Si, au contraire, le quai de chargement ne peut recevoir qu'un petit mombre de voitures à la fois, les wagons qui entrent dans la composition du train sont garés sur des voies spéciales et amenés au quai de chargement dans l'ordre adopté pour la composition du train.

Cet ordre est indiqué à l'avance par le chef de gare à l'officier envoyé à la gare par la troupe qui doit s'embarquer.

L'embarquement des hommes et des bagages non chargés sur les voitures régimentaires peut d'ailleurs se faire, au besoin, en dehors des trottoirs et des quais, sur la voie de garage où stationnent les voitures destinées à les recevoir.

Agrès pour l'embarquement et le débarquement des chevaux et des voitures.

Art. 53. Pour l'embarquement et le débarquement des chevaux et des voitures sur un quai, on emploie des ponts volants assez solides pour qu'ils ne fléchissent pas sous le poids des chevaux ou des voitures, et raccordant, par une pente douce, le plancher des wagons avec le terré-plein du quai, ou les wagons plats entre eux.

Ces ponts volants sont, soit des modèles en usage dans les diverses compagnies, soit des modèles spéciaux adoptés par le Ministre de la guerre (1).

Pour l'embarquement et le débarquement en dehors des quais des chevaux et du matériel, on emploie des rampes mobiles mises à la disposition des compagnies de chemins de fer par le Ministre de la guerre (1).

Personnel chargé de l'embarquement et du débarquement du matériel et des manœuvres de gare.

Art. 54. Les bagages des corps, qui ne sont pas transportés sur les équipages réglementaires, sont chargés et déchargés par les hommes des gares, auxquels doivent être adjoints des hommes de corvée pris dans la troupe à embarquer.

L'embarquement et le débarquement des chevaux, des voitures et du matériel de guerre, sont effectués par les hommes de la troupe.

Le brêlage et le calage des voitures sont faits et défaits par les agents du chemin de fer avec le matériel fourni par la compagnie.

La manœuvre des wagons, l'accrochage et le décrochage sont exclusivement faits par les hommes des gares. Ces derniers doivent vérifier si les chargements de matériel peuvent passer sous le gabarit.

Le chef de gare s'assure que le brêlage des voitures est suffi-

(1) Voir à l'appendice VI la description du pont volant et des rampes mobiles.

samment solide et le fait compléter s'il y a lieu. Un officier ou sous-officier du corps vérifie cette opération avec le chef de gare.

Quelques instants avant que l'ordre de monter en voiture soit donné à la troupe, les agents du train abaissent les vitres des portières qui pourraient être brisées par le passage des sacs, des armes et autres objets que portent les hommes de troupe.

Quand les hommes sont montés en voitures, les agents du train ferment les portières, et la gare donne le signal du départ.

Marche des trains. — Haltes.

Art. 55. La marche des trains militaires à prévoir sur les lignes est calculée par les compagnies d'après les règles en usage ou les indications spéciales des commissions de réseau.

La vitesse normale de marche des trains militaires composés de plus de 24 voitures ne doit pas dépasser 40 kilomètres à l'heure; elle peut descendre jusqu'à 15, lorsque, sur certaines rampes, cette réduction exceptionnelle est indispensable pour éviter de fractionner des trains déjà remorqués en double ou même en triple traction.

En dehors des arrêts nécessités par le service technique des trains, d'autres arrêts sont ménagés pour les besoins des hommes et des chevaux.

Ils sont, autant que possible, combinés avec les arrêts techniques, et comprennent :

1° Des haltes de quinze minutes;

2° Des haltes d'une heure environ, à des intervalles convenablement ménagés, pour que les troupes puissent prendre deux repas par vingt-quatre heures de route.

En cas de retard, les haltes de quinze minutes peuvent être réduites à dix minutes et les haltes d'une heure à quarante-cinq minutes au minimum.

Dans les stations indiquées par les commissions de réseau pour les arrêts d'une heure, à défaut de bornes-fontaines dans le voisinage des quais, des tonneaux pleins d'eau sont préparés à l'avance par les compagnies de chemins de fer pour faire boire les chevaux au passage.

En cas d'insuffisance de matériel appartenant aux compagnies, l'eau est distribuée à l'aide des seaux (1) en toile dont ces stations sont approvisionnées par l'administration de la guerre.

Les noms des stations dans lesquelles il doit y avoir une halte sont annoncés distinctement à haute voix par les agents du train. A la station qui précède chaque halte-repas, les agents du train préviennent les gardes d'écurie du côté où on ouvrira les portes,

(1) Voir la description du seau à l'appendice VI.

afin que les piles de selles puissent être déplacées en conséquence, s'il y a lieu, avant l'arrivée. A la dernière halte qui précède la gare d'arrivée, les agents du train vont de compartiment en compartiment prévenir les hommes, afin que ceux-ci puissent rectifier leur tenue et se préparer à descendre.

Arrivée des trains.

Art. 56. La gare prévenue de l'arrivée d'un train militaire doit prendre toutes les mesures nécessaires pour que ce train puisse entrer immédiatement et être déchargé dans le plus court délai possible.

Le débarquement des bagages, des chevaux et du matériel doit être effectué rapidement, par les hommes de troupe et les hommes de la gare, ainsi que cela a été dit pour le chargement.

L'autorité militaire et les agents du chemin de fer ne doivent pas perdre de vue qu'un train conservé en gare devient un obstacle pour les trains qui le suivent jusqu'à ce que la voie de stationnement soit dégagée. En conséquence, les trains doivent être déchargés au complet dès leur arrivée et dans les délais réglementaires (appendice I, règle 22; II, règle 23; III, règles 24 et 41) ou indiqués par les consignes locales.

Cette règle est absolue.

Si, dans une gare de débarquement, les compagnies ont un service de factage et de camionnage organisé, l'autorité militaire peut utiliser ces moyens de transports pour la conduite en ville des bagages amenés par le train. Ces transports sont payés aux prix fixés par les tarifs en vigueur.

Si l'arrivée a lieu la nuit, les trottoirs et les quais de débarquement sont éclairés par les soins de la gare; il en est de même des cours dans lesquelles les troupes se forment pour quitter la gare.

Avant le départ des troupes, les agents du train visitent les voitures avec un ou plusieurs sous-officiers désignés à cet effet, et remettent à ces derniers les objets que les hommes pourraient y avoir oubliés.

Relations générales des agents de l'exploitation avec les militaires transportés.

Art. 57. Les relations générales des agents de l'exploitation avec le chef de la troupe embarquée reposent sur l'observation d'un double principe :

Les agents de l'exploitation n'ont à s'immiscer dans aucune question de discipline militaire, et le chef de la troupe embarquée ne doit intervenir en rien dans tout ce qui constitue les opérations techniques de formation ou de conduite du train.

Les opérations de l'embarquement au départ et du débarquement à l'arrivée s'effectuent sous les ordres du chef de détachement, conformément aux règles militaires.

Aussitôt l'embarquement terminé et les portières fermées, la direction du train, pendant la marche et jusqu'au moment de l'arrivée, appartient au chef de train exclusivement.

Dans les gares, les officiers n'ont pas à donner des ordres aux agents du chemin de fer ; ils doivent toujours s'adresser au chef de gare de service, à moins qu'il n'y ait une *Commission de gare*, qui sera toujours, dans ce cas, l'organe des transmissions des demandes à adresser aux agents du chemin de fer.

Les agents du chemin de fer doivent s'adresser exclusivement, et par l'intermédiaire du chef de gare, au commissaire militaire ou, à son défaut, au commandant de la troupe.

A chaque arrêt d'au moins dix minutes, le chef de train se porte d'abord au compartiment occupé par le chef du détachement pour l'informer de la durée exacte de l'arrêt, afin que les dispositions puissent être prises pour faire descendre les hommes ou, au contraire, les maintenir dans les wagons (1). Les portières ne sont ouvertes par les autres agents que sur l'ordre du chef de train donné à ce moment sur la demande du chef du détachement.

A son arrivée à la gare de départ, le chef de détachement remet au chef de gare le bon de chemin de fer qui lui a été délivré avec la feuille de route, après avoir rempli et signé la mention relative à l'exécution du service. Il reçoit en échange un *billet collectif* (2) qui assure le transport de son détachement jusqu'à destination.

Si le transport ne doit pas être effectué tout entier et sans interruption sur les lignes d'un seul ou de plusieurs des sept grands réseaux, y compris les deux ceintures de Paris, le chef de détachement remet seulement au chef de la gare de départ le bon afférent à la première partie du transport et reçoit le billet collectif correspondant. La même opération est répétée à chacune des gares à partir desquelles le transport est assuré par un bon spécial.

Le chef de détachement consigne au dos du bon de chemin de fer les modifications survenues en route aux effectifs constatés au départ, et toutes autres circonstances du transport ; cette pièce, qui doit accompagner le train, lui est représentée, à sa demande, pour qu'il y inscrive ses observations.

Les mutations ou observations consignées sur le bon de chemin de fer sont également inscrites au verso du billet collectif et signées contradictoirement par le commandant du détachement et par le chef de la gare où la mutation a lieu.

---

(1) Les hommes ne descendent de wagon que dans les haltes de dix minutes et au-dessus.

(2) Le modèle de billet collectif joint sous le n° 9 au présent règlement est celui qui a été adopté par les sept grands réseaux de chemins de fer.

Ce modèle n'est pas obligatoire, et les chefs de détachement sont tenus d'accepter tout billet collectif qui leur serait délivré sous une autre forme.

A son arrivée à destination, le commandant du détachement remet à son chef de corps le billet collectif avec un bulletin de renseignements, modèle n° 7, s'il y a lieu. Ces pièces sont transmises au Ministre, ainsi qu'il a été dit à l'article 21.

Si, par suite de retards ou de toute autre cause accidentelle, le chef de gare ou le chef de train reconnaissent l'impossibilité de se conformer à l'itinéraire fixé, ils doivent en donner avis immédiat au chef de la troupe, et se concerter avec lui sur les modifications à apporter à cet itinéraire, notamment en ce qui concerne les arrêts à prévoir pour les repas à donner aux hommes.

SECTION II.

RÈGLES MILITAIRES.

Prescriptions générales.

Art. 58. Les *règles militaires* déterminent la conduite à tenir par les militaires de tous grades des troupes qui voyagent en chemin de fer.

La régularité du service à l'arrivée dépendant principalement de la régularité dans les opérations au départ et dans les arrêts, rien ne doit être négligé pour assurer cette régularité. Les commandants de détachement sont personnellement responsables de la ponctuelle observation des principes contenus dans le présent règlement.

Leurs chefs hiérarchiques y tiennent la main ; ils portent notamment une attention spéciale à la stricte observation, par chaque commandant de détachement, des consignes de gare, des instructions particulières arrêtées pour le transport de la troupe ou données par les commissaires militaires des gares.

Les règles spéciales à chaque arme font l'objet des appendices I, II, III et IV.

TITRE IV.

TRANSPORTS DU DÉPARTEMENT DE LA MARINE.

TRANSPORTS ORDINAIRES.

Dispositions applicables, en temps de paix, aux troupes et au matériel de la marine.

Art. 59. Les dispositions du présent règlement concernant les transports ordinaires sont applicables, sans préjudice des règles

administratives spéciales, au service du département de la marine :

1° Aux marins et militaires des troupes de la marine ;
2° Au matériel de ce département.

Autorités qui ordonnent le transport des corps et des détachements du département de la marine.

Art. 60. Le Ministre de la marine et les préfets des cinq arrondissements maritimes ont seul qualité pour ordonner que les corps ou détachements de la marine et le matériel qui les accompagne voyagent par chemin de fer.

Ces autorités supérieures ont la faculté de déléguer leur pouvoir de prescrire des transports de troupe par voie ferrée à un ou plusieurs de leurs subordonnés, dans les conditions indiquées à l'article 6.

Autorités ayant qualité pour délivrer les ordres de transport du matériel de la marine sans troupe.

Art. 61. Les transports de matériel sans troupe ne sont exécutés qu'en vertu d'ordres de transport délivrés directement :

1° Par le Ministre de la Marine ;
2° Par les préfets maritimes ;
3° Par les commissaires généraux, les chefs de service et les fonctionnaires compétents du commissariat, dans les ports militaires et les ports de commerce ;
4° Par les directeurs des établissements de la marine, hors des ports.

Officiers attachés à la majorité générale chargés, dans les ports militaires, du service des transports par voie ferrée.

Art. 62. Les autorités maritimes exercent, pour la direction et la surveillance des transports de la marine, les attributions qui sont dévolues par le présent règlement aux autorités militaires correspondantes.

Dans chaque chef-lieu d'arrondissement maritime, un officier attaché à la majorité générale est spécialement chargé de toutes les relations du commandement avec les administrations de chemins de fer qui desservent la région.