DÉCRET

Le Président de la République française,

Vu le décret du 20 octobre 1884, modifiant le règlement du 1er juillet 1874 sur les transports militaires par chemins de fer;

La loi du 28 décembre 1888, modifiant les articles 22 et suivants de la loi du 13 mars 1875, relatifs au service des chemins de fer;

Les décrets du 5 février 1889, relatifs à l'organisation de la commission militaire supérieure des chemins de fer, aux commissions de réseau et aux sections de chemins de fer de campagne;

Le décret du 10 octobre 1889, relatif à l'organisation des services de l'arrière aux armées ;

Le décret du 18 novembre 1889, relatif aux transports ordinaires par chemins de fer ;

Sur le rapport du Ministre de la guerre,

Décrète :

Art. 1er. Le règlement sur les transports militaires par chemins de fer (*transports stratégiques*), annexé au présent décret, sera mis immédiatement en vigueur.

Art. 2. Les Ministres de la guerre et de la marine sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 19 novembre 1889.

Signé : CARNOT.

Par le Président de la République.:

Le Ministre de la guerre, Signé : C. de Freycinet.

Le Sénateur, Ministre de la marine, Signé : Barbey.

RÈGLEMENT

SUR LES

TRANSPORTS STRATÉGIQUES

(GUERRE ET MARINE)

TITRE Ier.

PRINCIPES GÉNÉRAUX. — PRÉPARATION.

CHAPITRE Ier.

PRINCIPES GÉNÉRAUX.

Définition et division des transports stratégiques.

Art. 1er. Les transports stratégiques ont pour objet les déplacements, par grandes masses, des troupes et du matériel de guerre, ainsi que les divers mouvements préparatoires ou complémentaires de ces déplacements.

Ces transports nécessitent l'emploi de tout ou partie des ressources en matériel et en personnel des compagnies de chemins de fer ; ils ont pour conséquence de restreindre ou de supprimer complètement sur une ou plusieurs lignes le service ordinaire de l'exploitation commerciale.

Sur l'avis qui leur est notifié par le Ministre de la guerre, les compagnies doivent mettre à la disposition de l'administration de la guerre la totalité de leurs moyens de transport sur les lignes désignées spécialement ou sur toute l'étendue de leur réseau.

Sur les lignes ou sur les réseaux mis ainsi à la disposition de l'administration de la guerre, les compagnies de chemins de fer ne peuvent effectuer aucun transport de voyageurs, marchandises ou autres, sans l'autorisation du Ministre de la guerre ou de ses délégués.

Les transports stratégiques comprennent :

Les transports de mobilisation, les transports de concentration, les transports de troupes nécessités par les opérations, les trans-

ports de ravitaillement, les transports d'évacuation, les transports de dislocation.

Ils se divisent en deux catégories :

1° Transports dans la zone de l'intérieur ;

2° Transports dans la zone des armées.

La *zone de l'intérieur* est celle qui comprend les chemins de fer restant sous les ordres directs du Ministre de la guerre ; la *zone des armées* est celle qui comprend les chemins de fer mis à la disposition du commandant en chef des armées.

Division du réseau entre la zone de l'intérieur et la zone des armées.

Art. 2. Au moment de la mobilisation et après entente avec le commandant en chef, le Ministre détermine la *ligne de démarcation* des deux zones et fixe la date à partir de laquelle le service des chemins de fer est placé sous l'autorité du commandant en chef dans la zone des armées.

La ligne de démarcation peut varier au cours des opérations ; les changements sont concertés entre le Ministre et le commandant en chef.

Les divers tracés de cette ligne sont portés, dans le plus bref délai, à la connaissance des services intéressés.

Autorités qui ordonnent les transports stratégiques.

Art. 3. Les transports sont ordonnés par le Ministre et le commandant en chef des armées respectivement dans les zones placées sous leur autorité à partir de la date mentionnée à l'article 2.

Toutefois, les mouvements relatifs à la mobilisation et à la concentration qui doivent avoir lieu dans la zone des armées continuent, après cette date, à y être exécutés dans les conditions prévues dès le temps de paix, à moins que des cas de force majeure n'obligent le commandant en chef à les modifier.

Les transports, qui transitent d'une zone dans l'autre, sont toujours l'objet d'une entente préalable entre les autorités compétentes des deux zones.

Autorité chargée de la direction dans la zone de l'intérieur.

Art. 4. Les transports ordonnés par le Ministre de la guerre sont réglés par le chef d'état major général et exécutés par les soins des *commissions de réseau* instituées par le décret du 5 février 1889 (art. 1 et 7) (1).

(1) Art. 1er. Le service militaire des chemins de fer, prévu par la loi du 28 décembre

Autorités chargées de la direction dans la zone des armées.

Art. 5. Les transports ordonnés par le commandant en chef des armées sont réglés par le *directeur des chemins de fer aux armées*, placé sous les ordres du *directeur général des chemins de fer et des étapes*.

Ils sont exécutés par les soins :

1° Des *commissions de réseau* à l'aide du personnel des chemins de fer nationaux, sur toutes les parties qui peuvent lui être confiées ;

2° Des *commissions de chemins de fer de campagne*, à l'aide des troupes de chemins de fer, sur les autres parties.

Les stations qui séparent les sections exploitées par les commissions de réseau de celles exploitées par les commissions de chemins de fer de campagne portent le nom de *stations de transition*. Leur emplacement est déterminé par le directeur général des chemins de fer et des étapes sur la proposition du directeur des chemins de fer aux armées (1).

Fournitures à faire par les compagnies. — Tarifs et taxe relative au péage.

Art. 6. Les tarifs à appliquer aux transports de mobilisation,

1888, est dirigé par le chef de l'état-major général, sous l'autorité du Ministre de la guerre.

Un bureau de l'état-major général (actuellement 4e bureau) est chargé de centraliser ce service.

Art. 7. En temps de guerre, la commission de réseau prend en main le service complet du réseau, sous l'autorité du Ministre de la guerre.

Elle entre en fonctions, à ce titre, dès le premier jour de la mobilisation.

Elle est aidée :

1° Par des sous-commissions de réseau, composées chacune d'un sous-commissaire militaire nommé par le Ministre et d'un sous-commissaire technique désigné par la commission de réseau ;

2° Par des commissions de gare, formées d'un officier et du chef de gare.

Un personnel technique et militaire peut être attaché à ces divers organes, si les besoins du service l'exigent.

(1) Décret du 10 octobre 1889. — Art. 3. Le service des chemins de fer aux armées est réglé dans les conditions prescrites par la loi du 28 décembre 1888 et le décret du 5 février 1889. Il comprend tout ce qui est relatif à l'organisation, l'entretien, l'exploitation, la construction et la destruction des voies ferrées.

L'officier général ou supérieur placé à sa tête a le titre de *directeur des chemins de fer aux armées*. Il exerce ses attributions sur toutes les lignes ou portions de lignes mises à la disposition du commandant en chef, en conformité de la loi précitée.

Il est assisté d'un ingénieur des chemins de fer et d'un personnel militaire et technique.

Il assure le service par l'intermédiaire des commissions de réseau ou de chemins de fer de campagne :

1° Au moyen du personnel des compagnies nationales et du réseau de l'État, sur toutes les parties qui peuvent lui être confiées ;

2° Au moyen des troupes de chemins de fer sur les autres parties.

Les stations qui séparent les sections exploitées par le personnel des compagnies des sections exploitées par les troupes de chemins de fer sont appelées *stations de transition*.

de concentration, d'évacuation et de ravitaillement, en deçà des stations de transition, ainsi qu'aux transports de dislocation après la guerre, peuvent faire l'objet de conventions spéciales passées, dès le temps de paix, avec toutes les compagnies de chemins de fer intéressées.

Les machines, voitures et wagons nécessaires pour le service sur les lignes au delà des stations de transition, sont loués à l'administration de la guerre aux conditions en usage entre les grandes compagnies de chemins de fer et conformément à un tarif établi par un décret rendu en conseil d'Etat (1).

Si elles en sont requises, les compagnies fournissent le combustible, les matières grasses et autres objets de consommation courante ou d'usage journalier, dans les conditions spécifiées par l'article 64 du décret du 2 août 1877 (1).

Les dépenses des transports effectués au delà des stations de transition, sur le réseau français, étant directement soldées par l'Etat, les compagnies sur le réseau desquelles s'effectuent ces mouvements n'ont plus droit qu'au payement de la taxe de péage calculée et réduite conformément au cahier des charges qui régit chacune d'elles. Des conventions spéciales peuvent être établies entre les compagnies et le ministère de la guerre pour régler les conditions de perception de cette taxe ou, s'il y a lieu, la nature et la perception d'indemnités susceptibles de la remplacer.

Des conventions analogues sont établies lorsqu'il est nécessaire de faire assurer par les compagnies nationales l'exploitation de lignes situées en territoire ennemi.

Alimentation des troupes (hommes et chevaux) pendant les transports stratégiques.

Art. 7. L'alimentation des troupes (hommes et chevaux) pendant les transports stratégiques est réglée par une instruction ministérielle spéciale (2).

---

(1) Décret du 2 août 1877. — Art. 62. L'emploi des machines, voitures et wagons provenant des compagnies dont la direction militaire des chemins de fer de campagne peut avoir besoin, donne lieu à une indemnité de location réglée conformément à un tarif qui sera établi par un décret rendu en Conseil d'Etat.

Art. 64. En cas de réquisition de combustibles, matières grasses et autres objets, par application de l'article 30 de la loi du 3 juillet 1877, les prix à percevoir par chaque compagnie appelée à fournir ces objets se composent : 1° du prix d'achat de ces matières ; 2° des frais de transport sur des voies étrangères à la compagnie qui les a fournies ; 3° des frais de transport sur le réseau exploité par ladite compagnie, calculés sur le pied de 3 centimes par tonne et par kilomètre.

(2) Décision ministérielle du 20 juillet 1888 (appendice VIII) sur les transports militaires par chemins de fer.

CHAPITRE II.

PRÉPARATION DES TRANSPORTS STRATÉGIQUES.

Préparation des transports de mobilisation.

Art. 8. Chaque commandant de corps d'armée établit, pour toutes les troupes stationnées dans la région sous ses ordres, les états des transports prévus pour assurer la mobilisation (isolés, détachements, matériel). Ces états indiquent, pour chaque mouvement, l'effectif à transporter, le point d'embarquement, les jour et heure à partir desquels le transport peut être exécuté, la destination. Ils sont adressés au Ministre (*État-major général*).

Après les avoir fait compléter par les commissions de réseau intéressées, qui indiquent les jour et heure de départ, l'itinéraire, les jour et heure de débarquement, et prescrivent, en conséquence, les mesures éventuelles d'exécution qui concernent les chemins de fer, le Ministre renvoie les états au commandant de corps d'armée chargé de prendre toutes les autres dispositions préparatoires nécessaires.

Préparation des transports de concentration.

Art. 9. *Dispositions générales.* — Pour chacune des éventualités qu'il juge utile de prévoir, le Ministre fixe la composition des diverses armées et leur zone de concentration ; il détermine les *lignes de transport* à suivre par les corps d'armée et les bases du service sur chacune d'elles (nombre de trains, ordre d'enlèvement des unités, choix des haltes-repas, gares d'embarquement, de débarquement, etc.) Chaque commission de réseau arrête dans leurs détails, après approbation du chef d'état-major général, l'organisation et le service des lignes de transport dans la partie comprise sur son réseau.

Les lignes de transport doivent, autant que possible, être indépendantes les unes des autres sur toute leur longueur, et réservées exclusivement au transport d'un ou plusieurs corps d'armée suivant le même itinéraire.

Sur chaque ligne de transport, d'après le nombre de trains, les haltes-repas et les moyens de débarquement dont on dispose, et après entente entre les commissions de réseau intéressées, le chef d'état-major général arrête le *tableau de marche* des trains à utiliser chaque jour.

Ce tableau, qui constitue l'indicateur des trains à mettre en marche, sert de base à la préparation des transports de concentration.

Sur la proposition de chaque commission de réseau, le Ministre détermine le nombre des *sous-commissions de réseau* qui devront concourir à l'exécution du plan de transport, ainsi que les emplacements et la nature des *commissions de gare*.

Transport des troupes, etc. — Chaque commandant de corps d'armée établit, pour les troupes et services se mobilisant dans la région sous ses ordres, les états indiquant leur décomposition en *unités de transport*, le lieu de mobilisation, le jour et l'heure à partir desquels chacune de ces unités est prête à partir. Ces états sont adressés au Ministre, et par celui-ci aux commissions de réseau.

L'état-major général détermine pour chaque unité la marche qu'elle doit suivre jusqu'à son point de débarquement ; il établit les ordres d'exécution destinés au commandement et aux troupes. Ces ordres sont remis au chef d'état-major général, qui en assure la distribution, la conservation et la remise éventuelle aux intéressés.

D'après les dispositions ainsi arrêtées pour l'emploi des diverses sections de réseau, l'état-major général communique aux commissions de réseau intéressées celles des dispositions qui les concernent. Chaque commission de réseau arrête ensuite les mesures préparatoires et d'exécution de son ressort. Elle établit tous les documents nécessaires et en assure la distribution et la conservation.

Transport du matériel n'appartenant pas aux corps d'armée. — Le matériel et les approvisionnements n'appartenant pas aux corps d'armée, et qui doivent être déplacés après l'ordre de mobilisation, font l'objet d'états dressés au ministère de la guerre et centralisés par l'état-major général. Ces états indiquent :

1° La nature, le tonnage et le volume du matériel à transporter, le personnel d'escorte, s'il y a lieu, les points où le matériel est entreposé et ceux de destination, l'affectation, enfin la date à partir de laquelle le transport peut être fait;

2° La répartition de ce matériel en trains, les points d'embarquement et de débarquement, ainsi que le degré d'urgence des expéditions.

Ces états sont adressés par le Ministre (*Etat-major général, 4e Bureau*) aux commissions de réseau, qui fixent les trains à employer et tiennent compte de ces transports dans les ordres qu'elles établissent pour le service technique.

Les ordres nécessaires à l'exécution éventuelle de ces transports, en ce qui concerne les services militaires auxquels ressortissent le matériel ou les approvisionnements, sont établis, distribués et conservés comme il est dit ci-dessus.

Préparation des transports de ravitaillement et d'évacuation.

Art. 10. Le Ministre fixe le tracé des *lignes de communication* qu'il assigne aux armées pour le début des opérations.

Il détermine à cet effet :

1° Pour le ravitaillement :

Les établissements (grands dépôts de personnel ou de matériel, magasins, arsenaux) ou les portions du territoire qui devront normalement pourvoir aux besoins de chaque armée, ou des corps qui la composent;

La gare dite *de rassemblement* (1), qui, pour chaque région de corps d'armée, servira de point de réunion et de départ à tous les envois provenant de la région à destination de l'armée et inversement;

Les gares dites *stations-magasins*, par lesquelles transiteront tous les envois de matériel dirigés sur l'armée;

Les gares dites *têtes d'étapes de guerre*, qui seront les points de débarquement de tous les envois faits aux armées et inversement.

2° Pour les évacuations :

Les régions dans lesquelles devront être placés les malades ou blessés de chaque armée;

Les *points de répartition*, qui seront la première destination des trains d'évacuation dirigés sur la région (toutes les fois que les gares de rassemblement, qui répondent à d'autres nécessités, ne pourront être utilisées).

Il fixe ensuite les voies ferrées par lesquelles devra s'effectuer la communication normale des régions avec les armées, en passant par les points qui viennent d'être indiqués, et détermine les bases de l'organisation de ces lignes de communication (emplacements de haltes-repas et d'infirmerie de gare, nombre de trains réguliers ou facultatifs à faire chaque jour, etc.). Les commissions de réseau arrêtent, en conséquence, les détails du service, et prennent toutes les dispositions éventuelles d'exécution.

Des dispositions semblables sont prises pour l'approvisionnement ou le ravitaillement des places fortes et des grands centres de population.

Préparation du service des chemins de fer aux armées.

Art. 11. Cette préparation comprend :

1° La détermination des lignes à mettre par le Ministre à la disposition de chaque commandant de groupe d'armées, ou d'armée opérant isolément; celle du point de démarcation qui, sur

(1) Cette gare est celle désignée sous le nom de gare de *point de départ d'étapes* dans les règlements antérieurs.

chacune de ces lignes, séparera la zone restant sous les ordres du Ministre de celle attribuée au commandant en chef; la fixation de la date à partir de laquelle chaque commandant en chef exercera son autorité sur les voies ferrées au delà de la ligne de démarcation;

2° La désignation du personnel qui doit assurer le service des chemins de fer dans la zone des armées (directeur et personnel adjoint, commissions de réseau spéciales, s'il y a lieu (1), commissions et commandements de chemins de fer de campagne);

3° La préparation des mesures d'ordre technique nécessitées par le partage éventuel d'un réseau entre la zone des armées et celle de l'intérieur, notamment le chiffre du matériel roulant qui peut être nécessaire à chaque commission de réseau opérant dans la zone des armées;

4° L'étude de l'utilisation possible des chemins de fer de types divers;

5° L'étude de l'organisation, de l'instruction et de l'emploi des troupes de chemins de fer.

TITRE II.

TRANSPORTS EXÉCUTÉS DANS LA ZONE DE L'INTÉRIEUR.

CHAPITRE Ier.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

Personnel chargé de faire exécuter les transports.

Art. 12. Le *chef d'état-major général* est chargé d'assurer l'exécution des transports ordonnés par le Ministre de la guerre et de donner toutes les instructions relatives à ce service.

Les transports sont exécutés dans chaque réseau (y compris les lignes secondaires qui y sont rattachées) par les soins et sous la

---

(1) Décret du 5 février 1889. — Art. 8. Au quartier général de chaque groupe d'armées ou de chaque armée opérant isolément, le service des chemins de fer, dans la zone fixée par le Ministre, est dirigé, sous l'autorité du commandant en chef, par un officier général ou supérieur, assisté d'un ingénieur des chemins de fer.

L'exécution du service est assurée :

1° Par des commissions de réseau sur les lignes exploitées par les compagnies nationales;

2° Par une commission des chemins de fer de campagne.

Les commissions de réseau sont formées, comme précédemment, par un commissaire militaire et un commissaire technique. Le commissaire technique est l'agent qui, aux termes de la loi du 28 décembre 1888, peut être désigné dès le temps de paix pour représenter l'administration du réseau auprès du commandant en chef. Si un réseau

responsabilité d'une *commission de réseau* qui peut être assistée d'une ou plusieurs *sous-commissions de réseau* et qui dispose de *commissions de gare*.

Les sous-commissions de réseau, dans la zone qui leur est attribuée, sont les agents d'exécution de la commission de réseau.

Les commissions de gare sont les agents locaux d'exécution des commissions de réseau, dont elles relèvent soit directement, soit par l'intermédiaire des sous-commissions de réseau, s'il en a été établi.

Leur mission générale est d'assurer, dans les gares où elles siègent, l'exécution du service et des instructions des commissions de réseau. L'appendice VII fixe les détails de leur composition, de leur service, les attributions générales des commissions et les fonctions respectives du membre militaire et du membre technique qui les composent.

Les commissions de gare sont les intermédiaires obligés entre les troupes qui s'embarquent dans les gares, y débarquent ou les traversent, d'une part, et les agents du chemin de fer, d'autre part.

Dispositions communes aux divers organes de chemins de fer.

Art. 13. Dès le début de la mobilisation, ou plus tôt si le Ministre en donne l'ordre, les commissions de réseau, sous-commissions de réseau et commissions de gare sont en permanence au poste qui leur est assigné dès le temps de paix; chacune d'elles est pourvue en temps utile de tous les renseignements et instructions nécessaires à l'exécution du service.

Les commissions de gare sont en relations constantes par le télégraphe des compagnies avec la commission (ou la sous-commission) de réseau dont elles relèvent, et lui adressent chaque jour un rapport écrit.

La spécialité de fonctions de chacun des agents militaire ou technique, des commissions et sous-commissions, doit être maintenue, dans l'exécution du service, de la façon la plus absolue. Toutefois, ces agents ne doivent pas perdre de vue que leur association a principalement pour but de concilier, dans les cas pres-

---

tout entier se trouve compris dans la zone d'opérations, la commission nommée en l'article 2 passe avec son personnel sous les ordres du commandant en chef.

La commission des chemins de fer de campagne se compose d'un officier et d'un agent technique. Elle a sous ses ordres :

1° Des sections de chemins de fer de campagne, recrutées dans le personnel des compagnies et du réseau de l'Etat;

2° Des troupes de sapeurs de chemin de fer appartenant à l'arme du génie.

Des sections de télégraphie sont en outre mises à sa disposition, suivant les besoins.

Le général en chef peut, au cours des opérations, apporter dans cette organisation les modifications commandées par les circonstances. Mais il doit faire en sorte d'associer toujours l'élément technique avec l'élément militaire.

Le membre militaire a voix prépondérante.