TITRE Ier.

AUTORITÉS AYANT QUALITÉ POUR PRESCRIRE LES TRANSPORTS ORDINAIRES PAR VOIE FERRÉE. — ÉTABLISSEMENT ET TRANSMISSION DES ORDRES DE MOUVEMENT ET DES PIÈCES JUSTIFICATIVES DES TRANSPORTS. — CONTROLE DE L'EXÉCUTION DES TRANSPORTS.

CHAPITRE Ier.

AUTORITÉS AYANT QUALITÉ POUR PRESCRIRE LES TRANSPORTS PAR VOIE FERRÉE.

Autorités qui ordonnent le transport des isolés.

Art. 3. Les autorités auxquelles les règlements militaires et maritimes confèrent le droit d'ordonner le mouvement des isolés leur délivrent ou leur font délivrer des ordres de mouvement, feuilles de route ou sauf-conduits, etc., dans la forme prescrite par l'arrêté du 15 juin 1866 et par les arrêtés complémentaires pris par le Ministre des travaux publics (1).

Autorités qui ordonnent le transport des corps ou des détachements.

Art. 4. Le Ministre et, par délégation, les généraux commandant les corps d'armée ont seuls qualité pour ordonner que les corps ou détachements et le matériel qui les accompagne voyagent par chemins de fer.

Les *demandes de trains* et *avis de transports* adressés par ces autorités aux compagnies de chemins de fer sont exécutoires pour ces dernières.

Les commandants de corps d'armée peuvent, sans autorisation préalable, prescrire la mise en route par voie ferrée, pour des déplacements dépassant 60 kilomètres et s'effectuant dans l'intérieur de la région :

1° Des détachements ayant un effectif maximum de 20 hommes et 16 chevaux (12 seulement pour les cuirassiers et la gendarmerie);

2° Des chevaux d'officiers ou de gendarmes déplacés isolément, en vertu d'un ordre de service;

(1) Voir note 1.

3° Des chevaux, en nombre inférieur à 6, laissés en route par des troupes de passage;

4° Des cadres de conduite se rendant aux bureaux de recrutement, établissements de remonte, etc., ou rétrogradant, leur mission terminée;

5° Des détachements de chevaux de remonte, quel qu'en soit l'effectif, se rendant des lieux d'achat aux établissements de remonte, ou expédiés par ces établissements.

Ils peuvent aussi prescrire, sans autorisation préalable, le transport par voie ferrée des militaires formés en détachement pour se rendre en témoignage devant les conseils de guerre ou pour rentrer ensuite à leur corps, quels que soient l'effectif du détachement et la distance à parcourir.

Dans tous les autres cas, le transport par chemin de fer ne peut être prescrit par eux que sur l'ordre ou après l'autorisation du Ministre.

Les chevaux transportés par chemin de fer sont toujours accompagnés (1).

Autorités ayant qualité pour délivrer les ordres de transport du matériel.

Art. 5. Les transports de matériel sans troupes ne sont exécutés qu'en vertu d'*ordres de transport* délivrés directement :

Par le Ministre de la guerre;

Par les fonctionnaires de l'intendance militaire chargés, dans chaque place, du service des transports, ou leurs suppléants (2).

Délégation de pouvoir.

Art. 6. Les autorités supérieures désignées à l'article 4 ont la

(1) Tout détachement de chevaux voyageant par les voies ferrées doit comprendre autant d'hommes (officiers, sous-officiers ou hommes de troupe) qu'il y a de chevaux, s'il s'agit de la cavalerie et de l'infanterie, et un conducteur non gradé pour deux chevaux, s'il s'agit de l'artillerie, du génie ou du train.

Exceptionnellement, sur les chemins de fer de l'Etat, il suffit d'un homme seulement pour 3 chevaux ou mulets de remonte.

Les chevaux d'un officier se déplaçant isolément sont accompagnés des ordonnances de l'officier, ou homme en tenant lieu. Un seul homme peut suffire pour le nombre réglementaire de chevaux appartenant à un officier.

Les hommes qui accompagnent les chevaux fournissent des gardes d'écurie dans les conditions fixées par les appendices I (règle 11), II (règle 12), III (règle 12).

(2) Les suppléants légaux des fonctionnaires de l'intendance sont :

Dans les villes ou places de garnison, le major de place ou de garnison, ou, à défaut, un officier du grade de capitaine, désigné par le général commandant la subdivision de région;

Dans les localités dont la garnison ne comporte pas d'officier du grade de capitaine, le maire de la commune;

Dans les lieux de garnison, forts ou postes, dépourvus à la fois d'un officier du grade de capitaine et d'un maire, un lieutenant ou un sous-lieutenant de la garnison, désigné par le général commandant la subdivision de région;

Dans les localités qui ne possèdent pas de garnison, le maire de la commune.

faculté de déléguer leur pouvoir de prescrire des transports de troupes par voie ferrée à un ou plusieurs de leurs subordonnés ; elles usent de cette faculté suivant leur appréciation et sous leur responsabilité personnelle. Cette délégation est donnée par les commandants de corps d'armée aux présidents des commissions d'achat de la remonte et aux chefs des établissements de remonte. Toute délégation doit préciser les limites dans lesquelles les délégués ont à se mouvoir, selon les circonstances locales et administratives et les conditions de service de la voie ferrée. Les *demandes de trains* ou *avis de transport*, signés par un délégué, mentionnent toujours les délégations en vertu desquelles ces pièces sont établies. Ils sont exécutoires pour les compagnies de chemins de fer.

Relations des commandants de corps d'armée avec les compagnies de chemins de fer.

Art. 7. Un officier de l'état-major de chaque corps d'armée est spécialement chargé de toutes les relations de service, explicitement prescrites par le présent règlement, entre le commandant du corps d'armée et les administrations de chemins de fer qui desservent la région. Dans les cas non prévus par le règlement, les demandes que les commandants de corps d'armée peuvent avoir à faire aux compagnies de chemins de fer sont adressées par eux au Ministre (*Etat-Major général*, 4e *Bureau*), qui leur assure la suite nécessaire par l'intermédiaire des commissions de réseau.

Un agent supérieur de chacune des compagnies qui desservent la région est désigné en tout temps pour recevoir les communications du commandant du corps d'armée et y donner suite.

Livrets de marche des trains à envoyer par les compagnies de chemins de fer.

Art. 8. A chaque changement de service, les compagnies de chemins de fer adressent :

1° Au Ministre de la guerre ;
2° Au Ministre de la marine ;
3° Aux généraux commandant les corps d'armée ;
4° Aux préfets maritimes ;
5° A chaque commission de réseau,

deux exemplaires du livret indiquant la marche de tous les trains, voyageurs et marchandises, ainsi que celles des trains facultatifs militaires dont il est question à l'article 12.

CHAPITRE II.

TRAINS A EMPLOYER POUR LES TRANSPORTS.

Nature des trains à employer pour les transports.

Art. 9. Les transports militaires s'effectuent :

1° Par les trains ordinaires de l'exploitation ;

2° Par des trains extraordinaires : trains facultatifs militaires et trains spéciaux militaires.

Emploi des trains ordinaires de l'exploitation.

Art. 10. Les trains ordinaires de l'exploitation sont utilisés :

1° Pour les isolés et le matériel non accompagné, dans tous les cas ;

2° Pour les détachements, lorsque le transport des hommes, des chevaux, des bagages et des voitures qui composent chacun d'eux, n'exige pas l'emploi de plus de huit véhicules. L'autorité militaire peut, dans ce cas, en se conformant aux dispositions du titre II ci-après, se servir, dans les mêmes conditions que le public, des trains de l'exploitation renfermant des voitures de toutes classes.

Si l'addition de ces véhicules conduit à une composition de train supérieure à la composition normale, la compagnie double le train, sans qu'il en résulte pour l'administration de la guerre l'obligation de payer un train spécial.

Un détachement ne peut en cours de route, sauf dans les cas prévus à l'article 51, être scindé pour être réparti dans des trains différents.

Les *trains-express* et les *trains-poste* comprenant des voitures de 3e classe ne reçoivent que les détachements d'un effectif de 20 hommes au maximum sans chevaux ni voitures.

Autant que possible, l'autorité militaire ne fait pas embarquer à la même gare plus d'un détachement.

Les *trains légers* ne reçoivent pas les détachements, sauf sur les lignes qui ne seraient desservies que par des trains de cette catégorie. Dans ce dernier cas, l'autorité militaire peut faire embarquer dans ces trains des détachements d'un effectif égal au tiers du nombre total des places qu'ils contiennent.

Emploi des trains facultatifs militaires ou spéciaux militaires.

Art. 11. Toutes les fois que le nombre des véhicules nécessaires pour le transport dépasse les limites fixées par l'article 10, l'au-

Sargento 2.º Ernesto García.

torité militaire qui donne l'ordre de mouvement requiert un train facultatif militaire ou spécial militaire, si l'agent supérieur qui reçoit la demande de train fait connaître qu'on ne peut effectuer le transport demandé par les trains ordinaires.

Ce train facultatif ou spécial militaire est toujours requis lorsque l'urgence du mouvement à effectuer ne permet pas d'attendre pour le transport de la troupe le passage des trains ordinaires.

1.ª COMPAÑIA

Trains facultatifs militaires.

Art. 12. Les trains *facultatifs militaires* sont des trains que chaque compagnie doit prévoir dans ses livrets généraux de marche des trains pour chacune des grandes directions qu'elle dessert. Ils marchent à la vitesse de 20 à 40 kilomètres à l'heure, suivant les conditions d'exploitation des lignes à parcourir.

Les heures de départ et d'arrivée, la durée du trajet, les arrêts, la correspondance à chaque gare de bifurcation sur un même réseau ou de jonction pour deux réseaux, sont calculés d'après les indications données par les commissions de réseau.

Les trains facultatifs militaires peuvent figurer sur le livret ordinaire adressé à chaque changement de service aux autorités militaires ou maritimes visées à l'article 8 du présent règlement, ou faire l'objet d'un livret spécial.

Trains spéciaux militaires.

Art. 13. En dehors des trains facultatifs militaires, l'autorité militaire peut toujours demander aux compagnies de chemins de fer des trains *spéciaux militaires* dont la composition, la vitesse de marche et les heures de départ sont fixées suivant les circonstances et en observant les règles de sécurité qui régissent l'exploitation des réseaux.

En cas d'urgence et en vue de nécessités d'ordre public, l'autorité militaire peut même requérir l'expédition de ces trains spéciaux, en dehors des heures de service, sur les sections de chemin de fer où la circulation est interrompue la nuit. La circulation des trains expédiés dans ces conditions ne pouvant être entourée des garanties de sécurité prescrites comme indispensables dans les circonstances normales, l'autorité militaire, avant de faire la réquisition, doit apprécier, sous sa responsabilité, si l'importance des intérêts à protéger justifie une exception qui peut entraîner des dangers (1).

(1) Les conditions à remplir pour assurer, autant que possible, la sécurité de la marche de ces trains sont réglées par décision de M. le Ministre des travaux publics et chaque compagnie doit prendre sur son réseau les mesures les plus propres à concilier ces conditions avec celles qui régissent son exploitation normale.

CHAPITRE III.

DEMANDE, APPROBATION ET TRANSMISSION DES ORDRES DE MOUVEMENT.

Demande de mouvement.

Art. 14. Pour la mise en route des détachements qu'il n'est pas autorisé à prescrire, chaque commandant de corps d'armée adresse au Ministre (*Etat-major général*, 4e *Bureau*), sans lettre d'envoi, une *demande de mouvement* conforme au modèle n° 1.

Lorsque le mouvement doit s'effectuer dans l'intérieur de la région, la *demande* est établie en double expédition ; le commandant du corps d'armée est avisé de l'autorisation ministérielle par le renvoi qui lui est fait d'une des expéditions revêtue de l'approbation du Ministre. Il prescrit alors les mesures d'exécution.

Lorsque le détachement doit passer d'une région dans une autre, *la demande* est établie en simple expédition. Le mouvement est ordonné par le Ministre, qui en informe :

Le commandant du corps d'armée expéditeur par l'envoi d'un *ordre de mouvement* (modèle 2) ;

Le commandant du corps d'armée destinataire par l'envoi d'un *avis de mouvement* (même modèle).

Ces pièces sont transmises en double expédition. Dès réception, les commandants de corps d'armée prennent les mesures d'exécution, chacun en ce qui le concerne. Ils renvoient ensuite, au Ministre, en temps utile, l'une des deux expéditions des pièces reçues, comme compte rendu d'exécution (art. 21).

Les mouvements directement ordonnés par le Ministre, sans demande préalable, sont notifiés de la même manière aux corps d'armée de départ et d'arrivée.

Tracé des itinéraires.

Art. 15. Lorsqu'un transport doit être effectué par un train ordinaire ou par un train facultatif militaire, l'autorité militaire qui prescrit la mise en route du détachement prend auprès des agents locaux des compagnies de chemins de fer les renseignements nécessaires pour fixer les conditions dans lesquelles le trajet sera effectué (heures de départ, arrêts en cours de route pour les besoins de la troupe, repas, abreuvage des animaux, coucher dans les gîtes intermédiaires s'il y a lieu, etc.).

Elle s'assure :

1° Que les gares de départ et d'arrivée sont munies des installations nécessaires pour l'embarquement et le débarquement du

Sgto. 2.º E. García — 1893.

de la compagnie du point de départ, qui est accrédité auprès de lui.

Cet agent, après avoir consulté, si cela est nécessaire, le chef d'exploitation de sa compagnie et s'être entendu avec les agents compétents des autres compagnies intéressées, établit et remet l'*itinéraire* modèle 4.

Le commandant du corps d'armée envoie au chef de corps ou de détachement intéressé l'itinéraire et l'ordre de mouvement. Il adresse une copie de l'itinéraire au directeur du service de l'intendance et donne les avis de passage, ainsi qu'il est dit à l'article 16.

Ordres à donner pour le transport des troupes par les trains ordinaires de l'exploitation. — Avis de transport.

Art. 18. Si le transport à exécuter ne comporte pas la demande d'un train facultatif ou spécial et peut être effectué par les trains ordinaires de l'exploitation, le soin de prévenir la gare de départ incombe au chef de corps ou de service auquel appartient le détachement ou qui le met en route.

A cet effet, aussitôt que ce chef de corps a reçu l'ordre de mouvement, il arrête l'itinéraire comme il est prescrit à l'article 15 et envoie à la gare de départ, dans les délais prescrits à l'article 29 ci-après, un *avis de transport*, modèle 5, en double expédition. L'une des deux expéditions lui est retournée immédiatement par la gare avec son acceptation et l'indication des circonstances principales du trajet (arrêts de dix minutes et au-dessus, changements de train, etc.).

Dès que le chef de corps a reçu l'avis de transport accepté et complété par le chef de gare, il en informe d'urgence le commandant du corps d'armée, afin qu'il puisse être donné avis par celui-ci des heures de départ, de passage ou d'arrivée, aux autorités militaires intéressées.

Avis supplémentaires à donner dans le cas de transports de nombreux détachements par les trains ordinaires.

Art. 19. Lorsque de nombreux détachements doivent être simultanément mis en route sur les divers points d'une région de corps d'armée, notamment lors des appels de classes, les dispositions suivantes sont prises en vue d'éviter les encombrements dans les trains. Le commandant de corps d'armée, indépendamment des avis prévus aux articles 16 à 18 qu'il adresse aux autorités militaires, transmet à l'avance et aussitôt que possible, à chaque compagnie de chemins de fer, un état général des détachements mis en route par les autorités militaires de la région qui doivent parcourir son réseau. Ces états donnent pour chaque détachement l'indication de l'effectif, ainsi que l'heure d'arrivée et de départ dans chaque gare principale ou de bifurcation. Ceux

qui concernent les compagnies qui desservent la région sont remis à l'agent supérieur accrédité auprès du commandant de corps d'armée. Ceux qui concernent les autres compagnies sont adressés directement par le commandant de corps d'armée à chaque chef d'exploitation. Les uns et les autres doivent parvenir aux destinataires quatre jours au moins avant la date d'exécution des mouvements.

Bons de chemin de fer.

Art. 20. Le fonctionnaire de l'intendance chargé du service de marche au point de départ est avisé de chaque mouvement par le directeur du service de l'intendance ou, s'il n'y a pas lieu à l'emploi d'un train facultatif militaire ou spécial militaire, par le chef de corps ou de détachement. Il établit les *bons de chemins de fer*, modèle 6. Toutes les fois que le parcours doit avoir lieu sans interruption et uniquement sur les lignes d'une seule compagnie ou de plusieurs des sept grands réseaux (Nord, Est, Paris-Lyon-Méditerranée, Midi, Orléans, Ouest, Etat), y compris les deux ceintures de Paris, il est établi un bon unique. Dans le cas contraire, il est établi un bon distinct pour chacun des transports particuliers (1).

Les bons de chemin de fer indiquent : la direction du transport, par la mention des bifurcations principales ; le nombre des officiers et des hommes, celui des chevaux et des voitures à 2 ou 4 roues ; le poids du matériel et des bagages, s'il y a lieu ; en outre, pour le personnel transporté, la classe attribuée en raison du grade, ainsi que le nombre des places de 3e classe laissées libres dans les compartiments occupés pour le rangement des sacs. Il comprend enfin un reçu de billet collectif qui doit être signé par le chef de détachement.

---

(1) Exemples de la division des bons de chemin de fer :

1er cas. — Détachement allant de Lille à Marseille par Paris (grande ceinture) sans arrêt : un seul bon.

2e cas. — Même détachement s'arrêtant à Dijon pour y coucher :
Un bon de Lille à Dijon ;
Un bon de Dijon à Marseille.

3e cas. — Détachement allant d'Alençon à Chartres, sans arrêt :
Un bon d'Alençon à Condé-sur-Huisne (chemin de fer de l'Orne) ;
Un bon de Condé à Chartres (Ouest).

4e cas. — Détachement allant d'Orléans à Rouen, sans arrêt :
Un bon d'Orléans à Dreux (Etat et Ouest) ;
Un bon de Dreux à Elbeuf, par Pacy (lignes de l'Eure) ;
Un bon d'Elbeuf à Rouen (Ouest).

5e cas. — Détachement de 20 hommes, *sans matériel ni chevaux*, allant d'Aurillac à Lille :
Un bon d'Aurillac à Paris (Orléans, Paris-Lyon-Méditerranée), spécifiant le transport gratuit en omnibus pour la traversée de Paris (art. 33) ;
Un bon de Paris à Lille (Nord).

Les officiers supérieurs voyagent en 1re classe, les officiers subalternes en 2e, la troupe en 3e classe (1). Toutefois, lorsqu'un détachement de troupe voyage par les trains ordinaires de l'exploitation, et que les officiers subalternes ne sont pas en nombre suffisant pour occuper un compartiment complet de 2e classe, il leur est attribué, sur le bon, des places de 1re classe. Il en est de même pour ceux qui seraient en excédent d'un ou plusieurs compartiments complets de 2e classe.

Le fonctionnaire chargé du service de marche délivre les *bons de chemin de fer* au chef de troupe avec la *feuille de route du détachement*.

Ces bons sont ensuite remis au chef de gare par le chef de détachement, comme il est indiqué à l'article 57.

Si l'absence, au point de départ, d'un fonctionnaire de l'intendance ou d'un suppléant chargé du service de marche, ou si l'urgence de l'embarquement ne permettent par l'établissement des bons de chemin de fer, chacun de ces bons est remplacé par une copie de l'ordre de mouvement certifiée par le chef de détachement et portant en toutes lettres les indications d'effectif et de tonnage ci-dessus mentionnées, ainsi que le reçu du billet collectif détaillant l'itinéraire à suivre. Ces pièces tiennent lieu des bons de chemin de fer réguliers; il en est fait le même usage. Elles sont valables en liquidation.

CHAPITRE IV.

CONTRÔLE DE L'EXÉCUTION DES TRANSPORTS.

Comptes rendus d'exécution.

Art. 21. Tout mouvement effectué entre deux régions donne lieu à un compte rendu d'exécution adressé au Ministre. Chacun des deux corps d'armée intéressés (expéditeur et destinataire) adresse à cet effet au Ministre (*Etat-major général; 4e Bureau*), sans lettre d'envoi, une des deux expéditions de l'ordre de mouvement ou de l'avis de mouvement qu'il a reçu, après avoir rempli la colonne 8 (compte rendu) et, s'il y a lieu, la colonne 9 (observations).

Dès son arrivée à destination, le commandant de tout détachement transporté en chemin de fer remet les billets collectifs qu'il a reçus à son chef de corps, qui les transmet au Ministre par la voie hiérarchique Ces billets sont joints au rapport mensuel du corps d'armée.

(1) Il est attribué, sur le bon de chemin de fer, des places de première classe aux officiers du service d'état-major ou d'ordonnance, quel que soit leur grade, lorsqu'ils voyagent avec les officiers généraux auxquels ils sont attachés.

Si le transport a donné lieu à des observations, de quelque nature qu'elles soient, le commandant du détachement établit un *bulletin de renseignements*, modèle 7, qui est visé par le chef de corps et annexé aux billets collectifs.

Bulletins d'avis.

Art. 22. Les observations qu'il y a lieu pour le Ministre de formuler à la suite de l'examen des bulletins de renseignements sont notifiées aux intéressés par des *bulletins d'avis*, modèle 8. Ces pièces sont renvoyées au Ministre avec la réponse faite aux observations qu'elles contiennent.

TITRE II.

TRANSPORT DES MILITAIRES ISOLÉS, DES DÉTACHEMENTS ET DU MATÉRIEL PAR LES TRAINS ORDINAIRES DE L'EXPLOITATION.

CHAPITRE Ier.

TRANSPORT DES MILITAIRES ISOLÉS.

Dispositions générales.

Art. 23. Les militaires isolés voyagent dans les trains ordinaires de l'exploitation, dans les mêmes conditions que le public. Ils se conforment, pour l'obtention des billets, aux tarifs militaires :

1° Aux règles formulées dans l'arrêté du 15 juin 1866 et dans les arrêtés complémentaires pris par le Ministre des travaux publics (1);

2° Aux règlements sur le service de marche.

Les sous-officiers et soldats en uniforme ne peuvent voyager en 1re classe que dans les trains comprenant uniquement des voitures de cette classe. Ils doivent, dans ce cas, être pourvus d'une autorisation spéciale donnée par le chef de corps ou de détachement, sous sa responsabilité, et inscrite par lui sur la feuille de route ou le titre qui la supplée. Cette autorisation n'est accordée que pour des raisons de service ou dans des situations exceptionnelles résultant de circonstances imprévues (maladies graves, décès de parents, etc.).

(1) Voir note 1.