>Installation de service (article 3, 33/1° du Code ferroviaire)</b>	L'installation, y compris les terrains, bâtiments et équipements qui ont été spécialement aménagés, en totalité ou en partie, pour permettre la fourniture d'un ou plusieurs des services visés à l'annexe 1, points 2, 3 et 4 du Code ferroviaire.
<b>Key Account Manager</b>	Le gestionnaire de relation d'Infrabel et le point de contact unique pour toutes les parties prenantes, p.ex. les candidats (EF / non-EF).

<b>Licence</b> (article 3, 35° du Code ferroviaire)	Une autorisation accordée par l'autorité responsable des licences à une entreprise à laquelle la qualité de fournisseur de services de transport ferroviaire en tant qu'entreprise ferroviaire est reconnue. Cette qualité peut être limitée à l'exploitation de certains types de services.
<b>Lignes dédiées</b>	Lignes qui sont exclusivement utilisées par un type de transport.
<b>Lignes principales</b>	Lignes parcourues par les trains de voyageurs et de marchandises à une vitesse généralement supérieure à 40 km/h.
<b>Lignes secondaires</b>	Lignes parcourues à une vitesse ne dépassant pas 40 km/h. Celles-ci sont subdivisées en : a) lignes à exploitation simplifiée, parcourues par : – des trains de marchandises ; – des trains extraordinaires de voyageurs pour lesquels l'autorisation préalable du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire a été obtenue ; b) lignes industrielles, parcourues exclusivement par les trains de marchandises assurant la desserte de raccordements.
<b>Lignes spécialisées marchandises</b>	Lignes que le GI désigne comme spécifiques à utiliser par les trains de marchandises et sur lesquelles il leur accorde la priorité lors de la répartition des capacités.
<b>Lignes spécialisées voyageurs</b>	Lignes que le GI désigne comme spécifiques à utiliser par les trains de voyageurs et sur lesquelles il leur accorde la priorité lors de la répartition des capacités.
<b>Livret du Service de Train</b>	Le Livret du Service de Train est un document de référence qui reprend des données techniques importantes nécessaires au bon fonctionnement des services opérationnels, tant du GI que de l'UI. Le LST contient par conséquent entre autres des informations relatives aux spécifications techniques de l'infrastructure, les véhicules autorisés sur l'infrastructure et des informations utiles sur la détermination des itinéraires et des horaires tels que les heures d'ouverture des installations, les longueurs des quais et les données de contact des différents services opérationnels.
<b>Manœuvre</b>	Mouvement d'un véhicule ferroviaire ou d'un ensemble de véhicules ferroviaires dans une gare ou d'autres installations ferroviaires (dépôt, atelier, gare de triage, etc.).
<b>Ministre</b> (article 3, 38° du Code ferroviaire)	Le ministre qui a la régulation du transport ferroviaire dans ses attributions.
<b>One-Stop-Shop</b>	Un guichet unique est un point de contact central. Les gestionnaires d'infrastructure membres de RNE ont mis en place des "One-Stop-Shops" qui servent de point de contact national pour les clients. Pour les demandes de sillons internationaux, le client n'a qu'à s'adresser à l'un de ces One-Stop-Shops uniques, qui lance l'ensemble du processus d'attribution des sillons internationaux. L'OSS vise à fournir une assistance transfrontalière experte et efficace, fondée sur des procédures transparentes, confidentielles et non discriminatoires.



<b>Organe de contrôle</b> (article 3, 43° du Code ferroviaire)	L'autorité de régulation économique du transport ferroviaire.
<b>Organismes notifiés</b> (article 3, 46 du Code ferroviaire)	Organismes chargés d'évaluer la conformité ou l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité ou d'instruire la procédure de vérification "CE" des sous-systèmes tels que définis à l'article 201 du Code ferroviaire.
<b>Plan de renforcement des capacités</b> (article 3, 50° du Code Ferroviaire)	Une mesure ou une série de mesures, assorties d'un calendrier de mise en œuvre et visant à réduire les contraintes en matière de capacité qui entraînent la déclaration d'une section de l'infrastructure ferroviaire comme "infrastructure saturée".
<b>Prestations complémentaires</b>	Peut inclure : le courant de traction, dont les redevances sont indiquées sur les factures séparément des redevances d'utilisation des équipements électriques, sans préjudice de l'application de la directive 2009/72/CE; le préchauffage des trains de voyageurs; et les contrats sur mesure (pour le contrôle du transport des marchandises dangereuses et l'assistance à la conduite des trains exceptionnels).
<b>Prestations connexes</b>	Peut inclure: l'accès aux réseaux de télécommunications; la fourniture d'informations supplémentaires; le contrôle technique du matériel roulant; la billetterie dans les gares de voyageurs; la maintenance lourde dans les installations de maintenance spécifiquement destinées aux trains à grande vitesse ou à d'autres matériels roulants nécessitant des installations spécifiques (visées à l'annexe II, point 4, de la directive 2012/34/EU).
<b>Prestations minimales</b>	Un ensemble de droits accordés en vertu du point 1 de l'annexe II de la directive 2012/34/UE. Ces droits sont contenus dans la redevance d'infrastructure et donnent accès à des éléments d'infrastructure et à une gamme de services pour le trafic international ou national; ils comprennent le traitement des demandes de capacité, le droit d'utiliser la capacité attribuée et l'utilisation de l'équipement d'alimentation électrique. Les gestionnaires de l'infrastructure sont tenus de fournir lesdits services.
<b>Redevance</b>	Le prix facturé pour un service ou un bien. Les redevances d'infrastructure ferroviaire sont les montants payés par les entreprises ferroviaires ou d'autres candidats aux gestionnaires de l'infrastructure pour l'exploitation des services sur leurs voies et pour l'utilisation des installations des gestionnaires de l'infrastructure.
<b>Registre d'infrastructure (RINF)</b> (article 35 de la Directive 2008/57/EG)	Chaque État membre veille à ce qu'un registre des infrastructures soit publié et mis à jour [...]. Ce registre présente, pour chaque sous-système ou partie de sous-système concerné, les caractéristiques principales (par exemple, les paramètres fondamentaux) et leur concordance par rapport aux caractéristiques prescrites en vertu des STI applicables. Dans ce but, chaque STI indique avec précision les informations qui doivent figurer au les registre de l'infrastructure.

<b>Réserves de capacités</b>	Selon l'article 14 (5) du Règlement 913/2010, si les besoins du marché le justifient, les gestionnaires d'infrastructure définissent conjointement les réserves de capacités des trains de marchandises internationaux circulant sur les corridors de fret en prenant en compte les besoins de capacités d'autres types de transport. Ils maintiennent ces réserves disponibles dans le cadre de leurs horaires de service définitifs afin de permettre une réponse rapide et appropriée aux demandes ad hoc de capacités.
<b>Sillon (article 3, 64° du Code ferroviaire)</b>	La capacité de l'infrastructure ferroviaire requise pour faire circuler un train donné d'un point à un autre à un moment donné.
<b>Sillon préétabli (<i>Pre-arranged Path</i>)</b>	Un sillon préconstruit offert sur un corridor de fret : soit sur un corridor complet, soit sur une section d'un corridor. Un sillon préétabli est déterminé par les gestionnaires d'infrastructure concernés par le corridor et est attribué par le <i>Corridor One-Stop-Shop</i> (C-OSS). Le nombre de sillons préétablis sur le corridor est basé sur les exigences du Règlement 913/2010. Aussi bien les sillons sur les sections transfrontalières que sur les sections nationales peuvent appartenir à un sillon préétabli.
<b>Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer</b>	<p>Le Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF) agit en tant qu'autorité de sécurité nationale pour la Belgique. Le SSICF a été créé suite à la transposition du deuxième paquet ferroviaire de l'Union européenne dans le droit belge, qui vise à augmenter l'aspect de sécurité et d'interopérabilité des chemins de fer communautaires.</p> <p>L'autorité de sécurité nationale est de par son organisation, sa structure juridique et sa formulation de décision, indépendante de toute entreprise ferroviaire ou de gestionnaire de l'infrastructure. Elle doit définir le cadre juridique et assurer la surveillance du gestionnaire d'infrastructure et des entreprises ferroviaires.</p>
<b>Services de transport de marchandises (HKM)</b>	Prestation de transport national ou international de marchandises.
<b>Services de transport de voyageurs à caractère commercial (HKV NON-OSP)</b>	Prestation de transport national ou international de voyageurs à caractère commercial. Ce transport n'est pas conçu pour la grande vitesse et n'est pas fourni dans le cadre d'un contrat de service public conclu entre une entreprise ferroviaire et une autorité compétente.
<b>Services de transport de voyageurs aptes à la grande vitesse qui sont exploités de manière commerciale (HST)</b>	Prestation de transport national ou international de voyageurs à caractère commercial conçu pour la grande vitesse circulant souvent en site propre, et assuré par du matériel automoteur spécifique.
<b>Services de transport de voyageurs répondant à une Obligation de Service Public (HKV OSP)</b>	Prestation de transport national ou international de voyageurs circulant dans le cadre d'un contrat de service public conclu entre une entreprise ferroviaire et une autorité compétente. Ce contrat se base sur un critère d'intérêt général garantissant la fourniture du service à des conditions lui permettant de remplir sa mission. Il s'agit donc de missions de transport que l'entreprise ferroviaire n'assumerait pas dans les mêmes mesures ni dans les mêmes conditions si elle ne considérait que son intérêt commercial.

<b>Spécifications Techniques d'Interopérabilité (STI)</b> (article 3, 67° du Code Ferroviaire)	Les spécifications dont chaque sous-système ou partie de sous-système fait l'objet en vue de satisfaire aux exigences essentielles et d'assurer l'interopérabilité du système ferroviaire.
<b>Train de dégivrage</b>	Train ou parcours (locomotive seule) technique spécial chargé de racler la caténaire toutes les nuits avant l'arrivée des premiers trains.
<b>Train de personnel</b>	Train de service de type voyageurs exclusivement réservé au transport du personnel et mis en marche exclusivement pour les besoins de l'entreprise ferroviaire et du gestionnaire de l'infrastructure.
<b>Train technique</b>	<p>On distingue trois catégories de trains techniques :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Les trains de secours : Il s'agit des trains extraordinaires urgents mis en marche à l'occasion d'un accident, en vue de rétablir la situation normale (train de relevage, autorails caténaires,...). Ceci concerne aussi bien le matériel d'Infrabel que des utilisateurs de l'infrastructure.</li> <li>– Les trains de travaux : Il s'agit de trains extraordinaires mis en marche pour des travaux aux installations du réseau. Ceci concerne uniquement les trains d'Infrabel. Le statut de train de travaux ne s'applique qu'aux trains qui effectuent des opérations sur une voie en service (sous le régime de circulation des mouvements locaux) ou sur une voie hors service.</li> <li>– Les autres trains techniques. Il s'agit des trains, autres que les trains de secours ou de travaux, qui sont mis en marche à la demande d'Infrabel ou d'un utilisateur de l'infrastructure spécialement en vue de réaliser des opérations nécessaires : <ul style="list-style-type: none"> <li>• au bon fonctionnement du réseau ferroviaire (entretien et renouvellement des voies, entretien de la caténaire, désherbage,...) ;</li> <li>• à des mesures, à des essais, à des tests de l'infrastructure.</li> </ul> </li> </ul>
<b>Transport Exceptionnel</b>	<p>Un transport exceptionnel est un transport dans lequel:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– le matériel ferroviaire ne satisfait pas aux exigences d'homologation et/ou ;</li> <li>– la charge ou le matériel dépasse le gabarit de chargement belge (en hauteur et/ou en largeur) et/ou ;</li> <li>– la charge dépasse la charge maximale autorisée et/ou ;</li> <li>– la charge est chargée sur plusieurs wagons.</li> </ul>

Un glossaire plus complet est disponible sur le site Internet de RailNetEurope:  
[www.rne.eu/organisation/network-statements](http://www.rne.eu/organisation/network-statements).

## 2. Explicitation des abréviations

<b>AM</b>	<b>Arrêté Ministériel</b>
<b>AR</b>	<b>Arrêté Royal</b>
<b>CID</b>	<b>Corridor Information Document</b>
<b>C-OSS</b>	<b>Corridor One-Stop-Shop</b>
<b>CT</b>	<b>Court Terme</b>
<b>CTL</b>	<b>Coupures Totales de Lignes</b>

<b>DRR</b>	<b>D</b> ocument de <b>R</b> éférence du <b>R</b> éseau
<b>EF</b>	<b>E</b> ntreprise <b>F</b> erroviaire
<b>EFA</b>	<b>E</b> ntreprise <b>F</b> erroviaire <b>A</b> pparentée
<b>ERTMS</b>	<b>E</b> uropean <b>R</b> ail <b>T</b> raffic <b>M</b> anagement <b>S</b> ystem
<b>ETCS</b>	<b>E</b> uropean <b>T</b> rain <b>C</b> ontrol <b>S</b> ystem
<b>FIFS</b>	<b>F</b> irst In <b>F</b> irst <b>S</b> erved
<b>FTE</b>	<b>F</b> orum <b>T</b> rain <b>E</b> urope
<b>GI</b>	<b>G</b> estionnaire de l' <b>I</b> nfrastructure
<b>GSM-R</b>	<b>G</b> SM for <b>R</b> ailways
<b>ICD</b>	Installation à <b>C</b> ommande <b>D</b> élégée
<b>LGV</b>	Ligne à <b>G</b> rande <b>V</b> itesse
<b>LST</b>	Livret du <b>S</b> ervice des <b>T</b> rains
<b>LT</b>	<b>L</b> ong <b>T</b> erme
<b>PaP</b>	<b>P</b> re- <b>a</b> rranged <b>P</b> ath (Sillon préétabli)
<b>PSS</b>	<b>P</b> lan <b>S</b> chématique de <b>S</b> ignalisation
<b>RCT</b>	<b>R</b> éservation <b>C</b> ourt <b>T</b> erme
<b>RDEI</b>	<b>R</b> églementation et <b>D</b> ocumentation pour l' <b>E</b> xploitation de l' <b>I</b> nfrastructure
<b>RFC</b>	<b>R</b> ail <b>F</b> reight <b>C</b> orridor
<b>RID</b>	<b>R</b> èglement concernant le transport <b>I</b> nternational ferroviaire de marchandises <b>D</b> angereuses
<b>RIEI</b>	<b>R</b> egistre de l' <b>I</b> nformation pour l' <b>E</b> xploitation de l' <b>I</b> nfrastructure
<b>RINF</b>	<b>R</b> egister of <b>I</b> n <b>F</b> rastructure
<b>RLT</b>	<b>R</b> éservation <b>L</b> ong <b>T</b> erme
<b>RMNR</b>	<b>R</b> edevance <b>M</b> anœuvre <b>N</b> on- <b>R</b> éservable
<b>RMR</b>	<b>R</b> edevance <b>M</b> anœuvre <b>R</b> éservable
<b>RNE</b>	<b>R</b> ail <b>N</b> et <b>E</b> urope
<b>RSEIF</b>	<b>R</b> ègles de <b>S</b> écurité en matière d' <b>E</b> xploitation de l' <b>I</b> nfrastructure <b>F</b> erroviaire
<b>RTR</b>	<b>R</b> éservation en <b>T</b> emps <b>R</b> éel
<b>SSICF</b>	<b>S</b> ervice de <b>S</b> écurité et d' <b>I</b> nteropérabilité des <b>C</b> hemins de <b>F</b> er
<b>STI</b>	<b>S</b> pécifications <b>T</b> echniques d' <b>I</b> nteropérabilité



<b>TBL</b>	<b>T</b> ransmission <b>B</b> alise <b>L</b> ocomotive
<b>TGV</b>	<b>T</b> rain à <b>G</b> rande <b>V</b> itesse
<b>TR</b>	<b>T</b> emps <b>R</b> éel
<b>UIC</b>	<b>U</b> nion <b>I</b> nternationale des <b>C</b> hemins de fer
<b>VLP</b>	<b>V</b> oie « réservable pour une <b>L</b> ongue <b>P</b> ériode »
<b>VO</b>	<b>V</b> oie « <b>O</b> érations »