poraires que je crois devoir autoriser après un examen personnel de l'affaire.

Ces nouvelles dispositions sont conçues dans un sens libéral de nature à donner juste satisfaction au commerce et à l'industrie, ainsi qu'aux compagnies de chemins de fer, par les facilités qu'elles leur procureront pour l'exploitation des lignes qui leur sont confiées. L'expérience seule démontrera si elles peuvent toutes être maintenues sans inconvénient; mais, dans le cas où il n'en serait pas ainsi, je vous prierais de me faire connaître en temps utile les observations que vous pourriez avoir à présenter.

Je dois, d'ailleurs, pour n'omettre aucun des points indiqués au commencement de la présente dépêche, vous faire connaître qu'il ne m'a pas paru y avoir lieu, au moins quant à présent, de réglementer, ainsi que me l'avaient demandé certaines compagnies, le transport du *chlorure de chaux* et de l'*acide sulfurique*. Je n'ai pas cru non plus devoir donner suite à la demande qui m'avait été faite d'autoriser le transport, *par grande vitesse*, des récipients éprouvés à quatorze atmosphères et ne contenant pas plus d'un kilogramme de *chlorure de méthyle médicinal*.

En ce qui touche la *mélinite*, la *crésylite* et l'*émilite*, la circulaire ministérielle du 4 février 1888, notificative de l'arrêté ministériel du 9 janvier précédent, a stipulé que, jusqu'à nouvel ordre, ces trois substances, non mentionnées dans l'une des quatre catégories des matières dangereuses qui figurent dans cet arrêté, seront transportées sous la responsabilité du département de la guerre, *comme des produits chimiques ordinaires*. Il en résulte que ces substances peuvent être admises dans les trains contenant des voyageurs, si l'administration de la guerre requiert le transport accéléré, et, même pour les expéditions en petite vitesse, par trains mixtes, sur les sections où il n'existe pas de trains de marchandises réguliers.

Or, en rappelant les dispositions qui précèdent, l'agence générale des compagnies de chemins de fer pour les transports des ministères de la guerre et des finances a fait observer que, bien que M. le Ministre de la guerre se porte garant de la complète innocuité du transport de la *mélinite*, de la *crésylite* et de l'*émilite*, sans aucune précaution spéciale, les compagnies ne pouvaient oublier qu'il s'agit de substances encore peu connues, dont plusieurs accidents ont déjà révélé les terribles effets et que, si une catastrophe venait à se produire, de lourdes responsabilités morales se trouveraient engagées, en dehors des responsabilités pécuniaires dont le département de la guerre consent à couvrir les compagnies. Il a donc semblé à l'agence générale des transports de la guerre que, tant que n'aurait pas été rendu un règlement définitif, étudié en complète connaissance de cause et destiné à fixer les conditions de transport de ces substances, la prudence la plus élémentaire commandait de les exclure des rains de voyageurs.

Ces observations m'ont paru devoir être prises en sérieuse considération, et, après avoir saisi de la question le comité de l'exploitation technique des chemins de fer, j'ai décidé :

1° Que, jusqu'à nouvel ordre, la *mélinite*, la *crésylite* et l'*émilite*, bien que considérées comme produits chimiques ordinaires, seraient exclues des trains contenant des voyageurs et ne seraient pas, par suite, admises au transport par vitesse accélérée, sauf le cas où l'expédition par train spécial serait requise;

2° Que, pour les transports en petite vitesse, il serait fait application des dispositions du traité des transports de la guerre, concernant, soit les itinéraires détournés à suivre et à décompter, soit les trains spéciaux à mettre en marche pour le transport des poudres, lorsque l'itinéraire normal emprunte des sections sur lesquelles il n'existe pas de trains de marchandises réguliers.

Veuillez, je vous prie, Messieurs, m'accuser réception de la présente circulaire et me faire connaître les dispositions que vous aurez prises pour en assurer l'exécution dans le délai de quinze jours, ci-dessus fixé.

Recevez, Messieurs, l'assurance de ma considération très distinguée.

Le Ministre des travaux publics,

Signé : Yves Guyot.

(D)

Règlement du 10 janvier 1879 pour le transport de la dynamite par chemins de fer.

(Modifié par arrêtés du 31 octobre 1882 et du 9 avril 1888.)

Les Ministres des travaux publics, de la guerre et des finances,

Vu les articles 21 et 66 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer;

Vu le règlement du 20 août 1873, sur le transport, par chemins de fer, de la dynamite provenant des manufactures de l'Etat;

Vu la loi du 8 mars 1875, qui autorise la fabrication de la dynamite par l'industrie privée, et le décret du 24 août 1875, portant règlement d'administration publique pour l'exécution de ladite loi;

Vu le règlement du 30 mars 1877, sur le transport des poudres et munitions de guerre;

Vu l'arrêté du Ministre des travaux publics, en date du 31 mars 1877, sur le transport des matières dangereuses;

Vu l'avis du comité consultatif des chemins de fer;
Les compagnies de chemins de fer entendues,

ARRÊTENT :

Art. 1er. Les dynamites provenant des manufactures de l'Etat ou des manufactures françaises, dûment autorisées et satisfaisant aux prescriptions du présent règlement, seront admises au transport par chemins de fer, sous les conditions ci-après :

. . . . . .
. . . . . .(1).

Art. 2. Conformément à l'article 21 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, il est interdit d'admettre la dynamite dans les trains portant des voyageurs.

Sur les lignes secondaires où il n'existe pas de trains réguliers de marchandises, le transport de la dynamite sera effectué par trains spéciaux.

Art. 3. La dynamite livrée aux chemins de fer devra toujours être renfermée dans des cartouches recouvertes de papier-parchemin ou autre enveloppe imperméable, non amorcées et dépourvues de tout moyen d'ignition. L'enveloppe sera collée et fermée de façon à prévenir tout suintement de nitro-glycérine.

Ces cartouches doivent être emballées dans une première enveloppe bien étanche, de carton, de bois, de zinc ou de caoutchouc; les vides entre les cartouches seront exactement remplis avec des étoupes, du papier découpé, de la sciure de bois ou toute autre matière sèche, pulvérulente ou souple, capable d'amortir les chocs et d'absorber la nitro-glycérine qui viendrait à suinter.

Les premières enveloppes seront renfermées dans une caisse en bois ou dans un baril, également en bois; elles y seront assujetties de manière à éviter tout ballottement, au moyen de sciure de bois, de copeaux et de cales en bois, ou de toute autre matière sèche, pulvérulente ou souple, comme ci-dessus.

Les caisses seront pourvues de poignées non métalliques, solidement fixées, ou porteront extérieurement, sur leur fond, deux tasseaux en bois permettant de glisser les mains au-dessous d'elles pour les soulever; les barils seront consolidés exclusivement au moyen de cerceaux ou de chevilles en bois.

Le poids brut de la caisse ou du baril ne dépassera pas vingt-cinq kilogrammes. Les caisses expédiées par les services de la guerre font seules exception à cette limitation de poids.

Ne seront point admises en transport, les dynamites ayant plus d'un an d'emballage.

Art. 4. Les emballages porteront sur toutes leurs faces, en caractères très lisibles, les mots : *Dynamite. — Matière explosible.* Chaque cartouche sera revêtue d'une étiquette semblable.

(1) Paragraphe supprimé par arrêté du 9 avril 1888.

Les caisses ou barils porteront, en outre, extérieurement une estampille indiquant le nom du fabricant ou de l'expéditeur, le lieu de fabrication et la date de l'emballage. Un plomb spécial sera, en outre, appliqué sur chaque colis estampillé, pour en maintenir l'intégrité.

L'agent de l'Etat qui fera l'expédition de dynamites, provenant d'une manufacture du Gouvernement, sera tenu de remettre à la gare de départ une déclaration écrite attestant que toutes les conditions ci-dessus spécifiées ont été rigoureusement observées.

Les établissements privés, qui voudront être admis au transport par chemins de fer, devront recevoir, à leurs frais, un agent du service des poudres et salpêtres, et, à son défaut, un garde-mines ou un conducteur des ponts et chaussées, lequel sera chargé en permanence de surveiller la fabrication de la dynamite. Cet agent, qui aura à sa disposition dans l'établissement une pièce à usage de bureau, remettra, à l'appui de chaque expédition, une déclaration écrite attestant que les conditions de bonne qualité et de bon emballage ont toutes été rigoureusement observées.

Le fabricant devra, par un écrit remis, pour chaque expédition, à la compagnie du chemin de fer recevant ses produits, assumer la responsabilité de tout accident provenant des vices de la matière transportée.

Art. 5. Les caisses ou barils seront chargés dans des wagons couverts et fermés, à panneaux pleins, munis de ressorts de choc et portant une indication extérieure de la nature du chargement.

Les barils seront couchés dans les wagons et non placés debout sur l'un des fonds; ils devront être posés et maintenus avec le plus grand soin, de façon à éviter tout choc, soit au moment du chargement, soit au moment du déchargement, soit en cours de route. Ils ne devront jamais être recouverts par d'autres colis, même de pareille nature.

Art. 6. Lorsqu'un wagon servira au transport de la dynamite, son plancher devra être recouvert d'un prélart imperméable.

Art. 7. On doit, autant que possible, ne faire usage, pour le transport de la dynamite, que de wagons sans frein.

Les wagons à frein ne pourront être employés, en cas de besoin, que sous les réserves suivantes :

1° Il est interdit de faire usage du frein;

2° Les surfaces des ferrures des axes ou leviers de transmissions qui pourraient être apparentes dans les wagons seront soigneusement recouvertes d'étoffes ou enveloppées dans des manchons en bois.

Art. 8. La charge d'un wagon de dynamite, y compris les emballages, ne dépassera pas trois mille kilogrammes.

Art. 9. Il n'entrera pas plus de dix wagons chargés de dynamite ou de poudre dans la composition d'un train. Ces wagons

porteront une inscription spéciale. Ils devront être placés, autant que possible, vers le milieu du train. Ils seront précédés et suivis par trois wagons au moins ne contenant pas de matières classées dans la première catégorie des matières explosibles ou inflammables, fixée par les arrêtés ministériels concernant les transports de cette nature.

Les expéditeurs pourront exiger, par une mention spéciale inscrite sur la déclaration d'expédition, qu'un ou plusieurs de ces wagons chargés soient remplacés, à leurs frais, par un pareil nombre de wagons vides.

Un train portant de la dynamite ne devra point recevoir de fulminates ou autres produits détonants, sauf dans le cas prévu par l'article 18 ci-après.

Quand le train sera remorqué, dans les cas prévus par les règlements, au moyen de deux machines, dont l'une est placée à l'arrière, cette machine devra être séparée du dernier wagon de dynamite par trois wagons au moins ne renfermant aucune matière de la première ou de la deuxième catégorie.

Art. 10. Les wagons chargés de dynamite ne pourront être manœuvrés au moyen de machines locomotives qu'à la condition d'en être séparés par trois wagons au moins ne renfermant aucune marchandise de la première catégorie ci-dessus désignée. Les manœuvres devront, d'ailleurs, s'effectuer avec une vitesse ne dépassant pas celle d'un homme marchant au pas. Les manœuvres par lancement sont interdites pour ces wagons.

Art. 11. Il est interdit de faire stationner sous les halles couvertes les wagons chargés de dynamite ainsi que de les décharger sur les quais.

Art. 12. Les expéditions de dynamite sont soumises aux conditions suivantes de surveillance dans les gares de départ et d'arrivée :

Gare de départ. — L'escorte, soit militaire pour les dynamites de l'Etat, soit civile pour celles de l'industrie privée, est tenue de garder jusqu'au départ du train le convoi de dynamite qu'elle a conduit à la gare expéditrice.

Gare d'arrivée. — Les compagnies doivent demander à l'autorité militaire une garde pour veiller sur les wagons de dynamite, si le chargement n'est pas enlevé dans un délai de trois heures après l'arrivée du train.

Les frais de l'escorte seront à la charge de l'expéditeur.

Art. 13. Les compagnies sont prévenues vingt-quatre heures à l'avance des transports de dynamite qu'elles auront à effectuer.

Lorsque le trajet doit avoir lieu, en totalité ou en partie, sur des lignes à une seule voie, les compagnies sont prévenues trois jours à l'avance. Elles font connaître, dans le plus bref délai, à

l'expéditeur, le jour et l'heure du départ des trains. Les livraisons de dynamite aux gares se font en conséquence.

Lorsque la dynamite doit être expédiée par un train de nuit, elle est amenée à la gare deux heures au moins avant le coucher du soleil et chargée dans les wagons avant la nuit.

Toute manutention de dynamite, pour un chargement, un déchargement et un transbordement, si besoin était, sera faite de jour.

Art. 14. Chaque expédition de dynamite doit être faite par le plus prochain train susceptible de recevoir cette nature de chargement. Elle doit être enlevée de la gare destinataire dans les douze heures de jour qui suivent son arrivée. Si cette condition n'est pas remplie à la diligence du destinataire, la compagnie du chemin de fer est autorisée à faire cet enlèvement aux frais, risques et périls de ce dernier.

Si les colis ne sont pas acceptés par le destinataire, ils seront immédiatement retournés à l'expéditeur, qui sera tenu d'en prendre livraison aussitôt et de payer les frais pour le double transport et le double camionnage.

Art. 15. Les agents de la guerre ou de la marine sont tenus de recevoir les voitures chargées de dynamite, quelle que soit l'heure à laquelle elles se présentent.

Art. 16. Lorsque le transport de la dynamite sera effectué des magasins de l'Etat à la gare du chemin de fer, et réciproquement, par voie ferrée, les wagons devront arriver à la gare deux heures au plus et une heure au moins avant le départ des trains.

Art. 17. Les dynamites expédiées par les administrations de la guerre et de la marine peuvent être chargées sur des wagons plats, lorsqu'elles sont contenues dans des voitures des modèles réglementaires affectées au transport de la dynamite pour des usages militaires, et notamment dans les caissons d'artillerie et les prolonges du génie.

Dans ce cas, les dispositions des articles 3 et 4 du présent règlement, relatives au mode d'emballage comme au poids des caisses ou barils, ne sont pas applicables.

Art. 18. Par exception aux dispositions de l'article 2, les munitions de guerre confectionnées en dynamite peuvent être transportées par les trains militaires spéciaux affectés au transport des troupes.

Ces mêmes trains peuvent, par dérogation aux dispositions de l'article 9, recevoir des caisses d'amorces fulminantes, à condition que ces caisses ne soient pas chargées sur les mêmes wagons que ceux de la dynamite ou de la poudre.

Art. 19..... (1).

(1) Article supprimé par arrêté du 31 octobre 1882.

Art. 20. Le règlement du 20 août 1873, pour le transport des dynamites de l'Etat, est abrogé.

Art. 21. Les dynamites fabriquées à l'étranger seront admises, dans les mêmes conditions que les dynamites françaises, au transport par chemins de fer, soit par grosses expéditions, soit par expéditions morcelées, à la charge de satisfaire aux prescriptions de l'article 3 et à celles de l'article 4 (les § 3 et 5 exceptés). Elles devront, avant d'être remises au chemin de fer, passer par un entrepôt dûment autorisé sur le sol français et placé aussi près que possible de la frontière.

L'entrepôt devra renfermer un laboratoire d'essai, dirigé, aux frais de l'entrepositaire, par le service des mines.

Par assimilation au fabricant visé par l'article 4 (§ 5), l'agent préposé par le fabricant étranger à son entrepôt devra, par un écrit remis, pour chaque expédition, à la compagnie de chemin de fer recevant ses produits, assumer, tant en son nom qu'en celui du fabricant, la responsabilité de tout accident provenant des vices de la matière transportée (1).

Art. 22. Le présent arrêté sera notifié aux compagnies de chemins de fer.

Il sera publié et affiché.

Les préfets, les fonctionnaires et agents du contrôle sont chargés d'en surveiller l'exécution.

Versailles, le 10 janvier 1879.

Le Ministre des finances,
Signé : Léon Say.

Le Ministre de la guerre,
Signé : Gal Borel.

Le Ministre des travaux publics,
Signé : C. de Freycinet.

NOTE 5.

Les lignes de chemins de fer utilisées pour les transports militaires sont :

1° Les lignes à voie normale, de 1m,45;
2° Les lignes à voie étroite, de 1 mètre;
3° Les lignes d'intérêt local et les tramways, à voie d'une largeur plus faible.

Dorénavant, le matériel roulant de toutes ces lignes devra rem-

(1) Article ajouté par arrêté du 9 avril 1888.

plir les conditions nécessaires pour pouvoir être utilisé au transport des troupes et du matériel de guerre.

La commission supérieure des chemins de fer propose de fixer, en principe, à 1 mètre l'ecartement de la voie, dans les cahiers des charges des chemins à voie étroite, aussi bien pour les lignes d'intérêt général, d'intérêt local que pour les tramways.

Les conditions techniques pour l'établissement et les dimensions du matériel roulant des lignes de cette largeur sont analogues à celles adoptées pour le matériel à voie normale; elles en ont été rapprochées dans le tableau suivant :

Conditions à remplir par le matériel roulant (wagons à marchandises et trucs) en vue des transports militaires.

1° *Matériel roulant des chemins de fer à voie normale* (1).

I. — Wagons couverts.

Dimensions.

1° Longueur extérieure minima, 6 mètres (à l'intérieur 5m,93);
2° Ouverture de la porte, au moins 1m,45;
3° Largeur intérieure minima, 2m,50;
4° Hauteur minima sous les courbes du plafond, mesurée près de la paroi, contre la porte, 1m,98;
5° Hauteur minima de l'entrée, 1m,895;

Forme.

6° Il doit exister au moins 1m,70 entre le plancher du wagon et le fond de la guérite du garde-frein, dans les wagons à frein;

Accès.

7° Portes roulantes à un ou deux vantaux, ayant des dispositions telles qu'un homme puisse de l'intérieur manœuvrer facilement l'organe de fermeture et la porte elle-même;
8° Les wagons seront pourvus d'étriers ou de marchepieds longitudinaux;

Aération.

9° Les wagons seront pourvus de *volets à glissières ou se rabat-*

(1) Ces conditions ont été déterminées par la commission militaire supérieure des chemins de fer après entente avec les compagnies, et approuvées par le Ministre de la guerre à la date du 17 juin 1884. Elles seront appliquées à tout le matériel à construire dans l'avenir. Le matériel existant qui ne satisfait pas à ces conditions doit continuer néanmoins à être employé, dans la mesure des besoins, aux transports militaires.