lieu à une déclaration, à une note de remise ou à un ordre de transport remis à la compagnie de chemin de fer en même temps que l'expédition elle-même, et précisant la nature et la quantité du matériel, le nombre, le poids en toutes lettres, les marques, l'espèce et le contenu sommaire des colis, ainsi que la vitesse à employer.

Les objets sont transportés, quant à leur conditionnement et d'après leur nature, suivant les usages commerciaux.

Remise du matériel à transporter.

Art. 36. La remise du matériel et des objets à transporter est faite par l'expéditeur au préposé de la compagnie dans le lieu d'expédition.

Il est procédé contradictoirement à la constatation du poids et à la reconnaissance du matériel et des colis. Après ces constatations, il est établi une lettre de voiture administrative signée par l'expéditeur et par le préposé de la compagnie.

Ce dernier prend en charge le matériel et les colis qui lui sont confiés et en donne récépissé. La lettre de voiture indique la nature et le poids des objets à transporter, et, s'il s'agit de caisses ou de colis emballés, le nombre, le poids, l'espèce et le contenu sommaire des colis.

Lettre de voiture.

Art. 37. La lettre de voiture mentionne le poids total de l'expédition, exprimé en toutes lettres; elle spécifie la date et le numéro de l'ordre de transport.

Elle mentionne le service qui expédie, et indique le nom ou la fonction et l'adresse du destinataire.

Elle relate les marques et numéros des objets, caisses ou colis à transporter.

Elle indique si le matériel à transporter doit passer en douane au départ ou à l'arrivée, afin que le temps de séjour en douane soit ajouté au délai de transport.

La lettre de voiture administrative est exempte du timbre suivant décisions du Ministre des finances des 18 fructidor an VIII, 3 septembre 1850 et 3 février 1855.

Reconnaissance du matériel à l'arrivée.

Art. 38. A l'arrivée du matériel à destination, la reconnaissance en est faite sans désemparer par le destinataire, qui en constate l'arrivée le jour même et à sa date, au dos de la lettre de voiture. Il en donne récépissé.

Si la lettre de voiture fait défaut, le destinataire n'en prend

pas moins charge des colis, et il en fait mention sur un récépissé provisoire.

Dans le cas où les transports sont adressés *en gare*, le camionnage ou la réexpédition à l'arrivée devant être faits par les soins de l'administration de la guerre, le chef de gare avise le destinataire de l'arrivée du matériel attendu. La date de cet avis est l'objet d'une mention spéciale au dos de la lettre de voiture.

Camionnage à l'arrivée.

Art. 39. Toutes les fois que le camionnage à l'arrivée ne doit pas être fait par les compagnies de chemins de fer, l'expéditeur, avant de mettre un transport en route, s'assure que les mesures nécessaires sont prises pour effectuer ce camionnage en temps utile. Il est indispensable, en effet, pour éviter l'encombrement des gares, que les quantités de matériel ou d'objets expédiés ne dépassent jamais les forces du camionnage à l'arrivée.

Dispositions complémentaires.

Art. 40. A moins de stipulations contraires du cahier des charges ou de conventions spéciales intervenues ou à intervenir, toutes les circonstances du transport non prévues par les dispositions précédentes, notamment la désignation des lieux d'enlèvement et de livraison, les difficultés que pourraient faire naître, au départ et à l'arrivée, la reconnaissance contradictoire des colis, les limites maxima de poids et de dimensions des masses indivisibles, les prix et délais de transport, le magasinage, le camionnage et les transports en deçà et au delà du chemin de fer, sont régies par les règles du droit commun et les usages commerciaux.

TITRE III.

TRANSPORT PAR TRAINS FACULTATIFS MILITAIRES OU SPÉCIAUX MILITAIRES DES TROUPES ET DU MATÉRIEL QUI LES ACCOMPAGNE.

CHAPITRE Ier.

DEMANDE DES TRAINS.

Demande des trains facultatifs militaires.

Art. 41. Les trains facultatifs militaires sont mis en marche par les compagnies de chemins de fer chaque fois que l'autorité militaire en fait la demande.

Cette demande doit parvenir aux compagnies dans les délais ci-après, comptés avant l'heure du départ réglementaire :

1° *Six heures* à l'avance, si le train prévu sur le réseau d'une seule compagnie ne doit emprunter dans son parcours que des lignes à double voie ;

2° *Vingt-quatre heures* à l'avance, si le train prévu sur le réseau d'une seule compagnie doit partir d'une station autre que celles indiquées comme point de départ des trains facultatifs militaires, et désignées sur le tableau indicatif (*note n°* 3), ou si ce train doit emprunter des sections à voie unique ;

3° *Vingt-quatre heures* à l'avance, si le train doit emprunter le réseau de deux ou plusieurs compagnies.

La demande de train est faite par l'autorité militaire à la compagnie sur le réseau de laquelle se trouve la gare de départ du train projeté, en s'adressant : 1° soit au chef de l'exploitation (pour les mouvements ordonnés directement par le Ministre) (art. 16); 2° soit à l'agent supérieur accrédité auprès du commandant de corps d'armée ; 3° soit au chef de gare de l'une des localités désignées sur le tableau indicatif (*note* n° 3).

Si le train doit emprunter plusieurs réseaux, la compagnie expéditrice donne, en temps utile, aux compagnies voisines, avis de la marche du train, afin que la remise puisse en être faite aux gares de jonction.

Demande des trains spéciaux militaires.

Art. 42. Les trains spéciaux militaires sont demandés aux compagnies de chemins de fer dans les conditions indiquées à l'article 16 ci-dessus.

CHAPITRE II.

EXÉCUTION DU TRANSPORT.

Règles d'exécution.

Art. 43. Les transports sont exécutés conformément aux règles ci-après, qui se subdivisent en :

Règles techniques ;
Règles militaires.

SECTION Ire.

RÈGLES TECHNIQUES.

Disposition générale.

Art. 44. Le matériel employé pour les transports militaires se

compose des machines, voitures et wagons dont disposent les compagnies pour les transports commerciaux (1).

Mesures de sécurité.

Art. 45. Les mesures relatives à la sécurité des trains sont celles prescrites par les règlements approuvés par le Ministre des travaux publics pour l'exploitation, sauf les modifications stipulées dans le présent règlement, notamment en ce qui concerne la composition des trains, le nombre des fourgons et des freins, etc.

Matériel à employer pour le transport des hommes.

Art. 46. 1° *Emploi des voitures à voyageurs.*

Les voitures de 1re classe sont réservés aux officiers généraux et supérieurs ; les voitures de 2e classe aux officiers subalternes ; les sous-officiers et la troupe voyagent dans les voitures de 3e classe, à moins qu'il n'en soit disposé autrement par le bon de chemin de fer.

Les bons de chemin de fer mentionnent la classe des places qui doivent être attribuées aux fonctionnaires assimilés.

Pour les transports stratégiques, comme pour ceux exécutés d'urgence, l'observation de la règle qui précède n'est pas strictement obligatoire, et, à défaut de voitures de la classe à laquelle ils ont droit, les officiers de tout grade doivent s'embarquer *dans les voitures disponibles à l'heure fixée pour le départ du train.*

De même, si les voitures de 3e classe font défaut pour le transport de la troupe, celle-ci doit être embarquée dans les voitures de 2e classe. Il est rendu compte, comme il est prescrit à l'article 23, de ces exceptions à la règle générale.

Enfin, dans tous les trains facultatifs militaires ou spéciaux militaires, le commandant d'un corps ou d'un détachement peut autoriser les officiers subalternes et les sous-officiers à occuper respectivement les places de 1re et de 2e classe qui demeureraient vacantes.

Ces exceptions n'entraînent, soit au profit de l'Etat, soit au profit des compagnies, aucune modification dans le décompte du bon de chemin de fer. Ce bon doit toujours être arrêté comme si chacun avait occupé la place à laquelle le règlement lui donne droit.

2° *Nombre de places occupées dans chaque compartiment.*

Les hommes, armés ou non, voyageant sans leur équipement, occupent dans les voitures à voyageurs le nombre de places indiqué dans chaque compartiment pour les voyageurs ordinaires.

(1) Les conditions à remplir par le matériel roulant (wagons à marchandises et trucs) en vue des transports militaires sont indiquées dans la note n° 5.

Les hommes équipés n'occupent dans chaque compartiment que huit places sur dix ; les places restantes sont destinées au rangement des effets ; elles sont payées aux compagnies conformément aux traités et conventions en vigueur.

3° *Emploi des wagons à marchandises pour les transports de troupes.*

Les sous-officiers et la troupe peuvent être embarqués dans des wagons à marchandises couverts, si le nombre des voitures à voyageurs est insuffisant. Des dispositions sont prises pour que tous les hommes embarqués puissent être assis (Voir planches I à VII). Les frais de construction, de remisage, d'entretien et de gardiennage des bancs nécessaires à cet aménagement sont à la charge de l'administration de la guerre.

Les compagnies de chemins de fer font inscrire sur chaque paroi longitudinale du wagon, dans un cartouche disposé à cet effet, le nombre d'hommes que ce wagon peut contenir. Ce chiffre s'applique à toutes les armes, que les hommes soient ou non équipés.

Si, par exception et en raison de circonstances imprévues, le total des places disponibles dans les wagons à voyageurs ou aménagés était inférieur à celui des hommes à transporter, l'excédent de ces derniers serait réparti entre les wagons en sus de leur contenance réglementaire, et au besoin dans les fourgons de service.

Matériel à employer pour le transport des chevaux.

Art. 47. 1° *Wagons-écuries* (1).

Les wagons-écuries à stalles, avec compartiments pour palefreniers ou gardiens, quand il y en a de disponibles, sont affectés par ordre de préférence au transport des chevaux des officiers généraux, des officiers supérieurs, des officiers subalternes et des chevaux difficiles ; mais le nombre des véhicules de cette nature étant très restreint, leur fourniture n'est pas obligatoire pour les compagnies.

2° *Wagons à bestiaux et à marchandises.*

Les chevaux de l'armée sont habituellement transportés dans les wagons couverts que les compagnies emploient pour le transport des bestiaux et des marchandises ; ils sont placés parallèlement à la voie (Voir planche VIII), dans les wagons qui ont la longueur nécessaire, $5^m,40$ au minimum. Ces wagons ont été aménagés et sont reconnaissables au cartouche portant l'indication de leur contenance.

Exceptionnellement, c'est-à-dire lorsque les wagons disponibles ont moins de $5^m,40$ de longueur, les chevaux sont placés dans le sens perpendiculaire à la voie (Voir planches IX et X).

(1) Les wagons-écuries, s'ouvrant par bout, sont absolument exclus des trains militaires.

La contenance des wagons est alors calculée d'après les données moyennes qui sont indiquées aux appendices II et III (*Transports de cavalerie*, règle n° 29 ; *Transports d'artillerie*, règle n° 30).

Les wagons à employer pour le transport des chevaux doivent avoir au minimum $1^m,70$ d'ouverture en hauteur sous le linteau de la porte ; cette dimension suffit pour les chevaux dessellés de toutes armes. Les wagons de $1^m,80$ peuvent recevoir les chevaux de cavalerie légère sellés avec le paquetage complet. Les wagons de $1^m,90$ admettent les chevaux de cavalerie de réserve sellés.

En cas d'urgence, si les wagons couverts font défaut, on peut employer des wagons découverts à hautes ridelles.

Les wagons à frein à guérite sont admis pour le transport des chevaux et pour celui des selles, lorsqu'il restera $1^m,70$ entre le plancher du wagon et le fond de la guérite. Ils sont exclus pour les chevaux, mais admis pour les hommes, si cette hauteur est moindre.

En règle générale, les chevaux voyagent dessellés ; si, par exception, ils doivent voyager sellés, mention de cette circonstance est faite sur la demande de train.

Les selles sont rangées dans les wagons où se trouvent les chevaux auxquels elles appartiennent, sauf le cas où les chevaux sont placés dans le sens perpendiculaire à la voie ; elles sont alors rangées dans des fourgons à bagages ou dans des wagons à marchandises.

Les wagons normalement destinés aux chevaux reçoivent un aménagement spécial, savoir :

a) Au plafond : 1° des crochets d'attache pour une lanterne ; 2° des anneaux pour attacher la longe des chevaux embarqués.

b) De chaque côté des portes, des anneaux pour les cordes de poitrail.

Les anneaux d'attache du plafond servent seuls à donner aux chevaux le point d'appui qui leur est nécessaire pour résister aux chocs. Chaque cheval doit être attaché en conséquence. La corde de poitrail ne sert qu'à empêcher les chevaux de pénétrer dans l'espace central où se tiennent les gardes d'écurie. Elle n'a pas la force nécessaire pour donner aux chevaux un point d'appui réel.

3° *Nombre de chevaux à placer dans chaque wagon.*

Le nombre de chevaux qui peuvent être placés en long est inscrit dans le cartouche.

Ce nombre est applicable aux états-majors, à l'infanterie, la cavalerie de ligne, la cavalerie légère, le train, l'artillerie, les chevaux de trait et les animaux de bât ; pour la cavalerie de réserve (cuirassiers et gendarmes seulement), il est diminué de deux unités.

Matériel à employer pour le transport des bagages des corps, des voitures, du matériel de guerre et des approvisionnements.

Art. 48. 1° *Bagages des corps.*

Les bagages des corps, quand ils ne sont point portés par les voitures régimentaires, sont chargés dans les fourgons qui entrent dans la composition du train, ou, à défaut, dans des wagons couverts à marchandises.

2° *Voitures et matériel de guerre.*

Les voitures d'artillerie, des équipages militaires, des équipages de pont, et généralement toutes les voitures employées pour l'armée, sont placées sur des wagons plats. A moins d'impossibilité, elles conservent leur chargement.

Les *règles militaires* font connaître le nombre de véhicules à placer sur chaque wagon et les mesures à prendre pour chaque nature de véhicules.

Les wagons doivent être, par les soins et aux frais des compagnies, pourvus de prolonges et de cales en bois destinées à assujettir les chargements.

3° *Approvisionnements.*

Les wagons employés pour le transport des approvisionnements de l'armée sont ceux qui servent aux transports ordinaires des marchandises. Le transport des poudres et munitions de guerre s'effectue conformément aux prescriptions de la *note 4.*

Les wagons découverts doivent être munis, par les soins de la gare de départ, de bâches ou prélarts pour abriter les denrées et matières qui craignent la mouille.

Matériel qui peut être employé en cas d'urgence.

Art. 49. En cas d'ordre de départ subit ou de nécessité reconnue par l'autorité militaire, et à défaut de matériel normal en quantité suffisante, il est fait usage, pour le transport des hommes, de tous les wagons disponibles dans une gare, de quelque nature qu'ils soient.

Composition des trains.

Art. 50. Les divers véhicules entrant dans la composition des trains militaires sont répartis, autant que possible, comme il est dit ci-après :

Un fourgon de service;

Les voitures à voyageurs ou à marchandises aménagées, également réparties, autant que possible, en avant et en arrière de la voiture des officiers;

Les wagons à chevaux;

Les trucs portant les voitures;

Un fourgon de service.

Dans le cas exceptionnel du transport des chevaux dans le sens perpendiculaire à la voie, les wagons réservés pour les selles et le fourrage sont répartis en avant et en arrière des wagons à chevaux.

Les véhicules des trains employés au transport des équipages de pont ou des batteries de montagne doivent, en raison de la nature spéciale des chargements, être disposés comme il est indiqué à l'appendice III.

Les trains militaires dans la composition desquels il n'entre que quatre voitures contenant des voyageurs sont, au point de vue du nombre total des véhicules, considérés comme trains de marchandises.

Lorsque les trains militaires comprennent plus de quatre voitures contenant des voyageurs, le nombre total des véhicules ne doit pas dépasser cinquante.

Précautions à observer en cas de fractionnement, de rebroussement, de double ou de triple traction. — Nombre et position des freins.

Art. 51. Si le profil de la ligne ne permet pas de former un train militaire complet pour le parcours entier ou si le train complet formé au départ doit être fractionné en route pour le franchissement d'une section à pentes fortes ou pour tout autre motif, le chargement des trains partiels ou des fractions de train doit s'exécuter successivement pour éviter tout désordre, et les fractions de train ne sont rattachées l'une à l'autre qu'au moment du départ.

Chacune des fractions de train doit, autant que possible, pendant le trajet commun, contenir les officiers appartenant aux compagnies, pelotons ou sections qui s'y trouvent embarqués.

Tout train militaire doit être formé comme s'il devait franchir une bifurcation ou une gare présentant un rebroussement. La position des freins et des wagons contenant des munitions sera donc réglée de façon qu'on puisse continuer la marche sans avoir à modifier l'ordre dans lequel les voitures sont attelées.

En cas de double ou de triple traction, les compagnies sont dispensées de l'obligation de mettre derrière les machines deux voitures ne contenant pas d'hommes.

Relativement au nombre et à la position des freins, les trains militaires sont assimilés aux trains de marchandises, la vitesse étant sensiblement la même.

Formation du train.

Art. 52. Lorsque la gare de départ présente des quais ou des trottoirs d'une longueur égale à celle du train militaire à charger, le train est formé à l'avance le long de ces trottoirs ou de ces quais.