505 LM9/1

14

(1939)

Composition et freinage des trains militaires

Instruction 1939

Composition et freinage des trains militaires

**SOCIÉTÉ NATIONALE
DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS**

RÈGLEMENT GÉNÉRAL DE SÉCURITÉ

INSTRUCTION
SUR LA
COMPOSITION et le FREINAGE
DES TRAINS MILITAIRES

1939

COMPOSITION ET FREINAGE DES TRAINS MILITAIRES

§ 1. — GÉNÉRALITÉS

ART. 1. — Les dispositions de la présente Instruction s'appliquent, **en service commercial comme en service spécial, aux trains militaires, c'est-à-dire aux trains exclusivement affectés à des transports de troupe ou de matériel accompagnés de bons de transport militaires.**

Elles ne s'appliquent pas aux trains de permissionnaires, de recrues, de libérés, etc... qui sont entièrement assimilés aux trains de voyageurs.

ART. 2. — Pour l'application de la présente Instruction, les lignes des différentes Régions sont réparties en 3 catégories :

- 1^{re} catégorie : grandes artères à faibles déclivités,
- 2^e catégorie : autres lignes moins importantes ou à profil plus difficile,
- 3^e catégorie : lignes à fortes déclivités.

Les Annexes n^{os} 1 et 2 donnent respectivement la liste des lignes de 1^{re} et 3^e catégories; l'Annexe 2 indique, pour les lignes de 3^e catégorie, celles comportant des déclivités supérieures à 25 mm/m.

ART. 3. — Les prescriptions réglementaires relatives aux trains sont applicables aux trains militaires, à l'exception de celles qui seraient contraires aux dispositions ci-après concernant plus spécialement les règles de composition et de freinage des trains militaires.

ART. 4. — Du point de vue de leurs règles de composition et de freinage, les trains militaires se divisent en deux catégories :

— les trains militaires **G. V.** freinés au frein continu « voyageurs »,

— les trains militaires **P. V.** normalement freinés au frein continu « marchandises ».

§ 2. — TRAINS MILITAIRES G. V.

ART. 5. — Les trains militaires **G. V.** doivent normalement être composés de voitures et fourgons **G. V.**, de wagons **G. V.**, et de wagons **P. V.** étoilés dont la charge ne dépasse pas le chiffre du cartouche ; ils peuvent comporter exceptionnellement des wagons **P. V.** étoilés dont la charge dépasse le chiffre du cartouche ainsi que des wagons **P. V.** non étoilés, à la condition que leur vitesse maximum ne dépasse pas 80 kilomètres à l'heure.

La composition des trains militaires **G. V.** ne doit pas dépasser :

— soit **30 véhicules**, avec un maximum de **120 essieux**,

— soit **40 véhicules**, avec un maximum de **100 essieux**.

La charge totale d'un tel train, obtenue en additionnant les tares des véhicules et les chargements forfaitaires figurant à la 3^e Annexe, ne doit pas dépasser **750 tonnes en service spécial**, et **900 tonnes en service commercial** ; par ailleurs, si la charge totale dépasse 500 tonnes, et si le

train doit emprunter plusieurs Régions, il ne doit être mis en marche qu'après une entente préalable entre les Régions intéressées.

ART. 6. — Les trains militaires **G. V.** doivent être freinés au frein continu « voyageurs », ce frein devant fonctionner sur le plus grand nombre possible de véhicules (1).

Le freinage réglementaire (arrêt et dérive) est considéré comme assuré lorsque le frein continu « voyageurs » fonctionne sur les **2/3 au moins du nombre total des essieux** (voir toutefois les prescriptions de l'article 9 concernant les lignes de 3^e catégorie).

ART. 7. — Les trains militaires **G. V.** doivent comporter normalement, en tête et en queue, un fourgon soumis à l'action du frein à air, la conduite générale du frein étant en charge d'une extrémité à l'autre du train. Si, exceptionnellement, le train ne comporte pas de fourgon en queue, il doit obligatoirement comporter, dans la partie arrière, un frein à vis gardé, ce frein étant placé :

— sur l'un des 3 derniers véhicules, sur les lignes de 1^{re} catégorie,

— sur l'un des 2 derniers véhicules, sur les lignes de 2^e catégorie,

— sur le dernier véhicule, sur les lignes de 3^e catégorie, étant entendu qu'un véhicule à attelage, tamponnement ou frein avarié peut toujours être ajouté, en cas de nécessité, en queue du train, quand il n'y a pas de rebroussement.

Les véhicules exceptionnellement placés en arrière du frein de queue ne doivent pas servir au transport de la troupe.

ART. 8. — Les vitesses maxima des trains militaires **G. V.** correspondant à leurs règles de composition et de freinage sont les suivantes :

— **105 kilomètres à l'heure**, lorsque le frein à air fonctionne effectivement sur les **5/6 au moins du nombre total des essieux** ;

(1) Le frein « voyageurs » doit seul être en action ; les véhicules ne comportant que le frein « marchandises » doivent avoir leur frein isolé. Les triples valves à action rapide doivent être placées à l'action ordinaire.

— 80 kilomètres à l'heure lorsque le frein à air fonctionne sur un nombre d'essieux compris entre les 2/3 et les 5/6 du nombre total des essieux.

Les trains militaires G. V. ne doivent pas, par ailleurs, dépasser les vitesses limites habituelles autorisées pour les trains G. V.

ART. 9. — Quand des trains militaires G. V. doivent circuler sur des **lignes de 3^e catégorie**, la gare de formation doit respecter les règles ci-dessus.

De plus, les gares origines des parcours effectués sur des lignes de 3^e catégorie doivent, pour la circulation des trains militaires empruntant ces lignes, appliquer les règles de freinage résultant de la réglementation en vigueur sur la Région intéressée; il appartient à ces gares origines, prévenues à l'avance, d'effectuer toutes les vérifications nécessaires, et de prendre éventuellement toutes dispositions utiles.

ART. 10. — Quand un train militaire G. V. est formé de deux parties qui doivent être séparées ultérieurement, la gare de formation doit composer et freiner chacune de ces deux parties dans les conditions prévues ci-dessus; toutefois, les fourgons intermédiaires peuvent n'être ajoutés qu'au moment de la scission.

Les scissions de trains non prévues ne doivent être effectuées qu'en cas de nécessité absolue.

ART. 11. — En cas d'avarie du frein à air, la réglementation de la Région où se produit l'incident doit être appliquée. Il en est de même chaque fois que le freinage des 2/3 n'est plus réalisé.

Le freinage normal devra être rétabli le plus tôt possible.

§ 3. — TRAINS MILITAIRES P. V.

ART. 12. — **La composition des trains militaires P. V. ne doit pas dépasser :**

- en service spécial, 53 unités (2),
- en service commercial, 60 unités.

Chaque véhicule est compté pour une unité, sauf :

a) les wagons P. V. à bogies, et les voitures à 2 ou 3 essieux dont le nombre des compartiments atteint ou dépasse 6 : ces véhicules doivent être comptés chacun pour une unité et demie;

b) les fourgons à bogies et les voitures à bogies : ces véhicules doivent être comptés chacun pour deux unités et demie.

A moins d'entente spéciale, la charge totale d'un tel train obtenue en additionnant les tares des véhicules et les chargements forfaitaires figurant à la 3^e Annexe, ne doit pas dépasser 750 tonnes en service spécial et 900 tonnes en service commercial.

ART. 13. — **Les trains militaires P. V. doivent normalement être freinés au frein continu « marchandises », ce frein devant fonctionner sur le plus grand nombre possible de véhicules (3).**

Le freinage réglementaire (arrêt et dérive) est considéré comme assuré lorsque la somme des poids-freins à compter des véhicules freinés est au moins égale au poids-frein à réaliser indiqué aux articles 14 et 15 ci-après, et que les véhicules freinés sont répartis de telle façon que chaque moitié du train, déterminée en comptant le nombre des essieux, comporte au moins la moitié du poids-frein à réaliser (voir toutefois les prescriptions de l'art. 18 concernant les lignes de 3^e catégorie).

Si le freinage ne peut, pour une cause quelconque, être réalisé entièrement au moyen du frein à air, des freins à vis peuvent également être utilisés, ou des fourgons ajoutés.

(2) Exceptionnellement, et sur demande de l'autorité militaire, ce chiffre peut être porté à 55 unités.

(3) Les véhicules comportant uniquement le frein « voyageurs » peuvent, si cela est nécessaire, avoir leur frein en action (les triples valves à action rapide étant placées à l'action ordinaire), mais à la condition que la somme de leurs tares ne dépasse pas 60 tonnes; le poids-frein à compter de ces véhicules est alors déterminé suivant les règles habituelles.

Lorsque le poids du chargement est connu, le poids-frein à compter est déterminé suivant les règles habituelles; lorsque le poids du chargement est évalué forfaitairement (Annexe 3), la charge à considérer pour le calcul de ce poids-frein est de :

- 0 t. si la charge forfaitaire ne dépasse pas 4 tonnes,
- 4 t. si la charge forfaitaire est supérieure à 4 tonnes sans dépasser 10 tonnes,
- 7 t. si la charge forfaitaire est supérieure à 10 tonnes.

ART. 14. — Les poids-freins à réaliser sont, suivant le cas, ceux indiqués dans les barèmes A et B ci-après :

Lignes de 1^{re} et 2^e catégories :

Barème A	}	70 t. jusqu'à 20 unités
		110 t. de 21 à 32 unités
		155 t. de 33 à 45 unités
		180 t. de 46 à 53 unités
		200 t. de 54 à 60 unités

Lignes de 3^e catégorie :

Barème B	}	100 t. jusqu'à 20 unités
		165 t. de 21 à 32 unités
		230 t. de 33 à 45 unités
		270 t. de 46 à 53 unités
		300 t. de 54 à 60 unités

ART. 15. — Lorsqu'il s'agit d'un train militaire comportant de nombreux wagons lourdement chargés (chars d'assaut, artillerie lourde, etc...) le poids-frein à réaliser doit, par ailleurs, être au moins égal à celui indiqué dans le tableau ci-après :

Charge totale du train	Minimum du poids-frein à réaliser.	
	Lignes de 1 ^{re} et 2 ^e catégories.	Lignes de 3 ^e catégorie.
1 à 300 tonnes.....	70 t.	100 t.
301 à 500 —	110 t.	165 t.
501 à 700 —	155 t.	230 t.
701 à 800 —	180 t.	270 t.
801 à 900 —	200 t.	300 t.

ART. 16. — Les trains militaires P. V. doivent comporter normalement, en tête et en queue, un fourgon soumis à l'action du frein à air, la conduite générale du frein étant en charge d'une extrémité à l'autre du train. Si, exceptionnellement, le train ne comporte pas de fourgon en queue, il doit obligatoirement comporter, dans la partie arrière, un frein à vis gardé, ce frein étant placé :

- sur l'un des 3 derniers véhicules sur les lignes de 1^{re} catégorie,
- sur l'un des 2 derniers véhicules sur les lignes de 2^e catégorie,
- sur le dernier véhicule sur les lignes de 3^e catégorie, étant entendu qu'un véhicule à attelage, tamponnement ou frein avarié peut toujours être ajouté en cas de nécessité en queue du train quand il n'y a pas de rebroussement.

* Les véhicules exceptionnellement placés en arrière du frein de queue ne doivent pas servir au transport de la troupe.

ART. 17. — Les vitesses maxima des trains militaires P. V. correspondant à leurs règles de composition et de freinage sont les suivantes :

- 70 kilomètres à l'heure sur les lignes de 1^{re} catégorie,
- 60 kilomètres à l'heure sur les lignes de 2^e catégorie,
- 50 kilomètres à l'heure sur les lignes de 3^e catégorie présentant des déclivités inférieures ou égales à 25 mm/m,
- 40 kilomètres à l'heure sur les lignes de 3^e catégorie présentant des déclivités supérieures à 25 mm/m.

Les trains militaires P. V. ne doivent pas, par ailleurs, dépasser les vitesses-limites habituelles autorisées pour les trains P. V.

ART. 18. — Quand des trains militaires P. V. doivent circuler sur des **lignes de 3^e catégorie**, la gare de formation doit s'efforcer de réaliser le poids-frein correspondant prévu ci-dessus.

De plus, les gares origines des parcours effectués sur des lignes de 3^e catégorie doivent pour la circulation des trains militaires empruntant ces lignes, appliquer les règles de freinage résultant de la réglementation en vigueur sur la Région intéressée; il appartient à ces gares origines prévenues à l'avance d'effectuer toutes les vérifications nécessaires et de prendre éventuellement toutes dispositions utiles.

ART. 19. — Quand un train militaire P. V. est formé de 2 parties qui doivent être séparées ultérieurement, la gare de formation doit composer et freiner chacune de ces deux parties dans les conditions prévues ci-dessus; toutefois, les fourgons intermédiaires peuvent n'être ajoutés qu'au moment de la scission.

Les scissions de trains non prévues ne doivent être effectuées qu'en cas de nécessité absolue.

ART. 20. — En cas d'avarie du frein à air, ou en cas d'insuffisance de freinage, la réglementation de la Région où se produit l'incident doit être appliquée.

Le freinage normal devra être rétabli le plus tôt possible.

§ 4. — PRESCRIPTIONS DIVERSES

ART. 21. — L'organisme qui met en marche un train militaire doit se concerter avec les organismes correspondants intéressés de la même Région, ou des autres Régions, pour déterminer, autant que possible, l'itinéraire complet du train et en prévenir la gare de formation, les gares d'échange de Région à Région et, éventuellement, les gares origines des lignes de 3^e catégorie; la gare de formation doit, en particulier, être avisée, le cas échéant, de l'emprunt par le train de certaines lignes de cette catégorie;

on s'efforcera d'ailleurs de pratiquer les détournements qui permettraient d'éviter le passage par ces lignes.

La gare de formation doit, dans tous les cas (et cela est particulièrement important quand l'entente ci-dessus n'a pu être réalisée) annoncer le train à la première gare d'échange, ou éventuellement à la gare origine des lignes de 3^e catégorie si elle se trouve avant la gare d'échange, en réglant l'itinéraire jusqu'à l'une ou l'autre de ces gares. Les gares d'échange ainsi prévenues à l'avance doivent faire de même pour les parcours de la Région suivante et doivent en outre, vérifier au passage que le freinage du train est bien correct.

La composition, la charge et les conditions de freinage sont notifiées au mécanicien et au chef de train selon les modalités en usage sur la Région intéressée.

Les dispositions doivent être prises pour que les gares d'échange soient mises en possession de ces renseignements par le personnel de la Région cédante dès l'arrivée du train.

Les horaires des trains militaires doivent comporter des arrêts obligatoires dans les gares origines des lignes de la 3^e catégorie.

(Approuvé par décision ministérielle du 14 avril 1939).

1^{re} ANNEXE**LIGNES DE PREMIERE CATEGORIE****RÉGION DE L'EST**

Paris - Réding.
 Paris - Longuyon.
 Saint-Louis - Thionville, *via Metz*.
 Laon - Chaumont, *via Reims, Châlons-sur-Marne, Vitry-le-François*.
 Lérouville - Saint-Avold, *via Metz, Remilly*.
 Nancy - Longuyon.
 Charleville - Hirson, *via Liart*.
 Paris - Mulhouse.

RÉGION DU NORD

Paris - Amiens, *via Chantilly et via Ormoy*.
 Amiens - Calais.
 Amiens - Lille.
 Arras - Dunkerque.
 Douai - Valenciennes.
 Paris - Feignies et Jeumont.
 Amiens - Laon.
 Calais - Lille.
 Lille - Valenciennes.

RÉGION DE L'OUEST

Paris - Brest.
 Paris - Cherbourg.
 Paris - Le Havre.
 Le Mans - Mézidon.
 Serquigny - Rouen.
 Tours - Saint-Nazaire.

RÉGION DU SUD-OUEST

Paris - Bayonne.
 Brétigny - Tours *via Vendôme*.
 Tours - Saincaize.
 Orléans - Châteauroux.
 Bordeaux - Sète.

RÉGION DU SUD-EST

Paris - Marseille et Vintimille.
 Paris - Saint-Germain-des-Fossés, *via Moret-les-Sablons*.
 Paris - Montereau, *via Corbeil*.
 Lyon - Remoulins, *via La Voulle*.
 Lyon - Ambérieu.
 Dijon - Belfort.
 Mâcon - Ambérieu, *via Bourg*.
 Tarascon - Sète.
 Avignon - Miramas, *via Salon*.

2^e ANNEXE**LIGNES DE TROISIEME CATEGORIE**

La mention V. U. indique les lignes à voie unique.

RÉGION DE L'EST

Longwy - Villerupt.	V. U.
Burthécourt - Vic-sur-Seille.	V. U.
Jarville - Pont-Saint-Vincent.	
Aillevillers - Plombières.	V. U.
Aillevillers - Faymont.	V. U.
Saint-Léonard - Fraize.	V. U.
Laveline - Gérardmer.	V. U.
Grand-Avranville - Neufchâteau.	
Saint-Dié - Sélestat.	V. U.
Baccarat - Badonviller.	V. U.
Rambervilliers - Bruyères.	V. U.
Metz-Sablon - Conflans-Jarny.	V. U.
Bettelainville - Hombourg-Budange - Wald- wisse-fre.	V. U.
Wingen-sur-Moder - Saint-Louis-les-Bitche.	V. U.
Villé - Val-de-Villé.	V. U.
Colmar - Metzeral.	V. U.
Bolwiller - Lautenbach.	V. U.
Igney-Avrécourt - Cirey.	V. U.

Déclivités supérieures à 25 mm/m.

Ferrette - Altkirch.	V. U.
Saint-Louis - Waldighöffen.	V. U.

RÉGION DU NORD

Avesnes - Sars-Poteries.	V. U.
Beauvais - Trie-Chateau.	V. U.
Ferrière-la-Grande - Cousolre.	V. U.

Déclivités supérieures à 25 mm/m.

Néant.

RÉGION DE L'OUEST

Alençon - Domfront.	V. U.
Briouze - Couterne.	V. U.
La Brohinière - Dinan.	V. U.
Caen - Vire.	V. U.
Couliboef - Berjou.	V. U.
Dieppe - Le Havre (V. U. en partie).	
Echauffour - Bernay.	V. U.
La Hutte-Coulombiers - Laigle.	V. U.
Les Ifs - Etrétat.	V. U.
La Loupe - Brou.	V. U.
Louviers - Elbeuf-Ville.	V. U.
Mayenne - Fougères.	V. U.
Morlaix - Roscoff.	V. U.
Mortagne - Sainte-Gauburge.	V. U.
Ploërmel - Questembert.	V. U.
Pont-Audemer - Quetteville.	V. U.
Pré-en-Pail - Mayenne.	V. U.
Quimper - Douarnenez.	V. U.
Quimper - Pont-l'Abbé.	V. U.
Rosporden - Concarneau.	V. U.
Sainte-Gauburge - Mesnil-Mauger.	V. U.
Saint-Lô - Guilberville.	V. U.
La Trinité-de-Réville - Lisieux.	V. U.
Vernon - Pacy-sur-Eure.	V. U.
Vire - Fougères.	V. U.

Déclivités supérieures à 25 mm/m.

Caen - Dozulé-Putot et Trouville-Deauville.	V. U.
---	-------

RÉGION DU SUD-OUEST

Massy-Palaiseau - Limours. (V. U. en partie).	
Sainte-Maure-Noyant - Sainte-Maure-Ville.	V. U.
Ruffec - Roumazières.	V. U.
Magnac-Laval - Le Dorat - Limoges.	V. U.
Limoges-Roumazières - Angoulême.	V. U.
Saillat-Chassenon - Bussière-Galant - Saint-Yrieix.	V. U.
Périgueux - Ribérac.	V. U.
Villeneuve-sur-Lot - Falgueyrat.	V. U.
Nexon - Brive.	V. U.
Thiviers - Brive.	V. U.
Hautefort - Terrasson - Gourdon.	V. U.
Pithiviers - Beaune-la-Rolande - Les Bordes.	V. U.
Le Buisson - Sarlat.	V. U.
Saint-Sébastien - Guéret.	V. U.
La Châtre - Guéret.	V. U.
Champillet-Urciers - Lavauf Franche.	V. U.
Vieilleville - Bourganeuf.	V. U.
Busseau-sur-Creuse - Ussel.	V. U.
Le Palais - Ussel.	V. U.
Aurillac - Saint-Denis-près-Martel - Souillac.	V. U.
Castres - Mazamet.	V. U.
Rodez - Carmaux.	V. U.
Bédarieux - Faugère - Paulhan - Montbazin - Montpellier.	V. U.
Montluçon - Eygurande.	V. U.
Bort-les-Orgues - Aurillac.	V. U.
Gouttières - Montluçon.	V. U.
Volvic - Lapeyrouse.	V. U.
Arvant - Neussargues.	V. U.
Vic-sur-Cère - Aurillac.	V. U.
Aurillac - Capdenac.	V. U.
Viviez - Rodez.	V. U.
Tournemire-Roquefort - Saucières.	V. U.
Bédarieux - Plaisance.	V. U.
Eauze - Auch.	V. U.
Auch - Tarbes.	V. U.
Toulouse-Saint-Cyprien - Auch.	V. U.
Montréjeau - Capvern.	
Pau - Buzy - Bedous.	V. U.
Montréjeau - Luchon.	V. U.

Foix - Ax-les-Termes.	V. U.
Perpignan - Villefranche-Vernet-les-Bains.	V. U.
Céret - Arles-sur-Tech.	V. U.
Caudiès - Rivesaltes.	V. U.

Déclivités supérieures à 25 mm/m.

Ussel - Tulle.	V. U.
Eygurande - Bort-les-Orgues.	V. U.
Bort-les-Orgues - Neussargues.	V. U.
Neussargues - Le Monastier.	V. U.
Le Monastier - Séverac-le-Ch. (V. U. en partie).	
Séverac-le-Ch. - Latour (Bédarieux) (V. U. en partie).	
Clermont - Eygurande-Merlines - Ussel (V. U. en partie)	
Laqueuille - Mont-Dore.	V. U.
Neussargues - Vic-sur-Cère.	V. U.
Mende - La Bastide-Saint-Laurent-les-Bains.	V. U.
Bertholène - Espalion.	V. U.
Tournemire-R. - Saint-Affrique.	V. U.
Saucières - Le Vigan.	V. U.
Capvern - Tournay.	
Bedous - Forges d'Abel.	V. U.
Ax-les-Thermes - La Tour-de-Carol.	V. U.
Quillan - Caudiès.	V. U.

RÉGION DU SUD-EST

Anancy - Annemasse.	V. U.
Alès - L'Ardoise.	V. U.
Ambérieu - Montalieu-Vercieu.	V. U.
Morez - La Cluse.	V. U.
Anancy - Albertville.	V. U.
Aubagne - La Barque.	V. U.
Toucy-Moulins - Auxerre-Saint-Gervais.	V. U.
Bellegarde (Ain) - Le Bouveret.	V. U.
Bellegarde (Ain) - Divonne-les-Bains.	V. U.
Le Valdahon - Gilley - Le Locle-Col-des-Roches.	V. U.
Cannes-la-Bocca - Grasse.	V. U.
Apt - St-Maime-Dauphin.	V. U.
Champagnole - Lons-le-Saunier.	V. U.
Courty - Montbrison.	V. U.
Dijon - Epinac-les-Mines.	V. U.

Mouchard - Frasné.	
La Béraudière - Saint-Et.-le-Clapier.	V. U.
Saint-Georges-d'Aurac - Le Puy.	V. U.
La Roche-sur-Foron - Saint-Pierre-de-Rumilly.	V. U.
Le Puy - Langogne.	V. U.
Le Teil - Robiac.	V. U.
L'Hôpital du Gros-Bois - Lods.	V. U.
Die - Briançon (V. U. en partie).	
Lyon-Croix-Rousse - Trévoux (V. U. de Sathonay-R. à Trévoux).	
Vif - Sisteron.	V. U.
L'Arbresle - Montrond-les-Bains.	V. U.
Marseille-Saint-Charles - Marseille-Joliette.	
Paray-le-Monial - Cluny - Mâcon.	V. U.
Nice-Saint-Roch - Breil.	V. U.
La Clayette-Baudemont - Cluny.	V. U.
Riom - Châtel-Guyon.	V. U.
Saint-André-le-Gaz - Chambéry-Challes-les-Eaux.	V. U.
Saint-Gengoux - Montchanin.	V. U.
Sembadel - Darsac.	V. U.
La Bastide-Saint-Laurent-les-Bains - Alès.	V. U.
Albertville - Bourg-Saint-Maurice.	V. U.
Tamnay-Châtillon - Château-Chinon.	V. U.
Sathonay-Rillieux - Lyon-Saint-Clair.	
Vogüé - Largentière.	V. U.

Déclivités supérieures à 25 mm/m.

Andelot - Morez.	V. U.
Besançon-Viotte - Le Valdahon.	V. U.
Bonson - Sembadel.	V. U.
Bourg - Bellegarde (Ain).	V. U.
Brioude - Saint-Flour.	V. U.
Saint-Jean-de-Maurienne - Modane.	
Firminy - Peyraud.	V. U.
Forcalquier - Saint-Maime-Dauphin.	V. U.
Roanne - L'Arbresle.	
Pierrelatte - Nyons.	V. U.
Pontarlier - Vallorbe.	V. U.
Pont-de-Dore - Sembadel.	V. U.

3^e ANNEXE

POIDS FORFAITAIRES

A ADOPTER POUR LES CHARGEMENTS

Nature des transports *	Poids forfaitaires (en tonnes) à adopter pour le chargement	
Véhicules contenant des hommes	Voitures à voyageurs à 2 ou 3 essieux.....	3 tonnes.
	Voitures à voyageurs à bogies	4 tonnes.
	Wagons couverts ordi- naires (32 ou 40 hom.)	3 tonnes.
	Wagons couverts à bo- gies (60 ou 40 hom.).	4 tonnes.
Véhicules transportant des chevaux	Couverts ordinaires (8 chevaux)	4 tonnes.
	Couverts à bogies (8 chev. et 20 hommes).	5 tonnes.
Véhicules chargés de pailles et four- rages en vrac ou en bottes	wagons ordinaires	3 tonnes.
	wagons à bogies.	5 tonnes.
Véhicules chargés de pailles et four- rages en balles pressées	wagons ordinaires	6 tonnes.
	wagons à bogies.	10 tonnes.

Nature des transports	Poids forfaitaires (en tonnes) à adopter pour le chargement				
Véhicules chargés de voitures, de caissons et de pièces d'artillerie (autres que pié- ces d'artillerie lourde)	<table border="0"> <tr> <td data-bbox="622 406 853 438">} wagons ordinaires</td> <td data-bbox="853 406 1079 438">4 tonnes.</td> </tr> <tr> <td data-bbox="622 438 853 470">} wagons à bogies.</td> <td data-bbox="853 438 1079 470">8 tonnes.</td> </tr> </table>	} wagons ordinaires	4 tonnes.	} wagons à bogies.	8 tonnes.
} wagons ordinaires	4 tonnes.				
} wagons à bogies.	8 tonnes.				
Véhicules chargés de munitions . . .	<table border="0"> <tr> <td data-bbox="622 598 853 694">} wagons ordinaires et wagons à bo- gies.</td> <td data-bbox="853 598 1079 726">Poids connu ou, à défaut, charge maximum du wagon.</td> </tr> </table>	} wagons ordinaires et wagons à bo- gies.	Poids connu ou, à défaut, charge maximum du wagon.		
} wagons ordinaires et wagons à bo- gies.	Poids connu ou, à défaut, charge maximum du wagon.				
Wagons chargés de ravitaillement, farines, blés, etc.	<table border="0"> <tr> <td data-bbox="622 790 853 885">} wagons ordinaires et wagons à bo- gies.</td> <td data-bbox="853 790 1079 885">Poids connu ou, à défaut, charge maximum du wagon.</td> </tr> </table>	} wagons ordinaires et wagons à bo- gies.	Poids connu ou, à défaut, charge maximum du wagon.		
} wagons ordinaires et wagons à bo- gies.	Poids connu ou, à défaut, charge maximum du wagon.				
Véhicules chargés de pièces d'artil- lerie lourde et de chars d'assaut . .	<table border="0"> <tr> <td data-bbox="622 917 853 1045">} wagons ordinaires et wagons à bo- gies.</td> <td data-bbox="853 917 1079 1364">Poids connu ou, à défaut : — 15 t. pour les véhicules mili- taires des 1^{re} et 2^e catégories. — 19 t. pour les véhicules mili- taires de 3^e ca- tégorie. — 35 t. pour les véhicules mili- taires de 4^e ca- tégorie.</td> </tr> </table>	} wagons ordinaires et wagons à bo- gies.	Poids connu ou, à défaut : — 15 t. pour les véhicules mili- taires des 1 ^{re} et 2 ^e catégories. — 19 t. pour les véhicules mili- taires de 3 ^e ca- tégorie. — 35 t. pour les véhicules mili- taires de 4 ^e ca- tégorie.		
} wagons ordinaires et wagons à bo- gies.	Poids connu ou, à défaut : — 15 t. pour les véhicules mili- taires des 1 ^{re} et 2 ^e catégories. — 19 t. pour les véhicules mili- taires de 3 ^e ca- tégorie. — 35 t. pour les véhicules mili- taires de 4 ^e ca- tégorie.				