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

Forme.

6° Il doit exister au moins $1^m,70$ 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.

tant à l'extérieur. Le nombre de ces volets peut être réduit à un sur chaque face; dans ce cas, le volet unique pourra être placé dans la porte. Ses dimensions seront, au minimum, celles des volets actuellement en usage dans les wagons à marchandises, au moins $0^m,50$ sur $0^m,30$;

Eclairage.

10° Les wagons devront être éclairés pendant la nuit;
11° Les wagons seront pourvus des plaques indicatrices pour les trous de boulons des appareils Bry (suspension des blessés).

II. — Wagons plats.

1° TRUCS A FOND COMPLÈTEMENT PLAT.

Dimensions.

1° Longueur intérieure minima, 6 mètres;
2° Largeur intérieure minima, $2^m,65$;

Dispositions relatives aux côtés.

3° Les petits côtés seront à rabattement, si leur hauteur dépasse $0^m,16$;
4° Si la hauteur des grands côtés dépasse $0^m,20$, ils auront sur chaque face une porte d'au moins 3 mètres, laquelle ne sera pas au milieu du grand côté, mais vers son extrémité. Les deux portes seront, l'une par rapport à l'autre, disposées en diagonale.

2° TRUCS A FOND GARNI DE TRAVERSES SAILLANTES.

Dimensions.

1° Longueur : comme pour les trucs à fond plat;
2° Largeur : comme pour les trucs à fond plat;

Dispositions relatives aux côtés.

3° Petits côtés : comme pour les trucs à fond plat;
4° Grands côtés : comme pour les trucs à fond plat.

Traverses.

5° La saillie maxima des traverses ne dépassera pas, en général, $0^m,06$;
6° Leur écartement ne sera pas inférieur à $0^m,76$;
7° Le plancher devra être libre de traverses dans l'espace compris entre les deux cotes $1^m,25$ et $2^m,08$ comptées horizontalement, à partir de l'aplomb des tampons arrivés à leur limite de refoulement.

Traverse d'une saillie exceptionnelle.

8° Si les nécessités particulières d'une exploitation exigeaient une surélévation des traverses, leur saillie ne dépasserait pas $0^m,11$. Dans ce cas, leur nombre ne sera pas supérieur à 6, y compris les traverses extrêmes, et la longueur du truc sera portée à 7 mètres.

Résistance du plancher.

9° Les planchers des trucs munis de traverses saillantes offriront autant de résistances que ceux des trucs à fond plat.

2° *Matériel roulant des chemins de fer à voie de 1 mètre* (1).

Les conditions à remplir sont identiques à celles exigées pour le matériel des chemins de fer à voie normale, sauf les modifications indiquées ci-après :

I. — Wagons couverts.

DIMENSIONS.

1° Longueur intérieure minima, $5^m,45$;
2° Ouverture de la porte, au moins $1^m,45$;
3° Largeur intérieure minima, 2^m ;
4° Hauteur minima sous les courbes du plafond, mesurée près de la paroi contre la porte, $1^m,98$;
5° Hauteur minima de l'entrée, $1^m,89$;

Forme.

6° Il doit exister au moins $1^m,70$ 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 et de marchepieds longitudinaux ;

Aération.

9° La dimension minimum des volets est fixée à $0^m,50$ sur $0^m,30$.

---

(1) Ces conditions, déterminées par la commission supérieure des chemins de fer, ont été approuvées en principe par le Ministre de la guerre à la date du 22 avril 1887. Elles devront être appliquées par les compagnies concessionnaires des chemins de fer d'intérêt local à voie de 1 mètre, à partir du jour où elles leur auront été notifiées.

II. — Wagons plats.

1° TRUCS A FOND COMPLÈTEMENT PLAT.

1° Longueur intérieure minima, $5^m,40$;
2° Largeur intérieure minima, 2 mètres.
3° Les petits côtés seront à rabattement si leur hauteur dépasse $0^m,20$;
4° Si la hauteur des grands côtés dépasse $0^m,20$, ils auront sur chaque face une porte d'au mois 3 mètres, laquelle ne sera pas au milieu du grand côté, mais vers son extrémité. Les deux portes seront, l'une par rapport à l'autre, disposées en diagonale.

2° TRUCS A FOND GARNI DE TRAVERSES SAILLANTES.

1° Longueur : comme pour les trucs à fond plat;
2° Largeur : comme pour les trucs à fond plat;
3° Petits côtés : comme pour les trucs à fond plat ;
4° Grands côtés : comme pour les trucs à fond plat ;

Traverses.

5° La saillie maxima des traverses ne dépassera pas, en général, $0^m,06$;
6° Leur écartement ne sera pas inférieur à $0^m,76$;
7° Le plancher devra être libre de traverses dans l'espace compris entre les deux cotes $1^m,25$ et $2^m,08$, comptées horizontalement, à partir de l'aplomb des tampons arrivés à leur limite de refoulement ;

Traverse d'une saillie exceptionnelle.

8° Si les nécessités particulières d'une exploitation exigeaient une surélévation des traverses, leur saillie ne dépasserait pas $0^m,11$. Dans ce cas, leur nombre ne sera pas supérieur à 6, y compris les traverses extrêmes, et la longueur du truc sera portée à 7 mètres ;

Résistance du plancher.

9° Les planchers des trucs munis de traverses saillantes offriront autant de résistance que ceux des trucs à fond plat.

III. — Charge utile des wagons.

ESSIEUX.

Les essieux des wagons couverts et des wagons plats devront être calculés et disposés de telle sorte que chaque wagon puisse supporter une charge utile de 10 tonnes.

Les compagnies auront la faculté de proposer, aux dispositions ci-dessus, les modifications dont l'expérience pourra indiquer

l'utilité et la convenance; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable des administration des travaux publics et de la guerre.

NOTE 6.

Instruction ministérielle relative au transport, sur les voies ferrées, des militaires voyageant avec bon de chemin de fer, des chevaux, des voitures et des poudres et munitions. (D. Serv. adm.; Personnels administratifs et Transports.) [*B. O.*, p. r., p. 256.]

Paris, le 12 février 1890.

BONS DE CHEMIN DE FER.

Le bon de chemin de fer est la pièce qui sert à assurer le transport, par voies ferrées, des militaires voyageant en détachement avec ou sans matériel et, dans certains cas, des militaires isolés (accompagnant des chevaux ou du matériel, etc.).

Pour les renseignements à porter sur le bon, par le fonctionnaire de l'intendance ou le suppléant légal qui le délivre, il convient de se conformer exactemeet aux indications (renvois 1 à 12) dudit bon ; et, en ce qui concerne le transport des chevaux d'officiers ou assimilés voyageant isolément, de mentionner sur le bon le nom, l'arme, le corps, le grade ou la fonction du détenteur des chevaux.

Le bon de chemin de fer est visé par un certain nombre d'articles du règlement sur les transports *ordinaires* par chemins de fer, notamment par les articles 20, 28, 33, 46 et 57. On appelle tout particulièrement l'attention sur la disposition insérée à l'article 20, dernier paragraphe (cas où le bon de chemin de fer n'est pas établi par le fonctionnaire de l'intendance) et sur le nombre de places occupées dans chaque compartiment.

« ARTICLE 20.

« 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 pas l'établissement des bons de chemins 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