

2526m 009/2

(1965 / 69)

Dossier 2

Transports massif de matériaux (libérables)

LeClues, permissionnaires.

49.06

2^e Division

521.112

49.06'

Transports massifs de militaires (libérables, recrues, permissionnaires)

[illegible]

- Arrêté du 25
mai 69 sur la
taxation des trans-
ports de matériel
ou matériels voyageant
en unités constituées
accompagnés ou
non d'armes ou
de matériel

- Minute
- arrêté du 20 octo-
bre 65 relatif à la
taxation des transpo-

73.1^r par bain de 10 vch -

48.7 par vch au cas de
10 jusqu'à 25 vch

40.3 par vch au cas de
25

at par la limite

<u>Temp actuelle</u>	Colonne 2	
	contenu -	1,5
	Colonne 3	
	absolu	1,5 in vch
		2

ARRETE du 2 OCTOBRE 1945

relatif à la taxation des transports de militaires ou marins voyageant
en unités constituées, accompagnés ou non d'animaux ou de matériel

Le Ministre des Travaux Publics et des Transports et le Ministre des
Finances,

Vu le décret-loi du 31 août 1937 et la Convention y annexée relatifs
à la réorganisation du régime des Chemins de fer.

Vu le décret du 31 décembre 1937, approuvant le Cahier des charges de
la Société Nationale des Chemins de fer français et, notamment, les arti-
cles 22 et 26 de ce Cahier des charges;

Vu l'arrêté interministériel du 24 janvier 1939, relatif à l'exécution
et à la taxation des transports de militaires ou marins voyageant en unités
constituées, accompagnés ou non d'animaux ou de matériel;

Vu l'arrêté du 27 septembre 1939, relatif à l'exécution et à la taxa-
tion des transports, par autorail spécial, des militaires ou marins voya-
geant en unités constituées,

ARRETE T :

Article 1^{er} - Est abrogé, l'acte dit "Arrêté du 15 septembre 1940" relatif
à la taxation des transports de militaires ou marins voyageant en unités
constituées, accompagnés ou non d'animaux ou de matériel;

Article 2 - Les transports de militaires ou marins voyageant en unités cons-
tituées (1) accompagnés ou non d'animaux ou de matériel, sont exécutés :

- soit par les trains ordinaires de l'exploitation,
- soit par les trains spéciaux militaires,
- soit par autorail spécial.

.....

(1) Pour l'application du présent arrêté, on entend par unités constituées la forma-
tion de manœuvre : section, peloton, compagnie, batterie, groupe, bataillon,
régiment, etc qui se déplace avec ses moyens d'action sous la conduite de
ses cadres.

Le détachement est le groupe formé par la réunion de plusieurs militaires
appartenant à la même unité ou à des unités différentes et commandées par un ou
plusieurs gradés spécialement désignés.

Article 3 - Transports par les trains ordinaires de l'exploitation

Les unités constituées, dont le transport est assuré par les trains ordinaires de l'exploitation, sont soumises au régime de taxation ci-après :

a) Personnel : Il est fait application, sans considération du nombre de voyageurs, des prix suivants :

- par compartiment et par kilomètre

A	B
f 2,6	f 3,6

(Prix du quart de tarif pour les militaires en sus lorsqu'ils prennent place dans un compartiment occupé par d'autres voyageurs)

sans que le prix total payé pour plusieurs compartiments d'une même voiture puisse excéder par kilomètre

- par voiture ou véhicule et par kilomètre

A	B
f 17,6	f 24,6
17,6	24,6

Les compartiments, voitures ou véhicules doivent, en principe, être demandés au moins 24 heures à l'avance.

b) Animaux inscrits sur les contrôles de l'armée

A	B
f 0,7	f 1,1

par tête et par kilomètre, avec maximum par wagon utilisé

et par kilomètre de

A	B
f 4	f 6,7

L'autorité militaire peut demander l'affectation exclusive de wagon du type habituellement utilisé pour le transport des animaux moyennant la perception, quel que soit le nombre d'animaux chargés, de la taxe maximum par wagon et par kilomètre indiqués ci-dessus.

.....

c) Matériel et approvisionnement de toute nature appartenant à l'unité et transportés sur wagons de la Société Nationale des Chemins de fer

A	B
f 2,2	f 3,7

par tonne et par km., avec maximum de

A	B
f 11	f 18,7

par wagon utilisé et par kilomètre, un wagon à boggies étant compté pour deux wagons dans le calcul de ce maximum.

La taxe des matériels est calculée sur le poids réel arrondi aux dix kilogrammes supérieurs.

Pour les chargements comprenant des masses indivisibles de plus de 20 tonnes et nécessitant l'utilisation de wagons d'un type spécial

le maximum de taxe est porté, par wagon et par kilomètre à

A	B
f 33	f 56,1

d) Matériel roulant sur rails (Locomotives ou véhicules automoteurs ne traînant pas de convois, tender, voitures à voyageurs, fourgons et wagons, matériel d'artillerie lourde sur voie ferrée, affûts - trucks, etc).

La taxe est calculée sur le poids réel, réduit de 3 t. 5 par essieu à raison, par tonne et par kilomètre

de

A	B
f 2,5	f 4,3

avec minimum, par unité et par kilomètre de

A	B
5 fr.	f 8,4

En outre, lorsque le matériel roulant transporté doit, pour l'exécution des règles de sécurité de l'exploitation, être isolé par un ou plusieurs wagons à l'intérieur de la rame dont il fait partie, ces wagons sont taxés, quel que soit le type, par wagon et par kilomètre parcouru, du prix minimum, par unité et par kilomètre, indiqué à l'alinéa précédent.

.....

e) Disposition générale applicable aux transports par les trains ordinaires de l'exploitation.

La totalité de la taxe perçue pour le transport d'une unité constituée voyageant par un même train ne sera pas supérieure à celle qui résulterait de l'application des dispositions de l'article 4 ci-après (transports par trains spéciaux militaires).

Article 4 - Transports par trains spéciaux militaires

a) Formation des trains

Les trains spéciaux militaires sont formés à la demande de l'autorité militaire. Leur composition et les conditions du trajet (horaires, véhicules, etc) sont arrêtés de concert entre l'Autorité militaire et la Société Nationale des Chemins de fer français, en observant les règles de sécurité qui régissent l'exploitation des Chemins de fer.

En cas d'urgence et en vue de nécessité d'ordre public, l'autorité militaire peut obtenir que la circulation des trains spéciaux militaires ait lieu exceptionnellement en dehors des heures de service sur les sections de lignes où cette circulation est normalement interrompue la nuit. La Société Nationale des Chemins de fer français prend les dispositions nécessaires pour assurer à la circulation de ces trains les garanties de sécurité indispensables.

L'autorité militaire peut aussi, après accord avec la Société Nationale des Chemins de fer français, utiliser, pour la circulation de ces trains, les raccordements militaires qui ne sont pas normalement en exploitation. Dans ces deux cas, la Société Nationale des Chemins de fer français est indemnisée, comme l'indique l'alinéa c) ci-après, des dépenses supplémentaires qui en résultent.

b) Taxation des transports

Pour l'exécution des transports par trains spéciaux militaires, l'Administration militaire acquittera la taxe indiquée ci-après :

- par train composé de dix véhicules (1) ou payant pour ce nombre, et par kilomètre
- par véhicule en sus de dix (1) et par km.
- maximum par train et par kilomètre

A	B
f 68,2	f 115,9
4,6	7,7
154,-	261,8

(1) Un véhicule comportant plus de 2 essieux est compté pour un nombre de véhicules ou de fraction de véhicules égal au nombre des essieux divisé par deux.

Le nombre de véhicules pouvant entrer dans la composition d'un train spécial militaire ne devra pas dépasser le nombre autorisé par les règlements du Chemin de fer pour les trains du régime commercial.

En outre, lorsqu'un train spécial militaire devra être scindé sur une partie du parcours pour lui permettre l'emprunt des lignes à profil accidenté, chacune des parties de train sera, pour ce parcours, taxée aux prix prévus ci-dessus, réduits de 10 %.

c) Taxes supplémentaires sur les sections fermées la nuit sur les raccords militaires non exploités normalement et sur les sections comportant double traction.

Lorsque, dans les conditions prévues à l'alinéa a), un train spécial militaire emprunte de nuit une section de ligne où la circulation est interrompue la nuit, les dépenses afférentes à cette circulation extraordinaire sont remboursées à la Société Nationale des Chemins de fer français par une taxe supplémentaire par kilomètre de parcours effectué sur cette section pendant l'interruption du service normal

do

A	B
16 ^f ,5	28 ^f ,1

Lorsque, dans les mêmes conditions, un train spécial militaire emprunte un raccordement militaire non exploité normalement, l'Administration militaire rembourse à la Société Nationale des Chemins de fer français, sur justifications fournies par elle, les dépenses effectuées pour mettre temporairement en service ce raccordement.

Lorsqu'un train spécial militaire circule sur une section de ligne ou, en exploitation normale, les trains du même tonnage que le train spécial militaire comportent l'emploi de la double traction, la Société Nationale des Chemins de fer français est indemnisée des frais supplémentaires de traction sur cette section de ligne par une taxe supplémentaire, par kilomètre de parcours effectué en double traction,

de

A	B
22 ^f	37 ^f ,4

d) Stationnement et déplacement de matériel - Si le matériel mis à la disposition de l'Autorité militaire pour un transport par train spécial militaire n'est pas utilisé dans le délai de 24 heures à compter de l'heure fixée pour le départ ou de l'heure de mise à disposition effective du matériel - si celle-ci se trouvait être postérieure à la première - l'Administration militaire acquitte les frais de stationnement calculés par journée indivisible, non compris le jour de la mise à disposition du matériel, au taux ci-après :

- Fourgon ou wagon à marchandises (1)
- Voiture à voyageurs (1)

A	B
22 f.	^f 37,4
44 f.	^f 74,8

Ces frais sont également applicables aux wagons qui n'ont pas été libérés dans les 24 heures après l'arrivée du train à destination.

Si le transport commandé n'a pas lieu, la Société Nationale des Chemins de fer français est rémunérée des frais de rassemblement et de déplacement du matériel par une allocation par véhicule,

de

A	B
^f 82,5	^f 140,3

Lorsque, sur l'ordre de l'Autorité militaire, un train spécial militaire est formé dans une gare, puis dirigé à vide sur une autre gare pour prendre charge, ce transport donne lieu à l'allocation d'une taxe, par véhicule (1) et par kilomètre,

de

A	B
^f 1,4	^f 2,5

e) Disposition particulière applicable aux transports par train spécial militaire de détachements importants

Les dispositions du présent article sont également applicables aux trains spéciaux qui pourraient être demandés par l'Autorité militaire pour les transports importants d'éléments ne voyageant pas en unités constituées dont les frais sont supportés par l'Etat.

.....

- (1) Un véhicule comportant plus de deux essieux est compté pour un nombre de véhicules ou de fractions de véhicules égal au nombre des essieux divisé par deux.

Article 5 - Transports par autorail spécial

a) Mise en mouvement

La mise en mouvement d'un autorail spécial pour l'usage exclusif d'une unité constituée fait l'objet d'une entente préalable entre l'Autorité militaire et la Société Nationale des Chemins de fer français.

La Société Nationale des Chemins de fer français n'est pas tenue de mettre en marche un autorail si elle ne dispose pas, dans ses réserves, du matériel nécessaire.

Sauf cas exceptionnels, les unités constituées ne sont admises que dans les autorails de 3ème classe.

En cas d'urgence et en vue de nécessité d'ordre public, l'Autorité militaire peut obtenir que la circulation des autorails spéciaux ait lieu exceptionnellement en dehors des heures de service sur les sections de lignes où la circulation est normalement interrompue la nuit.

La Société Nationale prend alors les dispositions nécessaires pour assurer à ces circulations spéciales les garanties de sécurité indispensables.

Préalablement à la demande formulée d'un autorail, la Société Nationale des Chemins de fer français indique le coût total du déplacement calculé d'après des bases indiquées ci-après.

Dans cette évaluation, il est tenu compte de la rémunération du parcours à vide effectué pour mettre le véhicule à la disposition de l'unité constituée et, éventuellement, le ramener à son point de départ.

Les conditions du trajet (horaire, escales, etc ...) sont arrêtées de concert entre l'Autorité militaire et la Société Nationale des Chemins de fer français en observant les règles de sécurité qui régissent l'exploitation des Chemins de fer.

b) Taxation des transports

Pour l'exécution des transports par autorail spécial, l'Administration militaire acquitte, par autorail et par kilomètre, les taxes indiquées ci-après :

1	2
3	4

.....

Type d'autorail utilisé	Parcours à charge		Parcours à vide	
	A	B	A	B
Autopneus Michelin, Type 56 places	f	f	f	f
Autorails Berliet	9,9	16,8	8,8	15
Autorails Renault A.B.J.				
Autorails de Dietrich 320 CV				
Autorails Bugatté 400 CV	f	f	f	f
Autorails Renault doublés AEV	13,9	23,5	12,5	21,3
Autorails Standard (1)				
Autorails Franco-belges TAR	20,2	34,4	18,3	31,-

La taxe du parcours à vide est calculée en considérant éventuellement le trajet effectué haut-le-pied depuis le point de départ jusqu'au point où l'autorail est mis à la disposition de l'unité constituée et, en outre, le trajet de retour qui comprend, s'il y a lieu, le parcours effectué depuis le point terminus du transport jusqu'au point d'origine du premier parcours à vide (centre d'attache où se trouvait l'autorail avant d'être mis à la disposition de l'unité constituée).

Les prix fixés ci-dessus couvrent les frais de transport des bagages que l'autorail utilisé est susceptible de recevoir étant entendu que ces bagages ne devront pas donner lieu à l'enregistrement et qu'ils seront considérés comme des bagages à main.

c) Taxe supplémentaire sur les sections fermées la nuit

Lorsqu'un autorail emprunte la nuit une section de ligne où la circulation est interrompue la nuit, les dépenses afférentes à cette circulation extraordinaire sont remboursées à la Société Nationale des Chemins de fer français par une taxe supplémentaire par kilomètre de parcours effectué sur cette section de ligne pendant l'interruption du service normal, calculée au taux

de

A	B
f 16,5	f 28,1

(1) La taxe est majorée de 33 % en cas d'adjonction d'une remorque.

d) Stationnement et déplacement de matériel

Si l'autorail mis à la disposition de l'Autorité militaire n'est pas utilisé dans un délai de 24 heures, à compter de l'heure fixée pour le départ ou de l'heure de mise à disposition (si celle-ci se trouve être postérieure à la première), il est perçu de cette Autorité des frais de stationnement par journée indivisible, non compris le jour de mise à disposition, calculé au taux

de

A	B
209 ^f	395,3 ^f

Il en est de même pour le stationnement en cours de route, lorsque l'ordre de garage provoqué par l'Autorité militaire excède 24 heures, et, pour le stationnement à l'arrivée, lorsque l'autorail n'est pas remis à la disposition du chemin de fer dans un délai de 24 heures.

Si le transport commandé n'a pas lieu, la Société Nationale des Chemins de fer français est rémunérée des frais de déplacement et de mise à disposition de l'autorail par une allocation, par autorail,

de

A	B
406 ^f	680 ^f

Article 6 - Dispositions applicables aux trains, rames, véhicules et autorails sanitaires

La circulation des trains, rames, véhicules et autorails sanitaires mis à la disposition de l'Autorité militaire après entente avec la Société Nationale des Chemins de fer français donne lieu à l'application des taxes de circulation prévues au présent arrêté, réduites de 15 %. Les taxes sont perçues sans considération du chargement de ces trains, rames, véhicules ou autorails.

Les conditions de location du matériel font l'objet d'un accord particulier entre l'Autorité militaire et la Société Nationale des Chemins de fer français.

Il n'est pas perçu de frais de stationnement.

.....

Article 7 - Dispositions générales

a) Exécution des transports

Les transports régis par la présente réglementation sont constatés par un bon de chemin de fer et par un billet collectif.

Ces deux pièces délivrées, la première par l'Autorité militaire à la gare de départ et la deuxième par la gare de départ à l'Autorité militaire, forment le contrat de transport.

b) Modification éventuelle des prix

En cas de variation dans les prix des tarifs marchandises en général (dans les prix des billets simples des voyageurs ordinaires de 3ème classe pour ce qui concerne les taux visés à l'article 3 § a) et à l'article 5 § b), les taux indiqués au présent arrêté seront modifiés à la même date et dans la même proportion que les prix de ces tarifs.

Ces modifications feront l'objet d'arrêtés pris par les Ministres des Travaux Publics et des Finances.

c) Droits d'enregistrement - Frais accessoires

Les taxes indiquées aux articles 3, 4 et 5 comprennent le droit d'enregistrement et, le cas échéant, les frais de manutention.

Toutefois, en ce qui concerne le transport d'animaux, l'Administration militaire acquittera, pour la désinfection des wagons, les taxes qui sont prévues à ce titre par les Tarifs Généraux pour le transport des marchandises.

Pour les transports de matériel par wagon, ainsi que pour le transport d'animaux, les opérations de chargement au départ et de déchargement à l'arrivée sont effectuées par les soins de l'Administration militaire.

L'Administration militaire peut obtenir des gares expéditrices ou destinataires, le cas échéant, la mise à disposition des appareils de levage dont le public peut faire usage en vertu des tarifs homologués et moyennant le paiement des taxes prévues par ces tarifs.

d) Règlement des transports

Le règlement des transports a lieu, postérieurement à leur exécution par l'Administration militaire intéressée, à la demande de la Société Nationale des Chemins de fer français.

.....

Pour l'exécution de ces règlements, les titres de créance, appuyés des bons de chemins de fer, doivent être produits au plus tard dans les délais stipulés ci-après, comptés au dernier jour du mois pendant lequel les transports ont été exécutés :

- 3 mois pour les transports exécutés pendant les mois de janvier à août inclusivement;
- 2 mois pour les transports exécutés en septembre et en octobre;
- 45 jours pour les transports exécutés pendant le mois de novembre;
- 40 jours pour les transports exécutés en décembre.

Sur le vu de ces pièces et dans les 45 jours de leur remise, l'Administration militaire paie le montant des créances.

Passé ce délai de quarante cinq jours, tout retard dans le paiement imputable à l'Etat donne lieu au versement, à la Société Nationale des Chemins de fer français, d'intérêts moratoires, calculés au taux d'escompte de la Banque de France, majoré de 1 % et courant à partir de l'expiration du délai de quarante cinq jours susvisés.

Les factures et relevés présentés plus de 6 mois après le dernier jour du mois pendant lequel les transports auront été effectués ne donneront droit en aucun cas, et même s'il s'agit de perte de pièces justificatives remplacées par des duplicata, au paiement des intérêts prévus ci-dessus.

Il est produit par les Services Financiers de la Société Nationale des Chemins de fer français une facture pour chaque division budgétaire.

En cas de perte du bon de Chemin de fer, la Société Nationale des Chemins de fer français pourra produire en liquidation comme valant duplicata, une copie certifiée conforme de la souche du bon qui lui sera remise sur sa demande par le fonctionnaire de l'Intendance ayant émis le bon original.

e) Avaries du matériel de Chemin de fer

Il est fait, en gare de départ et en gare de destination, une vérification contradictoire entre le Commandant d'unité et le Chef de gare (ou leurs délégués), de l'état du matériel mis à la disposition de l'Autorité militaire. Cette vérification servira de base à toute demande d'indemnité qui pourrait être présentée par la Société Nationale des Chemins de fer français pour les dommages causés à son matériel, à l'occasion du transport, par le fait ou la faute de l'Autorité militaire.

f) Responsabilité

La responsabilité de la Société Nationale des Chemins de fer français est régie par les règles du droit commun.

Article 8 - Le présent arrêté, qui annule l'arrêté interministériel du 24 janvier 1939 (transports des militaires ou marins voyageant en unités constituées) et l'arrêté interministériel du 27 septembre 1939 (transport par autorail spécial, de militaires ou marins voyageant en unités constituées), prendra effet à partir du 20 juin 1944 pour les prix de la colonne A et du 25 janvier 1945 pour les prix de la colonne B.

Fait à Paris, le 2 Octobre 1945

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS
ET DES TRANSPORTS,

signé : René MAYER.

LE MINISTRE DES FINANCES,

signé : PLEVEN.

Nouveaux taux à substituer, à partir du 4 Octobre 1948, aux taux de base "voyageurs" et "marchandises" de l'arrêté du 2 octobre 1945 relatif à la taxation des transports de militaires ou marins voyageant en unités constituées, accompagnés ou non d'animaux ou de matériel.

Article 3 - Transports par les trains ordinaires de l'exploitation -

Les unités constituées, dont le transport est assuré par les trains ordinaires de l'exploitation, sont soumises au régime de taxation ci-après :

a) Personnel - Il est fait application, sans considération du nombre de voyageurs, des prix suivants :

- par compartiment et par kilomètre 12 fr.

(Prix du quart de tarif pour les militaires en sus lorsqu'ils prennent place dans un compartiment occupé par d'autres voyageurs).

sans que le prix total payé pour plusieurs compartiments d'une même voiture puisse excéder par kilomètre : 81^f,5

- par voiture ou véhicule et par kilomètre 81^f,5

b) Animaux inscrits sur les contrôles de l'armée -

7^f,6 par tête et par kilomètre, avec maximum par wagon utilisé et par kilomètre de 46 fr.7

c) Matériel et approvisionnements de toute nature appartenant à l'unité et transportés sur wagons de la Société Nationale des Chemins de fer -

25^f,9 par tonne et par kilomètre, avec maximum de 130 f,6 par wagon utilisé et par kilomètre, un wagon à boggies étant compté pour deux wagons dans le calcul de ce maximum.

Pour les chargements comprenant des masses indivisibles de plus de 20 tonnes et nécessitant l'utilisation de wagons d'un type spécial, le maximum est porté, par wagon et par kilomètre
à 392^f,4

.....

d) Matériel roulant sur rails -

.....
La taxe est calculée sur le poids réel réduit de 3 T.5 par
essieu à raison, par tonne et par kilomètre, de 30^f
avec minimum, par unité et par kilomètre, de 58^f,9
.....

Article 4 - Transports par trains spéciaux militaires -

a) Formation des trains -

.....

b) Taxation des transports -

Pour l'exécution des transports par trains spéciaux militaires, l'administration militaire acquittera la taxe indiquée ci-après :

- par train composé de dix véhicules ou payant pour ce nombre et par kilomètre 810^f,9
- par véhicule en sus de dix et par kilomètre 53,6
- maximum par train et par kilomètre 1831,6

.....

c) Taxes supplémentaires sur les sections fermées la nuit, sur les raccords militaires non exploités normalement et sur les sections comportant double traction -

Lorsque, dans les conditions prévues à l'alinéa a), un train spécial militaire emprunte la nuit une section de ligne où la circulation est interrompue la nuit, les dépenses afférentes à cette circulation extraordinaire sont remboursées à la Société Nationale des Chemins de fer Français par une taxe supplémentaire, par kilomètre de parcours effectué pendant l'interruption du service normal,
de 196^f,5

.....

Lorsqu'un train spécial militaire circule sur une section de ligne où, en exploitation normale, les trains de même tonnage que le train spécial militaire comportent l'emploi de la double traction, la Société Nationale des Chemins de fer Français est indemnisée des frais supplémentaires de traction sur cette section de ligne par une taxe supplémentaire, par kilomètre de parcours effectué en double traction,
de 261^f,9

.....

d) Stationnement et déplacement -

Si le matériel mis à la disposition de l'autorité militaire pour un transport par train spécial militaire n'est pas utilisé dans le délai de 24 heures à compter de l'heure fixée pour le départ ou de l'heure de mise à disposition effective du matériel - si celle-ci se trouvait être postérieure à la première - l'Administration militaire acquitte les frais de stationnement, calculés par journée indivisible non compris le jour de la mise à disposition du matériel, au taux ci-après :

- fourgon ou wagon à marchandises	262 ^f
- voiture à voyageurs	524 ^f

.....

Si le transport commandé n'a pas lieu, la Société Nationale des Chemins de Fer Français est rémunérée des frais de rassemblement et de déplacement du matériel par une allocation, par véhicule, de 982^f

Lorsque, sur l'ordre de l'autorité militaire, un train spécial militaire est formé dans une gare, puis dirigé à vide sur une autre gare pour prendre charge, ce transport donne lieu à l'allocation d'une taxe, par véhicule et par kilomètre, de 17^f/₆

.....

Article 5 - Transports par autorail spécial -

a) Mise en mouvement -

.....

b) Taxation des transports -

Pour l'exécution des transports par autorail spécial, l'administration militaire acquitte, par autorail et par kilomètre, les taxes indiquées ci-après :

.....

Type d'autorail utilisé	Parcours à charge	Parcours à vide
Autopneus Michelin, type 56 places	55 ^f ,7	49 ^f ,9
Autorails Berliet		
Autorails Renault, A, E, J		
Autorails de Dietrich 320 CV		
Autorails Bugatti 400 CV	77 ^f ,8	70 ^f ,6
Autorails Renault doubles ABV		
Autorails Standard (1)		
Autorails franco-belges TAR	114 ^f ,1	102 ^f ,8

(1) La taxe est majorée de 33 % en cas d'adjonction d'une remorque.

c) Taxe supplémentaire sur les sections fermées la nuit -

Lorsqu'un autorail emprunte la nuit une section de ligne où la circulation est interrompue la nuit, les dépenses afférentes à cette circulation extraordinaire sont remboursées à la Société Nationale des Chemins de Français par une taxe supplémentaire par kilomètre de parcours effectué sur cette section de ligne pendant l'interruption du service normal calculée au taux de 196^f,5

d) Stationnement et déplacement de matériel -

Si l'autorail mis à la disposition de l'autorité militaire n'est pas utilisé dans un délai de 24 heures à compter de l'heure fixée pour le départ ou de l'heure de mise à disposition (si celle-ci se trouve être postérieure à la première), il est perçu de cette autorité des frais de stationnement par journée indivisible, non compris le jour de mise à disposition, calculés au taux de 2.486^f,-

Si le transport commandé n'a pas lieu, la Société Nationale des Chemins de fer Français est rémunérée des frais de déplacement et de mise à disposition de l'autorail par une allocation, par autorail, de 4.757^f,-

Nouveaux taux à substituer, à partir du 24 novembre 1947, aux taux de base "voyageurs" et "marchandises" de l'arrêté du 2 octobre 1945 relatif à la taxation des transports de militaires ou marins voyageant en unités constituées, accompagnés ou non d'animaux ou de matériel.

Article 3 - Transports par les trains ordinaires de l'exploitation -

Les unités constituées, dont le transport est assuré par les trains ordinaires de l'exploitation, sont soumises au régime de taxation ci-après :

a) Personnel - Il est fait application, sans considération du nombre de voyageurs, des prix suivants :

- par compartiment et par kilomètre 9^f,-

(Prix du quart de tarif pour les militaires en sus lorsqu'ils prennent place dans un compartiment occupé par d'autres voyageurs).

sans que le prix total payé pour plusieurs compartiments d'une même voiture puisse excéder par kilomètre 61^f,3

- par voiture ou véhicule et par kilomètre 61^f,3

b) Animaux inscrits sur les contrôles de l'armée -

4^f,6 par tête et par kilomètre avec maximum par wagon utilisé et par kilomètre de 28^f,3.

c) Matériel et approvisionnements de toute nature appartenant à l'unité et transportés sur wagons de la Société Nationale des Chemins de fer -

15^f,7 par tonne et par kilomètre, avec maximum de 79^f,2 par wagon utilisé et par kilomètre, un wagon à boggies étant compté pour deux wagons dans le calcul de ce maximum.

Pour les chargements comprenant des masses indivisibles de plus de 20 tonnes et nécessitant l'utilisation de wagons d'un type spécial, le maximum de taxe est porté, par wagon et par kilomètre à 238,5

d) Matériel roulant sur rails -

.....
La taxe est calculée sur le poids réel réduit de 3T,5 par essieu à raison, par tonne et par kilomètre de.. 18,2 avec minimum, par unité et par kilomètre de 35,7
.....

Article 4 - Transports par trains spéciaux militaires -

a) Formation des trains -

b) Taxation des transports -

Pour l'exécution des transports par trains spéciaux militaires, l'administration militaire acquittera la taxe indiquée ci-après :

- par train composé de dix véhicules ou payant pour ce nombre et par kilomètre 491,8
- par véhicule en sus de dix et par kilomètre 32,5
- maximum par train et par kilomètre 1.110,8

.....
c) Taxes supplémentaires sur les sections fermées la nuit, sur les raccordements militaires non exploités normalement et sur les sections comportant double traction -

Lorsque, dans les conditions prévues à l'alinéa a) un train spécial militaire emprunte la nuit une section de ligne où la circulation est interrompue la nuit, les dépenses afférentes à cette circulation extraordinaire sont remboursées à la Société Nationale des Chemins de fer français par une taxe supplémentaire, par kilomètre de parcours effectué pendant l'interruption du service normal, de.. 119,2
.....
.....

Lorsqu'un train spécial militaire circule sur une section de ligne où, en exploitation normale, les trains de même tonnage que le train spécial militaire comportent l'emploi de la double traction, la Société Nationale des Chemins de fer français est indemnisée des frais supplémentaires de traction sur cette section de ligne par une taxe supplémentaire, par kilomètre de parcours effectué en double traction, de158^f,8

d) Stationnement et déplacement de matériel -

Si le matériel mis à la disposition de l'autorité militaire pour un transport par train spécial militaire n'est pas utilisé dans le délai de 24 heures à compter de l'heure fixée pour le départ ou de l'heure de mise à disposition effective du matériel - Si celle-ci se trouvait être postérieure à la première - l'Administration militaire acquitte les frais de stationnement calculés par journée indivisible non compris le jour de la mise à disposition du matériel, au taux ci-après :

- fourgon ou wagon à marchandises 158^f,8
- voiture à voyageurs..... 317,3
.....

Si le transport commandé n'a pas lieu, la Société Nationale des chemins de fer français est rémunérée des frais de rassemblement et de déplacement du matériel par une allocation, par véhicule, de 595^f,5

Lorsque, sur l'Ordre de l'autorité militaire, un train spécial militaire est formé dans une gare, puis dirigé à vide sur une autre gare pour prendre charge, ce transport donne lieu à l'allocation d'une taxe, par véhicule et par kilomètre, de 10^f,7
.....

Article 5 - Transports par autorail spécial -

a) Mise en mouvement -
.....

b) Taxation des transports -

Pour l'exécution des transports par autorail spécial, l'Administration militaire acquitte, par autorail et par kilomètre, les taxes indiquées ci-après :
.....

Type d'autorail utilisé	Parcours à charge	Parcours à vide
Autopneus Michelin, type 56 places	41 ^f 9	37 ^f 5
Autorails Berliet		
Autorails Renault, A, B, J,		
Autorails de Dietrich 320 CV		
Autorails Bugatti 400 CV	58 ^f 5	53 ^f 1
Autorails Renault doubles ABV		
Autorails Standard (1)		
Autorails franco-belges TAR	85 ^f 8	77 ^f 3

(1) La taxe est majorée de 33% en cas d'adjonction d'une remorque.

.....

c) Taxe supplémentaire sur les sections fermées la nuit-

Lorsqu'un autorail emprunte la nuit une section de ligne où la circulation est interrompue la nuit, les dépenses afférentes à cette circulation extraordinaire sont remboursées à la Société Nationale des chemins de fer français par une taxe supplémentaire par kilomètre de parcours effectué sur cette section de ligne pendant l'interruption du service normal, calculée au taux de 119^f2

d) Stationnement et déplacement de matériel-

Si l'autorail mis à la disposition de l'autorité militaire n'est pas utilisé dans un délai de 24 heures à compter de l'heure fixée pour le départ ou de l'heure de mise à disposition (si celle-ci se trouve être postérieure à la première), il est perçu de cette autorité des frais de stationnement par journée indivisible, non compris le jour de mise à disposition calculée au taux de 1.507^f6

.....

Si le transport commandé n'a pas lieu, la Société Nationale des Chemins de fer français est rémunérée des frais de déplacement et de mise à disposition de l'autorail par une allocation, par autorail, de 2.085^f1

.....

CONVENTION

conclue entre le Chef du Gouvernement, Ministre Secrétaire d'Etat à l'Intérieur et la Société Nationale des Chemins de fer Français, pour l'exécution et le règlement des transports de voyageurs.

Entre le Chef du Gouvernement, Ministre Secrétaire d'Etat à l'Intérieur,

d'une part,

et la Société Nationale des Chemins de fer Français, dont le siège est à Paris, 88, rue Saint-Lazare, représentée par M. FOURNIER, Président du Conseil d'Administration et M. GRIMPRET, Vice-Président du Conseil d'Administration.

d'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Article 1er - Objet de la Convention

La présente Convention est applicable aux transports de voyageurs et de bagages effectués pour le compte du Secrétariat d'Etat à l'Intérieur, à l'exclusion des transports intéressant la Direction des Réfugiés qui font l'objet de Conventions distinctes.

Article 2 - Demande de transport

Les autorités habilitées établissent des bons de transport du modèle reproduit à l'annexe à la présente Convention, sur présentation desquels les transports sont effectués sans paiement immédiat.

Ces bons, qui doivent être échangés à la gare de départ contre les titres de transport valables dans les trains, indiquent, pour les voyageurs isolés, le nom et prénom du titulaire, le parcours à effectuer et la classe de voiture à emprunter.

Dans le cas de déplacements collectifs, les bons doivent indiquer le nom, prénom et qualité du chef de groupe, le nombre de personnes qui l'accompagnent, le parcours à effectuer et la classe de voiture à utiliser.

Quand les voyageurs sont autorisés à faire transporter des bagages aux frais du Secrétariat d'Etat à l'Intérieur, mention doit en être indiquée sur le bon de transport.

.....

De plus, pour permettre l'application aux transports de personnels des réductions prévues en faveur des membres de familles nombreuses, des réformés de guerre et des gendarmes, les Services émetteurs des bons porteront, le cas échéant, sur ces pièces, les mentions :

- "carte famille nombreuse n°..... x % de réduction"
- "carte d'invalidité n°..... x % de réduction"
- "carte de circulation n°....."

avec indication du nom des titulaires de cartes (en cas de déplacements collectifs).

Article 3 - Conditions d'exécution des transports

Les conditions d'acheminement des transports par groupes doivent être concertées entre le Service qui ordonne les déplacements et le Chef d'Arrondissement d'Exploitation de la S.N.C.F.

Article 4 - Taxation des transports

Les transports visés à l'article 2 sont taxés aux conditions des tarifs commerciaux applicables dans chaque cas particulier.

Dans le cas où un train spécial est mis en marche, il est perçu un minimum de taxation correspondant au prix de 400 billets de 3ème classe. La taxe appliquée, en vertu de la Convention concernant les transports de matériel, aux transports de l'espèce effectués dans le train spécial entre, le cas échéant, en ligne de compte pour la détermination du minimum.

Article 5 - Règlement des transports

Le règlement des transports effectués aux conditions de la présente Convention a lieu postérieurement à leur exécution, à la demande de la Société Nationale des Chemins de fer Français par les soins du Secrétaire d'Etat à l'Intérieur.

Pour obtenir ce règlement, les titres de créance, appuyés des bons de transport, sont produits dans le délai d'un mois compté du dernier jour du mois pendant lequel les transports ont été exécutés.

Sur la vu de ces pièces et dans les dix jours de leur remise, le Secrétaire d'Etat à l'Intérieur ordonne un compte égal aux 5/6èmes du montant des titres de créance.

Le paiement du solde doit intervenir dans le délai de 30 jours à courir du dépôt de ces titres.

.....

Passé ce délai, tout retard dans le règlement imputable à l'un des deux donne lieu au versement, à la Société Nationale des Chemins de fer, d'intérêts moratoires calculés au taux d'escompte de la Banque de France majoré de 1 % et courant à partir de l'expiration du délai de 30 jours susvisé.

Article 6 - Responsabilité

La responsabilité de la S.N.C.F. est régie par les règles en vigueur pour les transports commerciaux.

Article 7 - Durée d'application de la Convention

La présente Convention est consentie pour une année à partir du 1er octobre 1942. Elle continuera ensuite par tacite reconduction d'année en année, chacune des parties contractantes étant libre de résilier cette Convention en prévenant l'autre partie trois mois au moins avant l'expiration de chaque période annuelle.

Article 8 - Application de la Convention et exemption de la formalité d'enregistrement.

La présente Convention, conclue entre le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Intérieur et la Société Nationale des Chemins de fer Français, dans le cadre de l'article 29 du Cahier des Charges de la Société précitée, annexé au décret du 31 décembre 1937, sera soumise à l'approbation du Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances et du Secrétaire d'Etat aux Communications.

Elle est exempte de la formalité de l'enregistrement par application de l'article 80 de la loi du 19 mai 1818.

Fait à Paris, le 1er septembre 1943

en deux originaux, dont un pour le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Intérieur et un pour la S.N.C.F.

P. Le Chef du Gouvernement
Ministre Secrétaire d'Etat à l'Intérieur,
Par délégation : Le Conseiller d'Etat
Secrétaire Général à la Police
René BONISQUET

Pour la Société Nationale des Chemins de fer
français,
Le Vice-Président Le Président
du Conseil du Conseil
d'Administration, d'Administration,
SILVAPRET FOURNIER

Approuvé :
P. Le Ministre Secrétaire d'Etat
aux Finances,
Le Conseiller d'Etat
Secrétaire Général pour les Affaires
Economiques
ZATFREYA

Approuvé ;
Le Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle
et aux Communications,
BICHELONNE

tes de mmande s rames	Fournies par	Parcours	Places offertes	Observati
I - Libérables				
2/48	S.O.	S.O. Metz Bordeaux Metz Rennes S.O. 350 930 930 720 370	1.100	
"	O.	O. Strasbourg Bordeaux Strasbg Rennes 500 1080 1080 870	1.100	
"	S.E.	S.E. Metz Dijon Strasbg Rennes S.E. 490 334 340 870 370	1.100	
"	S.E.	S.E. Metz Marseille Strasbg Lille S.E. 490 840 840 510 770	1.100	
"	N.	N. Metz Lyon Metz Lille 230 490 490 350	1.100	
"	E.	Strasbg Lyon Strasbg Paris 490 490 500	1.100	
6/48	S.E.	S.E. Metz Rennes Metz Lyon Strasbg Paris 490 720 490 490 500	900	
"	O.	O. Strasbg Rennes Strasbg Besançon Metz Paris 500 870 870 280 340 380	1.100	
"	S.O.	S.O. Metz Bordeaux Metz Lille S.O. 350 930 930 350 260	1.300	
"	N.	N. Strasbg Bordeaux Strasbg Lille 390 1080 1080 510	1.200	
"	N.	N. Strasbg Toulouse Strasbg Lille 390 1210 1210 510	800	
8/48	E.	Strasbg Lyon E. 490 490	1.100	
8/48	O.	O. Strasbg Rennes 500 870	1.100	
11/48	S.E.	S.E. Strasbg Lyon Strasbg Lyon Strasbg 490 490 490 490 490 Strasbg Toulouse Strasbg Dijon 1210 1210 340	1.250	

Dates de commande des rames	Fournies par	Parcours	Places offertes	Observat
26/11/48	S.O.	S.O. Strasbg Marseille Strasbg Orléans ----- ----- ----- ----- 500 840 640 625	1.150	
"	E.	Strasbg Rennes Metz Paris ----- ----- ----- 870 720 350	1.300	
"	O.	O. Metz Rennes Strasbg Paris ----- ----- ----- ----- 350 720 870 500	1.150	
26/1/49	E.	Strasbg Paris ----- 500	700	
"	E.	Metz Paris ----- 350	760	
"	O.	O. Strasbg Le Mans ----- ----- 500 715	700	
"	S.E.	S.E. Strasbg Lyon ----- ----- 490 490	1.100	
5/3/49	O.	O. Strasbg Rennes Metz Lille O. ----- ----- ----- ----- 500 870 720 350 260	1.100	
"	O.	O. Strasbg Bordeaux O. ----- ----- 500 1080 580	900	
"	S.O.	S.O. Strasbg Lyon Strasbg Lille S.O. ----- ----- ----- ----- 500 490 490 510 260	1.500	
"	S.O.	S.O. Strasbg Toulouse ----- ----- 500 1210	1.000	
"	E.	Metz Paris Metz Paris ----- ----- ----- 350 350 350	1.000	
"	E.	Metz Bordeaux E. ----- ----- 930 580	1.000	
"	N.	N. Metz Rennes Strasbg Lille ----- ----- ----- 230 1220 870 510	1.100	
"	S.E.	S.E. Strasbg Marseille Strasbg Paris ----- ----- ----- ----- 490 840 840 500	1.200	
"	S.E.	S.E. Strasbg Lyon ----- ----- 490 490	1.200	

16860

15350

130

Date de commande des rames	Fournies par	Parcours	Places offertes	Obsei
5/4/48	E	II - <u>Recrues</u> Paris Strasb. Paris Strasb. Paris Strasb. 500 500 500 500 500 Strasb. Paris Metz Paris Metz Paris Azay 500 380 350 400 270 Azay Strasb. 410	I.000	
"	S.O.	Azay Metz Amiens Strasb. Lille Azay 620 400 550 510 530 Azay Metz S.O. 620 350	I.000	
"	S.O.	Azay Strasb. Besançon Strasb. Besançon Strasb. 410 250 250 250 250 Strasb. Sathonay Toulon S.O. 490 480 930	800	
"	S.E.	Sathonay Metz Marseille Metz Sathonay Marseille 490 840 840 490 350 Marseille Rivesaltes Strasb. Paris Marseille 350 970 500 840	I.100	
"	S.E.	Sathonay Metz Besançon Metz Soissons Marseille 490 340 340 330 980 Marseille Rivesaltes Metz Amiens Metz S.E. 330 970 400 400 490	I.100	
"	N.	Cambrai Marseille Strasb. Amiens Strasb. Amiens Strasb. 780 840 550 550 550 550 Strasb. Amiens Metz N 550 400 230	I.100	
"	N	Cambrai Marseille Strasb. Soissons Marseille N 980 840 470 910 860	800	
"	O.	Rennes Metz Rennes Metz O 720 720 350	I.000	
"	O.	Rennes Strasb. Rennes Strasb. O 870 870 500	I.000	

Dates de commande des rames	Fournies par	Parcours	Places offertes	Observer
18/5/48	O.	St-Brieuc Marseille O. 1338 860	1.000	
6/11/48	S.E.	Sathonay Strasbg Rouen Metz Rouen Strasbg Besançon 490 640 490 490 640 250 Besançon Strasbg Nîmes Metz Sathonay Marseille 250 770 490 350 Marseille Paris Marseille 860 860	800	
"	S.E.	Nîmes Metz Strasbourg Marseille Rivesaltes Metz 490 160 840 330 980 Metz Sathonay Metz Paris Marseille 490 440 350 860	1.200	
"	O.	Angers Metz Angers Strasbourg Angers Metz 660 660 810 810 660 Metz Angers Strasbourg O. 660 810 810	1.100	
"	E.	Paris Strasbourg Paris Strasbourg Paris Metz 500 500 500 500 350 Metz Paris Metz Paris Marseille Nîmes Strasbourg 350 350 350 860 130 740	1.500	
"	N.	N. Rouen Strasbourg Rouen Strasbourg Rouen 140 640 640 640 640 Rouen Metz Rouen Strasbourg Besançon Metz 490 490 640 250 340 Metz Cambrai Marseille Cambrai Marseille Cambrai 310 980 980 980 980 Cambrai Marseille N. 960 860	800	

8400

Date de commande des rames	Fournies par	Parcours	Places offertes	Observations
6/11/48	S.O.	S.O. Angers Metz Tours Strasb. Angers Strasb. 110 660 590 730 810 810 Strasb. Angers Strasb. Sathonay Marseille S.O. 810 810 490 350 860	800	
"	O.	Angers Marseille Sathonay Marseille Tours Metz O. 900 350 350 790 780 350	800	
"	S.E.	Nîmes Strasb. S.E. 770 490	550	
"	O.	Angers Marseille Angers Marseille O 900 900 900 900	980	
"	S.O.	St-Médard Marseille S.O. 670 670	600	
III - <u>Permissionnaires</u>				
9/1/48	O.	O Strasb. Bordeaux Strasb. Lyon Strasb. 500 1080 1080 490 490 Strasb. Rennes Strasb. Lille O 870 870 510 260	1.100	3239 8900 6400 19030 103 1.100 20 951
"	S.E.	S.E. Strasb. Toulouse Metz Lyon Strasb. 490 1210 1060 440 490 Strasb. Rennes Strasb. Paris 870 870 500	1.000	
"	N.	N. Metz Dijon Metz Marseille Metz 230 290 290 840 840	1.100	
"		Metz Rennes Metz Lille 720 720 350	3.200	

Dates de commande des rames	Fournies par	Parcours	Places offertes	Observations
9/1/48	S.O.	Bordeaux Strasbg Lyon Strasbg Rennes Strasbg 1080 490 490 870 870 Strasbg Lille Metz S.O. 510 350 350	1.100	
"	S.O.	Touloise Strasbg Lyon Metz Rennes Strasbg 1210 490 350 720 870 Strasbg Lille Strasbg S.O. 510 510 500	1.000	
"	S.E.	Dijon Metz Marseille Metz Rennes Metz 240 840 840 720 720 Metz Paris Strasbg S.E. 350 500 490	800	
10/1/48	E.	E. Coblenze Metz 150 160	1.000	
10/7/48	O.	O. Metz Rennes 350 420	1.030	
"	O.	O. Strasbg Rennes 500 870	750	
"	E.	Metz Lyon E. 490 490	1.000	
"	E.	Strasbg Lyon E. 440 490	980	
17/8/48	O.	O. Metz Bordeaux O. 350 930 580	900	
"	S.O.	S.O. Strasbg Bordeaux 500 1080	950	
"	E.	Strasbg Toulouse E. 1210 710	700	
"	S.E.	S.E. Strasbourg Marseille 490 40	880	

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT

1^{re} DIVISION

M N° 11,412.3/3

Monsieur le Directeur
du Service Commercial,

R. C. Seine, 276.448 B

26 MARS 1949

Paris, le

19

8, rue de Londres (9^e)Tél. TRinité 91.73 et la suite
Inter TRinité 110.1
pièces
jointesObjet - Transports militaires: libérables, recrues, permissionnaires.

Nous sommes fréquemment appelés à fournir des rames complètes de voitures pour assurer les transports de libérables, de recrues ou de permissionnaires qui nous sont annoncés par la Commission Centrale des Chemins de fer.

Ainsi, un transport de libérables de la classe 1948/I, qui a eu lieu les 17, 18 et 19 courant au départ de Strasbourg et de Metz, a nécessité la constitution de 9 rames, qui ont été fournies par les Régions suivantes :

Est.....	2 rames	Sud-Ouest.....	2 rames
Nord.....	1 rame	Sud-Est.....	2 rames
Ouest.....	2 rames		

La Région de l'Est ne pouvant fournir que les deux rames indiquées ci-dessus, nous nous sommes trouvés dans l'obligation de prélever le complément sur d'autres Régions, ce qui a entraîné de longs parcours h.l.p., non seulement pour la mise en place des rames nécessaires aux premiers mouvements, mais aussi pour le renvoi de celles-ci vers les points de concentration aux fins de réutilisation.

Au cours de l'année 1948 et au début de 1949, nous avons eu à fournir les rames indiquées à l'état ci-joint, lequel reprend les parcours h.l.p. effectués par chacune d'elles, généralement 3 parcours h.l.p. pour deux parcours à charge, et parfois 2 parcours h.l.p. pour un seul parcours à charge.

Je crois devoir appeler votre attention sur le fait que, pour les transports de l'espèce, la S.N.C.F. n'est rémunérée que par la perception du prix du billet 1/4 de place, conformément aux dispositions de l'article 22 du Cahier des Charges visant les

.....

transports de "militaires ou marins voyageant soit en groupe ou en détachements encadrés, soit isolément, pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission, appelés sous les drapeaux, ou rentrant dans leurs foyers après libération".

Il n'est perçu aucune taxe de transport pour les mouvements haut-le-pied de rames, ce qui paraît anormal, attendu que les dépenses imposées à la S.N.C.F. par ces mouvements sont très importantes.

Il convient en effet de remarquer qu'il s'agit ici de transports massifs, concentrés généralement en un ou deux points du territoire et à exécuter dans un très court délai. La S.N.C.F. ne peut faire face à ces transports qu'en mettant en marche des trains spéciaux, les trains du service régulier ne pouvant, en tout état de cause, absorber ce trafic supplémentaire exceptionnel et momentané, provoqué par décision de l'autorité militaire.

L'article 22 du Cahier des Charges, qui stipule ce qui suit, devrait nous permettre d'obtenir le remboursement des frais occasionnés par les mouvements haut-le-pied de rames :

"Les réductions ci-dessus⁽¹⁾ ne s'appliquent qu'au prix de transport proprement dit à l'exclusion des frais accessoires et des suppléments prévus pour l'usage de certaines voitures ou de certains trains".

Par ailleurs, l'article 26 du dit Cahier des Charges indique encore :

"Les charges résultant pour la Société Nationale des obligations qui lui incombent, à l'égard des services publics en exécution des articles 22, etc..., seront évaluées par les Ministres des Travaux Publics et des Finances sur l'avis de Commission spéciales comprenant des représentants de la Société Nationale et des Ministres intéressés.

"Le montant de ces charges donnera lieu à remboursement à la Société Nationale dans les conditions qui seront arrêtées d'un commun accord par les Ministres des Travaux Publics et des Finances, la Société Nationale entendue".

Je vous serais obligé de vouloir bien examiner la question ainsi posée et de me tenir au courant de la suite que vous voudrez bien lui réserver.

Le Directeur
du Service Central du Mouvement,

Indagation

- (1) a) les militaires et marins ainsi que leurs bagages, au quart du tarif général applicable aux voyageurs ordinaires et à leurs bagages.
b) les animaux, quels que soient le nombre et la qualité des convoyeurs, au tiers de la taxe à l'unité fixée par les tarifs commerciaux.

il s'agit de droit d'inscription, de rames pour aller à certains trains, de suppléments pour places couchées, etc.

arrêté du 2-10-45

MINUTE

Monsieur le Directeur,

Taxation des trains spéciaux pour le transport des
recrues, des permissionnaires et des libérables.

Le Service Central M. a attiré notre attention sur le fait que les transports de recrues, de permissionnaires ou de militaires libérables nécessitaient la mise en marche de trains spéciaux très mal utilisés parce qu'ils donnent lieu à de longs parcours à vide pour aller prendre charge et pour le renvoi du matériel.

Cette situation est due essentiellement aux conditions dans lesquelles se trouvent concentrées, depuis la guerre, les troupes occupant l'Allemagne. Avant la guerre, elles étaient dispersées dans les nombreuses garnisons du territoire et le problème des transports massifs ne se posait vraiment pas.

Le Service M. signale notamment que la libération de la Classe 1948/1 a nécessité la constitution de 9 rames au départ de Strasbourg et Metz, rames prélevées sur le matériel des différentes Régions avec de longs parcours haut le pied, et que, au cours des années 1948 et 1949 ce sont 65 trains qui ont été mis en marche pour le transport des libérables, recrues ou permissionnaires, offrant chacun, en moyenne, un millier de places. Il demande s'il ne serait pas possible d'obtenir une rémunération plus équitable que la perception du 1/4 tarif appliqué aux seuls parcours à charge.

Si l'on considère la question sous l'angle des obligations qui nous incombent, on peut dire que nous ne sommes pas tenus à faire des trains spéciaux, non demandés d'ailleurs par la Guerre. Nos trains rapides et express sont à nombre de places limité et nous ne sommes pas obligés de les dédoubler, nous pourrions donc pratiquement envisager d'absorber l'excédent de trafic occasionnel dans les trains du service ordinaire.

L'Arrêté du 2 Octobre 1945 des Ministres des Travaux Publics et des Finances, relatif à la taxation des transports de militaires voyageant en "Unités constituées" s'applique également à des transports de "détachements" importants par trains spéciaux demandés par l'Autorité Militaire, mais la notion de détachement

.....

est définie par le dit Arrêté comme "Groupes formés par la réunion de plusieurs militaires appartenant à la même Unité ou à des Unités différentes et commandés par un ou plusieurs gradés spécialement désignés". La taxation de l'Arrêté, qui nous assure une rémunération beaucoup plus avantageuse que le tarif militaire, n'est évidemment prévue pour les transports qui nous occupent.

Aussi, contrairement à ce que pense le Service Central du Mouvement, ne pouvons-nous légalement exiger une taxation différente de celle du 1/4 de place.

La seule solution à envisager serait la suivante : Traiter la Guerre comme un organisateur ordinaire de voyages en groupes et exiger une garantie pour la mise en marche des trains spéciaux. Cette garantie est fixée, dans les cas exceptionnels de parcours simples, au produit de 500 billets de 5e classe à plein tarif. Les trains spéciaux dont le Service M. nous donne l'énumération comportaient en moyenne 1073 places offertes pour le transport des libérables, 950 pour le transport des recrues et des permissionnaires. La garantie de 500 billets à plein tarif correspondrait à 2.000 billets à 1/4 de place, c'est-à-dire à beaucoup plus de billets que de places offertes. Aucune formule tarifaire ne paraît donc satisfaisante.

Pouvons-nous nous refuser, dans ces conditions, à faire des trains spéciaux pour les transports massifs considérés ?

Pratiquement, pour absorber l'important supplément de trafic, nous ne saurions compter sur les trains du service courant; nous nous verrions dans l'obligation de dédoubler des trains omnibus. Les dépenses qui en résulteraient seraient du même ordre que celles que le Service M. voudrait éviter, et nous mécontenterions tout le monde. En conséquence, j'estime que, compte tenu des relations que nous entretenons avec la Guerre, nous ne pouvons que maintenir le statu quo.

Taxation d'un train de 1.100 militaires 3^e class.

I. Tarif général. $0,75 \times 1100 =$ 825^f par km
(article 22 du cahier des charges)

II. Arrêté du 2 octobre 1945.

(article 4 c : transport par train spécial militaire de détachements importants sur les bases actuelles, et avec les dispositions actuellement débattues avec la guerre, le prix de transport s'établissant comme suit :

14 voitures C.10. correspondant à $14 \times 3 = 42$ véhicules
(à 2 bogies)

10 premiers véhicules 731^f

15 véhicules $48,7 \times 15 =$ 730,5

17 véhicules 685,1

2146,6^f

2146,6^f par km

Il convient de considérer que l'arrêté précise ce que l'on doit entendre par "détachement" : le groupe formé par la réunion de plusieurs militaires appartenant à la même unité ou à des unités différentes et commandés par un ou plusieurs grades spécialement désignés. Le transport de détachements donne lieu à l'établissement d'un "bon de chemin de fer" 237^{rs}.

D'autre part les trains spéciaux militaires sont fournis à la demande de l'autorité militaire. Est-il vraisemblable que celle-ci consente à nous "demander" une formule aussi onéreuse ? Tout ce que nous pouvons faire est d'essayer d'absorber dans les trains du service ordinaire un supplément de trafic occasionnel, ou de forcer, comme nous sommes amenés à le faire pour le transport de groupes importants, le matériel mis à disposition des gares, sans supplément de train.

(En temps normal lorsque les troupes étaient dispersées sur tout le territoire français au lieu d'être concentrées en Allemagne, les difficultés signalées par M. n'existaient pas.)

Paris, le 20 Avril 1949

*d'abord sur A et B
le rattachement il les mène sur C
sur régions B. 21/4*

Monsieur le Directeur,

Taxation des trains spéciaux pour le transport des
recrues, des permissionnaires et des libérables.

Le Service Central M. a attiré notre attention sur le fait que les transports de recrues, de permissionnaires ou de militaires libérables nécessitaient la mise en marche de trains spéciaux très mal utilisés parce qu'ils donnent lieu à de longs parcours à vide pour aller prendre charge et pour le renvoi du matériel.

Cette situation est due essentiellement aux conditions dans lesquelles se trouvent concentrées, depuis la guerre, les troupes occupant l'Allemagne. Avant la guerre, elles étaient dispersées dans les nombreuses garnisons du territoire et le problème des transports massifs ne se posait vraiment pas.

Le Service M. signale notamment que la libération de la Classe 1948/1 a nécessité la constitution de 9 rames au départ de Strasbourg et Metz, rames prélevées sur le matériel des différentes Régions avec de longs parcours haut le pied, et que, au cours des années 1948 et 1949 ce sont 65 trains qui ont été mis en marche pour le transport des libérables, recrues ou permissionnaires, offrant chacun, en moyenne, un millier de places. Il demande s'il ne serait pas possible d'obtenir une rémunération plus équitable que la perception du 1/4 tarif appliqué aux seuls parcours à charge.

Si l'on considère la question sous l'angle des obligations qui nous incombent, on peut dire que nous ne sommes pas tenus à faire des trains spéciaux, non demandés d'ailleurs par la Guerre. Nos trains rapides et express sont à nombre de places limité et nous ne sommes pas obligés de les dédoubler, nous pourrions donc ~~par conséquent~~ envisager d'absorber l'excédent de trafic occasionnel dans les trains du service ordinaire.

L'Arrêté du 2 Octobre 1945 des Ministres des Travaux Publics et des Finances, relatif à la taxation des transports de militaires voyageant en "Unités constituées" s'applique également à des transports de "détachements" importants par trains spéciaux demandés par l'Autorité Militaire, mais la notion de détachement

.....

est définie par le dit Arrêté comme "Groupes formés par la réunion de plusieurs militaires appartenant à la même Unité ou à des Unités différentes et commandés par un ou plusieurs gradés spécialement désignés". La taxation de l'Arrêté, qui nous assurait une rémunération beaucoup plus avantageuse que le tarif militaire, n'est évidemment par prévue pour les transports qui nous occupent.

Aussi, contrairement à ce que pense le Service Central du Mouvement, ne pouvons-nous légalement exiger une taxation différente de celle du 1/4 de place.

du point de vue technique
La seule solution à envisager serait la suivante : Traiter la Guerre comme un organisateur ordinaire de voyages en groupes et exiger une garantie pour la mise en marche des trains spéciaux. Cette garantie est fixée, dans les cas exceptionnels de parcours simples, au produit de 500 billets de 3e classe à plein tarif. Les trains spéciaux dont le Service M. nous donne l'énumération comportaient en moyenne 1073 places offertes pour le transport des libérables, 950 pour le transport des recrues et des permissionnaires. La garantie de 500 billets à plein tarif correspondrait à 2.000 billets à 1/4 de place, c'est-à-dire à beaucoup plus de billets que de places offertes. Aucune formule tarifaire ne paraît donc satisfaisante.

Pouvons-nous nous refuser, dans ces conditions, à faire des trains spéciaux pour les transports massifs considérés ?

A | Pratiquement, pour absorber l'important supplément de trafic, nous ne saurions compter sur les trains du service courant; nous nous verrions dans l'obligation de dédoubler des trains omnibus. Les dépenses qui en résulteraient seraient du même ordre que celles que le Service M. voudrait éviter, et nous mécontenterions tout le monde. En conséquence, j'estime que, compte tenu des relations que nous entretenons avec la Guerre, nous ne pouvons que maintenir le statu quo.

B | *La seule solution serait que le Service du Mouvement obtienne de l'administration de la Guerre un certain allègement de la période d'attente qui lui permettrait d'insérer plus facilement à son trafic les trains spéciaux.*

Exp. Negociant

Tandis que les imposables pour qui on a
poursuivi, légalement, une taxation différente de
celle que $\frac{1}{2}$ de plus, les imposant quelquefois plus
pour ~~leurs~~ leurs ombrages subiraient la miséricorde
de la loi et ne seraient pas devenus de véritables
victimes d'une erreur de la justice. Et ce
est qu'il n'y a pas de différence entre
un impôt et une charge, et que l'on ne peut
pas faire une charge d'un impôt sans en faire
un impôt.

23-4-49



SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS
SERVICE COMMERCIAL - 54 BOULEVARD HAUSSMANN PARIS IX - TRI 76-00

-MC-

V/réf :

du

2ème Division/1

N/réf : 521.112
49.06

Objet :

Paris, le

mai 19 49

Monsieur le Directeur du
Service Central du Mouvement

Par lettre 2ème Division-N°II.412.3/3-du 26 mars, vous m'avez signalé que le transport des recrues, des permissionnaires et des libérables nécessite fréquemment la mise en marche de trains spéciaux donnant lieu à de longs parcours à vide, pour aller prendre charge et pour le renvoi du matériel. Vous proposiez que, en s'appuyant sur certains textes de son Cahier des Charges, la S.N.C.F. se fasse rembourser par la Guerre les dépenses, très importantes, occasionnées par les mouvements haut le pied de rames.

À mon avis, les textes en question ne permettent pas à la S.N.C.F. de demander ce remboursement.

En effet, la phrase de l'article 22 du Cahier des Charges "Les réductions ci-dessus (quart du tarif général...) ne s'appliquent qu'aux prix de transport proprement dit, à l'exclusion des frais accessoires et des suppléments prévus pour l'usage de certaines voitures ou de certains trains", vise sans aucun doute, comme éléments non passibles de la réduction, le droit d'enregistrement des bagages accompagnés, les surtaxes pour accès à certains trains ou autorails, les suppléments pour places couchées.

D'autre part, l'arrêté prévu à l'article 26 du Cahier des Charges pour fixer les conditions de remboursement à la S.N.C.F. des charges résultant pour elle des obligations qui lui incombent en exécution de l'article 22 du Cahier des charges (Arrêté du 2 octobre 1945 des Ministres des Travaux Publics et des Finances) a trait à la taxation des transports de militaires voyageant, soit en unités constituées, soit en détachements importants par trains spéciaux demandés par l'Autorité militaire. Et le même arrêté définit les "détachements" comme des "groupes formés par la réunion de plusieurs militaires appartenant à la même unité ou à des unités différentes et commandés par un ou plusieurs gradés spécialement désignés". Aussi, bien que cela ne soit pas expressément indiqué dans son texte, il ne s'applique qu'à des transports de militaires.

voyageant pour le service et non à des transports de militaires
permissionnaires ou libérables et, encore moins, de recrues.

Info. d'ici un peu de temps, permissionnaires et recrues
Nous ne pouvons donc légalement exiger, pour ces
transports, une taxation différente de celle du 1/4 de place.

La seule solution à envisager, du point de vue tarifaire, serait la suivante :
Le seul ~~la~~ *seule* solution à envisager, du point de vue tarifaire, serait la suivante : ~~à~~ *traiter* la Guerre comme un organisateur ordinaire de voyages en groupes et exiger ~~une~~ *une* garantie pour la mise en marche des trains spéciaux. Cette garantie est fixée, dans les cas exceptionnels de parcours simples, au produit de 500 billets de 3ème classe à plein tarif. Les trains spéciaux mentionnés dans le relevé annexé à votre lettre comportaient en moyenne 1073 places offertes pour le transport des libérables, 950 pour le transport des recrues et des permissionnaires. La garantie de 500 billets à plein tarif correspondrait à 2.000 billets à 1/4 de place, c'est-à-dire à beaucoup plus de billets que de places susceptibles d'être offertes. ~~Aucune formule tarifaire ne paraît donc satisfaisante et une telle solution n'a aucun caractère d'équité.~~

Pourriez-vous alors
~~Pouvons-nous~~ nous nous refuser, dans ces conditions, à ~~à~~ *d'* faire des trains spéciaux pour les transports massifs considérés?

Pratiquement, pour absorber l'important supplément de trafic, nous ne saurions compter sur les trains du service courant. ~~ne nous verrions dans l'obligation de dédoubler des trains omnibus.~~ Les dépenses qui en résulteraient seraient probablement du même ordre que celles que nous voudrions éviter, et nous méconterions tout le monde. En conséquence, j'estime que, compte tenu des relations que nous entretenons avec la Guerre, nous ne pouvons que maintenir le statu quo.

J'aurais peut-être
Toutefois, pour ce qui concerne les transports de libérables, il ~~me semble~~ *me semble* qu'il y aurait intérêt à allonger la période pendant laquelle les transports de l'espèce s'effectuent habituellement, afin de permettre d'écouler plus facilement, dans des conditions moins onéreuses pour la S.N.C.F., ce gros trafic supplémentaire.

Si vous partagez ma manière de voir, je vous demanderai de bien vouloir me faire connaître la durée sur laquelle il serait nécessaire d'étaler ces transports. J'interviendrais alors auprès du Ministère de la Guerre pour tenter de lui faire accepter une telle mesure.

LE DIRECTEUR DU SERVICE COMMERCIAL,

V. s'il y a lieu, s'adresser au Ministère de la Guerre pour l'acceptation de la mesure.

Monsieur le Directeur du
Service Central du Mouvement

Par lettre (1ère Division N° 11.412.3/3) du 26 mars, vous m'avez signalé que le transport des recrues, des permissionnaires et des libérables nécessite fréquemment la mise en marche de trains spéciaux donnant lieu à de longs parcours à vide pour aller prendre charge et pour le renvoi du matériel. Vous proposiez que, en s'appuyant sur certains textes de son Cahier des Charges, la S.N.C.F. se fasse rembourser par la Guerre les dépenses, très importantes, occasionnées par les mouvements haut le pied de rames.

A mon avis, les textes en question ne permettent pas à la S.N.C.F. de demander ce remboursement.

En effet, l'article 22 du Cahier des Charges ne nous permet de percevoir comme prix de transport proprement dit pour les isolés que le 1/4 du tarif général.

D'autre part, l'arrêté prévu à l'article 26 du Cahier des Charges pour fixer les conditions de remboursement à la S.N.C.F. des charges résultant pour elle des obligations qui lui incombent en exécution de l'article 22 du Cahier des charges (Arrêté du 2 octobre 1945 des Ministres des Travaux Publics et des Finances) a trait à la taxation des transports de militaires voyageant, soit en unités constituées, soit en détachements importants par trains spéciaux demandés par l'autorité militaire. Et le même arrêté définit les "détachements" comme des "groupes formés par la réunion de plusieurs militaires appartenant à la même unité ou à des unités différentes et commandés par un ou plusieurs gradés spécialement désignés". Aussi, bien que cela ne soit pas expressément indiqué dans son texte, il ne s'applique qu'à des transports de militaires voyageant pour le service et non à des transports de militaires permissionnaires ou libérables et, encore moins, de recrues.

Nous ne voyons donc aucun texte nous permettant d'exiger, pour ces transports, une taxation différente de celle du 1/4 de place.

On pourrait cependant envisager de traiter la Guerre comme un organisateur ordinaire de voyages en groupes et exiger la garantie habituelle pour la mise en marche des trains spéciaux. Cette garantie est fixée, dans les cas exceptionnels de parcours simples, au produit de 500 billets de 3^{ème} classe à plein tarif. Les trains spéciaux mentionnés dans le relevé annexé à votre lettre comportaient en moyenne 1073 places offertes pour le transport des libérables, 950 pour le transport des recrues et des permissionnaires. La garantie de 500 billets à plein tarif correspondrait à 2.000 billets à 1/4 de place, c'est-à-dire à beaucoup plus de billets que de places susceptibles d'être offertes et une telle solution n'a aucune chance d'être admise.

Pourrions-nous alors refuser de faire des trains spéciaux pour les transports massifs considérés ?

Pratiquement, pour absorber l'important supplément de trafic, nous ne serions pas réglementairement obligés de dédoubler les trains express ou rapides, mais nous serions contraints de le faire pour les omnibus. Les dépenses qui en résulteraient seraient du même ordre que celles que nous voudrions éviter, et nous mécontenterions tout le monde. En conséquence, j'estime que, compte tenu des relations que nous entretenons avec la Guerre, nous ne pouvons que maintenir le statu quo.

Toutefois, pour ce qui concerne les libérables, il y aurait peut-être intérêt à allonger la période pendant laquelle les transports de l'espèce s'effectuent habituellement, afin de permettre d'écouler plus facilement, dans des conditions moins onéreuses pour la S.N.C.F., ce gros trafic supplémentaire.

S'il en était bien ainsi, je vous demanderais de me faire connaître la durée sur laquelle il serait nécessaire d'étaler ces transports. J'interviendrais alors auprès du Ministère de la Guerre en vue de lui faire accepter une telle mesure.

/ LE DIRECTEUR DU SERVICE COMMERCIAL,

Signé RAMÉ

MINUTE

Monsieur le Directeur du
Service Central du Mouvement

Par lettre (2ème Division N° 11.412.3/3) du 26 mars, vous m'avez signalé que le transport des recrues, des permissionnaires et des libérables nécessite fréquemment la mise en marche de trains spéciaux donnant lieu à de longs parcours à vide pour aller prendre charge et pour le renvoi du matériel. Vous proposiez que, en s'appuyant sur certains textes de son Cahier des Charges, la S.N.C.F. se fasse rembourser par la Guerre les dépenses, très importantes, occasionnées par les mouvements haut le pied de rames.

A mon avis, les textes en question ne permettent pas à la S.N.C.F. de demander ce remboursement.

En effet, l'article 22 du Cahier des Charges ne nous permet de percevoir comme prix de transport proprement dit pour les isolés que le 1/4 du tarif général.

D'autre part, l'arrêté prévu à l'article 26 du Cahier des Charges pour fixer les conditions de remboursement à la S.N.C.F. des charges résultant pour elle des obligations qui lui incombent en exécution de l'article 22 du Cahier des charges (Arrêté du 2 octobre 1945 des Ministres des Travaux Publics et des Finances) a trait à la taxation des transports de militaires voyageant, soit en unités constituées, soit en détachements importants par trains spéciaux demandés par l'Autorité militaire. Et le même arrêté définit les "détachements" comme des "groupes formés par la réunion de plusieurs militaires appartenant à la même unité ou à des unités différentes et commandés par un ou plusieurs gradés spécialement désignés". Aussi, bien que cela ne soit pas expressément indiqué dans son texte, il ne s'applique qu'à des transports de militaires voyageant pour le service et non à des transports de militaires permissionnaires ou libérables et, encore moins, de recrues.

Nous ne voyons donc aucun texte nous permettant d'exiger, pour ces transports, une taxation différente de celle du 1/4 de place.

.....

On pourrait cependant envisager de traiter la Guerre comme un organisateur ordinaire de voyages en groupes et exiger la garantie habituelle pour la mise en marche des trains spéciaux. Cette garantie est fixée, dans les cas exceptionnels de parcours simples, au produit de 500 billets de 3ème classe à plein tarif. Les trains spéciaux mentionnés dans le relevé annexé à votre lettre comportaient en moyenne 1073 places offertes pour le transport des libérables, 950 pour le transport des recrues et des permissionnaires. La garantie de 500 billets à plein tarif correspondrait à 2.000 billets à 1/4 de place, c'est-à-dire à beaucoup plus de billets que de places susceptibles d'être offertes et une telle solution n'a aucune chance d'être admise.

Pourrions-nous alors refuser de faire des trains spéciaux pour les transports massifs considérés ?

Pratiquement, pour absorber l'important supplément de trafic, nous ne serions pas réglementairement obligés de dédoubler les trains express ou rapides, mais nous serions contraints de le faire pour les omnibus. Les dépenses qui en résulteraient seraient du même ordre que celles que nous voudrions éviter, et nous mécontenterions tout le monde. En conséquence, j'estime que, compte tenu des relations que nous entretenons avec la Guerre, nous ne pouvons que maintenir le statu quo.

Toutefois, pour ce qui concerne les libérables, il y aurait peut-être intérêt à allonger la période pendant laquelle les transports de l'espèce s'effectuent habituellement, afin de permettre d'écouler plus facilement, dans des conditions moins onéreuses pour la S.N.C.F., ce gros trafic supplémentaire.

S'il en était bien ainsi, je vous demanderais de me faire connaître la durée sur laquelle il serait nécessaire d'étaler ces transports. J'interviendrais alors auprès du Ministère de la Guerre en vue de lui faire accepter une telle mesure.

 LE DIRECTEUR DU SERVICE COMMERCIAL,

L'Ingénieur en Chef

Chef de la Division du Trafic-Voyageurs

Signé : NAME

ARRÊTÉ

du 25 Mai 1949

de Monsieur le Ministre des Travaux Publics,
des Transports et du Tourisme

et de

Monsieur le Secrétaire d'État aux Finances.

TAXATION DES TRANSPORTS
DE MILITAIRES OU MARINS

VOYAGEANT EN UNITÉS CONSTITUÉES,
accompagnés ou non d'animaux ou de matériel.

Nouveaux taux à substituer
à partir du 15 septembre 1949
aux taux de base "marchandises" de l'arrêté
du 25 mai 1949, relatif à la taxation des transports
de militaires ou marins voyageant en unités constituées
accompagnés ou non d'animaux ou de matériel

Article 3 - Transports par trains ordinaires de
l'exploitation -

Les unités constituées, dont le transport est
assuré par les trains ordinaires de l'exploitation,
sont soumises au régime de taxation ci-après :

.....
b) Animaux inscrits sur les contrôle de l'armée

- par wagon et par kilomètre 51fr.

c) Matériel et approvisionnements de toute nature
appartenant à l'unité et transportés sur wagons
de la S.N.C.F. -

1°) Transports ne nécessitant pas l'emploi
exclusif d'un wagon ou d'un fourgon

- par tonne et par kilomètre 17fr,4

2°) Transports nécessitant l'emploi exclusif
d'un wagon ou d'un fourgon

- par wagon ou fourgon et par kilomètre :

chargement n'excédant pas 3 tonnes 48fr,9
chargement de plus de 3 T. n'excédant pas 5 T. 56fr,5
chargement de plus de 5 T. n'excédant pas 10 T. 78fr,2
chargement de plus de 10 T. n'excédant pas 20 T. 119fr,4
chargement de plus de 20 T. :
par tonne en excédent de 20, ajouter au
prix pour 20 T. 4fr,5

.....

.....

- d) Matériel roulant sur rails appartenant à l'armée ou loué par elle et affecté à son usage exclusif (locomotives ou véhicules automoteurs ne remorquant pas de convois, tenders, voitures à voyageurs, fourgons et wagons (chargés ou vides) matériel d'artillerie lourde sur voie ferrée, affûts-trucks, etc...)

- par tonne de poids brut et par kilomètre..... 2fr,9

Lorsque, conformément aux règles de sécurité de l'exploitation, le matériel roulant acheminé doit être isolé par un ou plusieurs wagons à l'intérieur de la rame dont il fait partie, chaque wagon isolateur quel qu'en soit le type, est taxé comme suit :

- par kilomètre 26 fr.

.....
.....

Article 4 - Transports par trains spéciaux militaires

.....

b) Taxation des transports -

Pour l'exécution des transports par trains spéciaux militaires, l'Administration militaire acquitte la taxe indiquée ci-après :

- par train composé de 10 véhicules (1) ou payant pour ce nombre et par kilomètre 749fr,5

- par véhicule en sus de 10 jusqu'à 25 inclus (1) et par kilomètre 49fr,9

- par véhicule en sus de 25 (1) et par kilomètre... 41fr,3

.....

c) Stationnement et déplacement de matériel -

Si le matériel mis à la disposition de l'Autorité militaire pour un transport par train spécial militaire n'est pas utilisé dans le délai de 24 h. à compter de l'heure fixée pour le départ ou de l'heure de mise à disposition effective du matériel

.....

- si celle-ci se trouve être postérieure à la première - l'Administration militaire acquitte les frais de stationnement calculés par journée indivisible, non compris le jour de la mise à disposition du matériel, aux taux ci-après :

- par voiture à voyageurs (à bogies 6.300fr.
à essieux 2.281fr.
- par fourgon ou wagon à marchandise 80 % de la taxe la plus réduite prévue par les tarifs commerciaux (Annexe A des conditions générales d'application des tarifs pour le transport des marchandises) pour un stationnement d'une journée d'un wagon du chemin de fer.

.....
.....
Lorsque, sur l'ordre de l'autorité militaire, un train spécial militaire est formé dans une gare, puis dirigé à vide sur une autre gare pour y prendre charge, le déplacement du matériel donne lieu à l'application de la taxe réduite ci-après :

- par train composé de 10 véhicules (1) ou payant pour ce nombre et par kilomètre 599fr,6
- par véhicule en sus de 10 jusqu'à 25 inclus (1) et par kilomètre 40fr,2
- par véhicule en sus de 25 (1) et par kilomètre.. 32fr,6

Article 5 - Transports par autorails spéciaux -

c) Stationnement et déplacement de matériel -

Si l'autorail mis à la disposition de l'Autorité militaire n'est pas utilisé dans un délai de 24 heures à compter de l'heure fixée pour le départ ou de l'heure de mise à disposition effective - si celle-ci se trouve être postérieure à la première - il est perçu de cette Autorité les frais de stationnement ci-dessous par journée indivisible non compris le jour de mise à disposition :

.....

	<u>par autorail</u>	<u>par remorque</u> <u>ajouter:</u>
- autorails d'une puissance inférieure ou égale à 300 CV	8.038 fr.	2.281 fr.
- autorails d'une puissance supérieure à 300 CV	11.297 fr.	2.281 fr.

.....

Article 7 - Dispositions Générales -

b) Manutention -

En ce qui concerne les matériels routiers (véhicules et engins divers) quels que soient leur poids et leur nombre, le chargement, le déchargement, le calage et le prolongeage incombent à l'Administration militaire; des cales et des prolonges sont mises à la disposition de celle-ci par la S.N.C.F. au prix de 189 fr. par wagon chargé, la taxe prévue par les tarifs commerciaux en cas de retard dans la restitution des agrès étant applicable.

.....

ARRÊTÉ

du 25 Mai 1949

relatif à la

taxation des transports de militaires ou marins voyageant en unités constituées, accompagnés ou non d'animaux ou de matériel.

Le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme et le Secrétaire d'Etat aux Finances;

Vu le décret-loi du 31 Août 1937 et la Convention y annexée relatifs à la réorganisation du régime des chemins de fer;

Vu le décret du 31 Décembre 1937 approuvant le Cahier des charges de la S.N.C.F. et notamment les articles 22 et 26 de ce Cahier des charges ;

Vu l'arrêté du 2 Octobre 1945 relatif à la taxation des transports de militaires ou marins voyageant en unités constituées, accompagnés ou non d'animaux ou de matériel ;

Vu l'avis de la Commission spéciale prévue par l'article 26 du Cahier des charges précité,

ARRÊTENT :

article 1

L'arrêté du 2 Octobre 1945, relatif à la taxation des transports de militaires ou marins voyageant en unités constituées, accompagnés ou non d'animaux ou de matériel est remplacé par le présent arrêté.

article 2

Les transports de militaires ou marins voyageant en unités constituées (1), accompagnés ou non d'animaux ou de matériel sont exécutés :

- ◆ soit par trains ordinaires de l'exploitation;
- ◆ soit par trains spéciaux militaires;
- ◆ soit par autorails spéciaux.

(1) Pour l'application du présent arrêté, on entend :

- 1° par « unité constituée », la formation de manœuvre (section, peloton, compagnie, batterie, groupe, bataillon, régiment, etc.) qui se déplace avec ses moyens d'action sous la conduite de ses cadres.
- 2° par « détachement », le groupe formé par la réunion de plusieurs militaires appartenant à la même unité ou à des unités différentes et commandés par un ou plusieurs gradés spécialement désignés.

article 3

Les unités constituées dont le transport est assuré par les trains ordinaires de l'exploitation sont soumises au régime de taxation ci-après :

a) Personnel :

Il est fait application, sans considération du nombre de voyageurs, des prix suivants :

◆ par compartiment et par kilomètre	10 f 8
sans que le prix total payé pour plusieurs compartiments d'une même voiture puisse excéder les prix par voiture indiqués ci-après :	
◆ par véhicule	
et par kilomètre { voiture à bogies.	123 f »
{ voiture à essieux	69 f 8
{ wagon	39 f 1

Les compartiments, voitures ou wagons doivent, en principe, être demandés au moins 24 heures d'avance.

b) Animaux inscrits sur les contrôles de l'Armée :

◆ par wagon et par kilomètre.....	49 f 8
-----------------------------------	--------

c) Matériel et approvisionnements de toute nature appartenant à l'unité et transportés sur wagons de la S.N.C.F. :

1° Transports ne nécessitant pas l'emploi exclusif d'un wagon ou d'un fourgon :

◆ par tonne et par kilomètre	17 f »
------------------------------------	--------

2° Transports nécessitant l'emploi exclusif d'un wagon ou d'un fourgon :

◆ par wagon ou fourgon et par kilomètre :	
— chargement n'excédant pas 3 tonnes.	47 f 7
— chargement de plus de 3 T. n'excédant pas 5 T.....	55 f 1
— chargement de plus de 5 T. n'excédant pas 10 T.....	76 f 3
— chargement de plus de 10 T. n'excédant pas 20 T.....	116 f 5
— chargement de plus de 20 T. :	
par tonne en excédent de 20, ajouter au prix pour 20 T.....	4 f 2

Lorsque le transport d'une masse indivisible (objet ou colis pesant isolément plus de 5 T.) nécessite l'utilisation d'un wagon d'un type spécial fourni par la S.N.C.F., il doit être ajouté à la taxe calculée comme ci-dessus la taxe supplémentaire prévue par le tarif S.N.C.F. n° 101 pour les transports commerciaux.

d) Matériel roulant sur rails appartenant à l'armée ou loué par elle et affecté à son usage exclusif :

(Locomotives ou véhicules automoteurs ne remorquant pas de convois, tenders, voitures à voyageurs, fourgons et wagons (chargés ou vides), matériel d'artillerie lourde sur voie ferrée, affûts-trucks, etc.)

◆ par tonne de poids brut et par kilomètre.....	2 f 8
---	-------

article 3 (suite)

Lorsque, conformément aux règles de sécurité de l'exploitation, le matériel roulant acheminé doit être isolé par un ou plusieurs wagons à l'intérieur de la rame dont il fait partie, chaque wagon isolateur quel qu'en soit le type est taxé comme suit :

◆ par kilomètre. 25 f 4

e) Dispositions communes aux §§ c et d :

Les prix à la tonne kilométrique sont applicables sur le poids réel arrondi aux 10 kg supérieurs. Les taxes sont établies sur un minimum de 25 km.

f) Dispositions générales applicables aux transports par trains ordinaires de l'exploitation :

La totalité de la taxe perçue pour le transport d'une unité constituée voyageant par un même train ne doit pas être supérieure à celle qui résulterait de l'application des dispositions de l'Art. 4 ci-après (transports par trains spéciaux militaires).

**TRANSPORTS PAR
TRAINS SPÉCIAUX
MILITAIRES.**

article 4

a) Formation des trains :

Les trains spéciaux militaires sont formés à la demande de l'Autorité militaire. Leur composition et les conditions du trajet (horaires, escales, etc.) sont arrêtées de concert entre l'Autorité militaire et la S.N.C.F. en observant les règles de sécurité qui régissent l'exploitation des chemins de fer.

En cas d'urgence et en vue de nécessité d'ordre public, l'Autorité militaire peut obtenir que la circulation des trains spéciaux militaires ait lieu exceptionnellement en dehors des heures de service sur les sections de lignes où cette circulation est normalement interrompue la nuit. La S.N.C.F. prend les dispositions nécessaires pour assurer à la circulation de ces trains les garanties de sécurité indispensables.

L'Autorité militaire peut aussi, après accord avec la S.N.C.F., utiliser, pour la circulation de ces trains, les raccordements militaires qui ne sont pas normalement en exploitation.

b) Taxation des transports :

Pour l'exécution des transports par trains spéciaux militaires, l'Administration militaire acquitte la taxe indiquée ci-après :

◆ par train composé de 10 véhicules (1) ou payant pour ce nombre et par kilomètre	731 f »
◆ par véhicule en sus de 10 jusqu'à 25 inclus (1) et par kilomètre.....	48 f 7
◆ par véhicule en sus de 25 (1) et par kilomètre.....	40 f 3

Le nombre de véhicules pouvant entrer dans la composition d'un train spécial militaire ne doit pas dépasser le nombre autorisé par les règlements du chemin de fer pour les trains du régime commercial.

En outre, lorsqu'un train militaire doit être scindé sur un certain parcours, pour lui permettre l'emprunt d'une ligne à profil accidenté, chacune des fractions du train est taxée, pour ce parcours, aux prix prévus ci-dessus réduits de 10 %.

(1) Le nombre de véhicules à décompter est déterminé comme suit :

wagon à 2 essieux = 1 véhicule
wagon à n essieux = $\frac{n}{2}$ véhicule

voiture à 2 essieux = 1,5 véhicule
voiture à n essieux = $1,5 \frac{n}{2}$ véhicule

article 4 (suite)

c) Stationnement et déplacement de matériel :

Si le matériel mis à la disposition de l'Administration militaire pour un transport par train spécial militaire n'est pas utilisé dans le délai de 24 heures à compter de l'heure fixée pour le départ ou de l'heure de mise à disposition effective du matériel — si celle-ci se trouve être postérieure à la première — l'Administration militaire acquitte les frais de stationnement calculés par journée indivisible, non compris le jour de la mise à disposition du matériel, aux taux ci-après :

- ◆ par voiture à voyageurs { à bogies. 6.145 f »
à essieux. 2.225 f »
- ◆ par fourgon ou wagon à marchandises 80 % de la taxe la plus réduite prévue par les tarifs commerciaux (Annexe A des conditions générales d'application des tarifs pour le transport des marchandises) pour un stationnement d'une journée d'un wagon du chemin de fer.

Ces frais sont également applicables aux véhicules qui n'ont pas été libérés dans les 24 heures après l'arrivée du train à destination.

Si le transport commandé n'a pas lieu, la S.N.C.F. est rémunérée des frais de déplacement et de mise à disposition du matériel par une allocation par véhicule égale aux frais prévus au présent paragraphe pour une journée de stationnement.

Lorsque, sur l'ordre de l'Autorité militaire, un train spécial militaire est formé dans une gare, puis dirigé à vide sur une autre gare pour y prendre charge, le déplacement du matériel donne lieu à l'application de la taxe réduite ci-après :

- ◆ par train composé de 10 véhicules (1) ou payant pour ce nombre et par kilomètre 584 f 8
- ◆ par véhicule en sus de 10 jusqu'à 25 inclus (1) et par kilomètre 39 f 2
- ◆ par véhicule en sus de 25 (1) et par kilomètre 31 f 8

d) Disposition particulière applicable aux transports par train spécial militaire de détachements importants.

Les dispositions du présent article sont également applicables aux trains spéciaux qui pourraient être demandés par l'Autorité militaire pour les transports importants d'éléments ne voyageant pas en unités constituées dont les frais sont supportés par l'Etat.

**TRANSPORTS PAR
AUTORAILS
SPÉCIAUX.**

article 5

a) Mise en mouvement :

La mise en mouvement d'un autorail spécial pour l'usage exclusif d'une unité constituée fait l'objet d'une entente préalable entre l'Autorité militaire et la S.N.C.F.

La S.N.C.F. n'est pas tenue de mettre à la disposition de l'Autorité militaire un autorail si elle ne dispose pas, dans ses réserves, du matériel nécessaire.

Sauf cas exceptionnels, les unités constituées ne sont admises que dans les autorails de 3^e classe.

En cas d'urgence et en vue de nécessité d'ordre public, l'Autorité militaire peut obtenir que la circulation des autorails spéciaux ait lieu exceptionnellement en dehors des heures de service sur les sections de lignes où la circulation est normalement interrompue la nuit.

(1) Le nombre de véhicules à décompter est déterminé comme suit :

wagon à 2 essieux = 1 véhicule

wagon à n essieux = $\frac{n}{2}$ véhicule

voiture à 2 essieux = 1,5 véhicule

voiture à n essieux = $1,5 \frac{n}{2}$ véhicule

article 5 (suite)

La S.N.C.F. prend alors les dispositions nécessaires pour assurer à cette circulation spéciale les garanties de sécurité indispensables.

Préalablement à la demande formulée d'un autorail, la S.N.C.F. indique le coût total du déplacement, calculé d'après les bases indiquées ci-après, y compris la rémunération du parcours à vide effectué pour mettre le véhicule à la disposition de l'unité constituée et éventuellement le ramener à son point de départ.

Les conditions du trajet (horaires, escales, etc.) sont arrêtées de concert entre l'Autorité militaire et la S.N.C.F. en observant les règles de sécurité qui régissent l'exploitation des chemins de fer.

b) Taxation des transports :

Pour l'exécution des transports par autorails spéciaux, l'Administration militaire acquitte, **par kilomètre à charge ou à vide**, les taxes indiquées ci-après :

	sans remorque	avec remorque
◆ autorails d'une puissance inférieure ou égale à 300 CV, par autorail	186 f 2	237 f 7
◆ autorails d'une puissance supérieure à 300 CV, par autorail	222 f 8	274 f 3

La taxe est calculée en comprenant éventuellement le trajet effectué haut-le-pied depuis le point de départ jusqu'au point où l'autorail est mis à la disposition de l'unité constituée et, en outre, le trajet de retour, y compris, s'il y a lieu, le parcours effectué depuis le point terminus du transport jusqu'au point d'origine du premier parcours à vide (centre d'attache où se trouvait l'autorail avant d'être mis à la disposition de l'unité constituée).

Les prix fixés ci-dessus couvrent les frais de transport des bagages que l'autorail utilisé est susceptible de recevoir, étant entendu que ces bagages ne doivent pas donner lieu à enregistrement et qu'ils sont considérés comme des bagages à main.

c) Stationnement et déplacement de matériel :

Si l'autorail mis à la disposition de l'Administration militaire n'est pas utilisé dans un délai de 24 heures à compter de l'heure fixée pour le départ ou de l'heure de mise à disposition effective — si celle-ci se trouve être postérieure à la première — il est perçu de cette Administration les frais de stationnement ci-dessous par journée indivisible, non compris le jour de mise à disposition :

	PAR AUTORAIL	PAR REMORQUE ajouter :
◆ autorails d'une puissance inférieure ou égale à 300 CV,	7.840 f »	2.225 f »
◆ autorails d'une puissance supérieure à 300 CV,	11.018 f »	2.225 f »

Les mêmes frais sont perçus :

- ◆ pour le stationnement en cours de route lorsque le garage ordonné par l'Autorité militaire excède 24 heures;

article 5 (suite)

- ◆ pour le stationnement à l'arrivée lorsque l'autorail n'est pas remis à la disposition du chemin de fer dans un délai de 24 heures.

Si le transport commandé n'a pas lieu, la S.N.C.F. est rémunérée des frais de déplacement et de mise à disposition du matériel par une allocation par véhicule égale aux frais prévus au présent paragraphe pour une journée de stationnement.

DISPOSITIONS
APPLICABLES A LA
CIRCULATION DES
TRAINS, RAMES,
VÉHICULES
ET AUTORAILS
SANITAIRES.

article 6

La circulation des trains, rames, véhicules et autorails sanitaires mis à la disposition de l'Autorité militaire, après entente avec la S.N.C.F., donne lieu à l'application des taxes de circulation prévues aux Art. 3, § a, 4, § b et 5, § b du présent arrêté, réduites de 15 %.

Les conditions de location du matériel font l'objet d'un accord particulier entre l'Autorité militaire et la S.N.C.F.

Il n'est pas perçu de frais de stationnement.

DISPOSITIONS
GÉNÉRALES.

article 7

a) **Exécution des transports :**

Les transports régis par la présente réglementation sont constatés par un bon de chemin de fer en deux exemplaires, le premier exemplaire (exemplaire B) servant de billet collectif, le deuxième (exemplaire F) étant destiné à la S.N.C.F. et formant le contrat de transport.

b) **Manutention :**

Pour les transports de matériel par wagon, ainsi que pour le transport d'animaux, les opérations de chargement au départ et de déchargement à l'arrivée sont effectuées par les soins de l'Administration militaire.

En ce qui concerne les matériels routiers (véhicules et engins divers) quels que soient leur poids et leur nombre, le chargement, le déchargement, le calage et le prolongeage incombent à l'Administration militaire; des cales et des prolonges sont mises à la disposition de celle-ci par la S.N.C.F. au prix de **184 f** par wagon chargé, la taxe prévue par les tarifs commerciaux en cas de retard dans la restitution des agrès étant applicable.

Toutefois, le calage et le prolongeage de certains matériels routiers spéciaux ou très lourds (artillerie à chenilles, canons de 220, de 240, à tracteurs, chars de combat lourds, etc.) sont effectués par l'Administration militaire à l'aide d'accessoires et agrès qui lui appartiennent.

L'Administration militaire peut obtenir des gares expéditrices ou destinataires, le cas échéant, la mise à disposition des appareils de levage dont le public peut faire usage en vertu des tarifs homologués et moyennant le paiement des taxes prévues par ces tarifs.

c) **Droit d'enregistrement :**

Les taxes indiquées aux Art. 3, (b, c et d), 4 et 5 comprennent le droit d'enregistrement.

d) **Modification éventuelle des prix :**

En cas de variation dans les prix des tarifs marchandises en général (dans les prix des billets simples des voyageurs ordinaires de 3^e classe pour ce qui concerne les taux visés à l'Art. 3, § a et à l'Art. 5, § b), les taux indiqués au présent arrêté seront modifiés automatiquement à la même date et dans la même proportion que les prix de ces tarifs.

article 7 (suite)

En cas de variation non uniforme des tarifs marchandises, les taux indiqués au présent arrêté seraient, le cas échéant, révisés. Dans ce cas, les modifications de taux feraient l'objet d'arrêtés pris par les Ministres des Travaux Publics et des Finances.

e) Règlement des transports :

Le règlement des transports a lieu postérieurement à leur exécution, à la demande de la S.N.C.F., par les soins du Service ministériel de la liquidation des transports. Les transports sont considérés comme exécutés, du point de vue facturation, pendant le mois auquel appartient le jour de l'arrivée à destination.

Pour le règlement, la S.N.C.F. adresse, en double exemplaire, au Service ministériel de la liquidation des transports, des factures et des relevés du modèle donné par l'Administration militaire ou maritime. Elle établit des documents distincts pour chacune des subdivisions budgétaires.

A cet effet, les bons de chemin de fer sont revêtus, avant leur remise à la gare de départ, d'une ou de plusieurs lettres conventionnelles permettant de les classer sur les relevés décomptés par subdivision budgétaire.

Les bons de chemin de fer qui ne portent pas d'indication suffisante pour permettre leur classement sont décomptés en bloc, pour chaque mois, sur un relevé spécial.

La S.N.C.F. ne peut être tenue pour responsable d'un mauvais classement qui pourrait résulter soit d'indications insuffisantes, soit de l'absence de toute indication.

Les relevés doivent indiquer le montant total de la dépense par chapitre et article du budget général.

Les factures et relevés doivent être appuyés, pour chaque article, du bon de chemin de fer (exemplaire F) et, s'il y a lieu :

- ◆ des ordres de modification du contrat de transport,
- ◆ des récépissés des droits de douane,
- ◆ des pièces justificatives des droits de stationnement (1),
- ◆ de toutes autres pièces justificatives (1) d'une imputation qui, devant être à la charge de l'Autorité militaire, pourrait se présenter à des titres divers.

La facturation des droits de douane donne lieu à l'établissement de factures et relevés spéciaux.

Les documents énumérés ci-dessus doivent être produits dans le délai stipulé ci-après, compté du dernier jour du mois pendant lequel les transports ont été effectués :

- ◆ trois mois pour les transports effectués pendant les mois de Janvier à Août inclusivement;
- ◆ deux mois pour les transports effectués pendant les mois de Septembre et Octobre;
- ◆ quarante-cinq jours pour les transports effectués pendant le mois de Novembre;
- ◆ quarante jours pour les transports effectués pendant le mois de Décembre.

Les articles omis sur les factures et relevés d'un mois donné sont inscrits à la fin du relevé d'un des mois suivants de l'exercice qu'ils concernent et totalisés séparément. En fin d'exercice, ces articles font l'objet d'un relevé supplémentaire, s'il y a lieu.

En cas de perte du bon de chemin de fer (exemplaire F), la S.N.C.F. pourra produire en liquidation, comme valant duplicata, une copie certifiée conforme de la souche du bon qui lui sera remise sur sa demande par le fonctionnaire de l'Intendance ayant émis le bon original.

(1) Ces pièces doivent être signées contradictoirement par le Chef de gare et le Service expéditeur ou destinataire intéressé.

article 7 (suite)

f) Liquidation - Paiement :

Sur le vu des factures et relevés appuyés des pièces annexes visées au paragraphe précédent, le Service ministériel de la liquidation des transports règle, dans les **quarante-cinq jours** de leur remise, au profit de la S.N.C.F., le montant des dits relevés.

Les articles ayant donné lieu à des modifications pour erreur matérielle sont reportés par le service liquidateur sur un état rectificatif dont le montant est compris dans un ordre de reversement au Trésor public, lequel est précompté lors des mandatements à venir. Cet état est notifié à la S.N.C.F. dans le délai d'un an, à compter du dépôt des titres de transport, au moyen d'une formule spéciale et fait l'objet d'un examen concerté entre les Services intéressés des deux parties.

La S.N.C.F. peut réclamer devant le Ministre intéressé contre la liquidation, en lui adressant, par l'intermédiaire du Service liquidateur, l'état détaillé, en triple exemplaire, des articles de réclamation et de leurs motifs. Les réclamations doivent être présentées dans un délai de **six mois** à partir de la notification des résultats de la liquidation.

g) Intérêts moratoires :

Les retards dans les paiements donnent lieu, après un délai de **quarante-cinq jours** à compter du dépôt des titres de créance, au versement à la S.N.C.F., d'intérêts moratoires calculés au taux d'escompte de la Banque de France majoré de 1 % et courant à partir du délai de quarante-cinq jours susvisé.

Cependant, en aucun cas, même s'il s'agit de pertes de pièces justificatives remplacées par des pièces valant duplicata, les créances déposées après le délai variant de trois mois à quarante jours visé au paragraphe e ne peuvent donner droit au paiement d'intérêts moratoires.

h) Avaries du matériel du chemin de fer :

Il est fait, en gare de départ et en gare de destination, une vérification contradictoire entre le Commandant de l'unité et le Chef de gare (ou leurs délégués) de l'état du matériel mis à la disposition de l'Autorité militaire. Cette vérification servira de base à toute demande d'indemnité qui pourrait être présentée par la S.N.C.F. pour les dommages causés à son matériel, à l'occasion du transport, par le fait ou la faute de l'Autorité militaire.

i) Responsabilité :

La responsabilité de la S.N.C.F. est régie par les règles du droit commun.

article 8

Le présent arrêté, qui annule l'arrêté interministériel du 2 Octobre 1945 relatif à la taxation des transports de militaires ou marins voyageant en unités constituées, accompagnés ou non d'animaux ou de matériel, prend effet à partir du 1^{er} Janvier 1949.

Fait à Paris, le 25 Mai 1949.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,
DES TRANSPORTS ET DU TOURISME,

Pour le Ministre et par délégation :

**Le Conseiller technique,
SPINETTA.**

LE SECRÉTAIRE D'ÉTAT AUX FINANCES,

Pour le Secrétaire d'État et par délégation :

**Le Directeur du Cabinet,
BLOT.**

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT — 8, Rue de Londres PARIS-IX^eTéléph. TRinité 91-73 et la suite
Inter Trinité 110

Reg. du Commerce Seine 276.448 B

2^e Division

M 11,412.3/3



Paris, le

19

Monsieur le Directeur du Service Commercial,
(2^eme Division /1)Objet - Transports militaires: libérables, recrues, permissionnaires

Faisant suite à ma lettre même référence que ci-contre du 26 mars dernier par laquelle je vous ai signalé que les Régions étaient fréquemment appelées à fournir, pour les transports de libérables, de recrues ou de permissionnaires, des rames complètes de voitures dont les parcours à vide ne nous sont pas payés par l'Autorité Militaire, vous m'avez fait connaître, par votre lettre référence 521.112-3957

49.06

du 9 mai dernier, qu'à votre avis les textes que je vous avais cités (art. 22 et 26 du Cahier des Charges) ne permettaient pas à la S.N.C.F. de demander le remboursement des frais occasionnés par les parcours à vide de rames.

Vous ajoutez que l'arrêté prévu à l'article 26 du Cahier des Charges pour fixer les conditions de remboursement à la S.N.C.F. des charges résultant pour elle des obligations qui lui incombent en exécution de l'article 22 du Cahier des Charges - (cet arrêté, paru le 2 octobre 1945 a été remplacé par l'arrêté du 25 mai 1949) - a trait à la taxation des militaires voyageant en service en unités constituées, soit en détachements importants par trains ordinaires ou par trains ou autorails spéciaux demandés par l'Autorité Militaire, et qu'en conséquence il ne peut s'appliquer à des transports de permissionnaires, de libérables ou de recrues.

Je suis bien d'accord avec vous pour reconnaître qu'il s'agit, dans le cas de l'Arrêté précité, de militaires voyageant pour le service en unités constituées et non de militaires permissionnaires, de libérables ou de recrues.

Mais il n'en demeure pas moins que l'article 22 du Cahier des Charges vise aussi le cas suivant :

"Les militaires ou marins envoyés en congé limité ou en permission, appelés sous les drapeaux, ou rentrant dans leurs foyers après libération seront seulement assujettis eux, leurs chevaux, mulets ou autres animaux inscrits sur les contrôles de l'armée et ainsi que leurs bagages, savoir

- les militaires et marins ainsi que leurs bagages, au quart du tarif général applicable aux voyageurs ordinaires et à leurs bagages, etc....",

et que ce même article précise plus loin ce qui suit:

"Les réductions ci-dessus indiquées ne s'appliquent qu'au prix de transport proprement dit, à l'exclusion des frais accessoires et des suppléments prévus pour l'usage de certaines voitures et de certains trains.

A || Nous estimons que la formation de rames spéciales et leur circulation à vide non seulement pour la mise en place des rames nécessaires aux premiers mouvements, mais aussi pour leur renvoi sur les points de concentration aux fins de réutilisation, constituent pour la S.N.C.F. des frais accessoires, et que ces frais doivent pouvoir être facturés à l'Autorité Militaire. Un arrêté devrait donc, à notre avis, et conformément aux dispositions de l'article 26 du Cahier des Charges qui se conjuguent avec les dispositions de l'article 22, fixer, comme cela a été fait pour le transport des unités constituées, les conditions dans lesquelles les charges qui incombent à la S.N.C.F. seront évaluées et remboursées.

Bien entendu, il n'entre pas dans nos intentions de demander une modification du régime de taxation au 1/4 de place pour le transport des militaires isolés (permissionnaires, recrues, libérables), mais seulement de fixer les conditions d'évaluation et de remboursement des frais accessoires (formation et parcours à vide des rames) qu'occasionnent à la S.N.C.F. la remise des transports massifs de libérables et de permissionnaires ou, le cas échéant, l'obligation pour elle de former des rames spéciales pour recrues en des points désignés par l' Autorité Militaire.

Je reconnais que les textes de l'article 22 ne sont pas précis et qu'en l'absence d'indication sur ce que l'on entend par "frais accessoires... prévus " en ce qui concerne les transports de militaires isolés, l'autorité militaire peut épiloguer; mais celle-ci n'ignore pas que sur la foi des renseignements fournis par la Commission Centrale sur les nombres et destinations des militaires à transporter, la S.N.C.F. se trouve dans l'obligation de former des rames pour la mise en marche de trains spéciaux, son service régulier ne pouvant, même en renforçant exceptionnellement la composition des trains, absorber ce trafic supplémentaire qui atteint fréquemment environ 10.000 hommes.

Vous me faites remarquer que si, pratiquement, pour écouler ce supplément de trafic, nous ne sommes pas réglementairement astreints au dédoublement des trains express et rapides, nous serons cependant contraints de le faire pour les trains omnibus.

Cette remarque ne me semble pas fondée. En effet, étant donné que les trains omnibus circulent presque exclusivement sur les

...

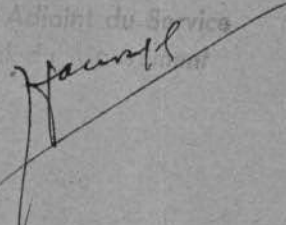
lignes d'embranchement, les militaires isolés se reporteraient, aux points de bifurcation, dans les trains express et rapides où nous serions légitimement en droit de ne pas les accepter.

Comme vous le voyez, la question est complexe et il me paraît utile que vous exposiez ces faits à l' Autorité Militaire, afin d'obtenir d'elle le remboursement des frais qu'occasionnent à la S.N.C.F. les transports dont il s'agit.

Il ne me semble pas, par ailleurs, que nous puissions traiter isolément le cas des libérables, ainsi que vous me le proposez en vue d'obtenir l'échelonnement des transports sur une période plus longue. La question doit à mon avis être traitée dans son ensemble, c'est-à-dire pour les trois catégories de transports : permissionnaires, libérables, et recrues.

Le Directeur
du Service Central du Mouvement,

Le Chef Adjoint du Service
Central



Drain multi-haies. Parcours... Occupation.

Parcours		Places Occupation	Parcours		Places Occupation
a champ	a ride		a champ	a ride	
1 650	1 650	1 100	1 500	1 000	1 000
1 950	1 580	1 100	1 050	1 120	
1 200	900	1 100	1 70		
1 250	2 100	1 100	2 300	1 280	1 000
840	720	1 100	1 720	1 420	800
990	490	1 100	3 990	1 680	1 100
1 410	1 100	900	3 170	1 830	1 100
1 470	1 100	1 100	3 320	1 880	1 100
1 280	1 540	1 300	2 790	470	800
1 590	1 410	1 300	1 440	1 020	1 000
1 420	1 600	800	1 740	1 270	1 000
490	490	1 100	1 838	860	1 000
840	500	1 100	3 850	3 500	800
980	1 470	1 250	3 940	1 330	1 200
1 550	1 210		2 940	2 940	1 100
1 465	1 340	1 150	3 337	1 830	1 500
1 220	720	1 300	2 750	2 160	800
1 220	1 220	1 150	2 920	3 130	
600	-	700	3 360	3 610	800
350	-	760	2 030	1 140	800
720	500	700	470	490	550
490	490	1 100	1 800	1 800	980
1 220	1 480	1 100	670	670	600
1 080	1 080	900			
1 000	1 250	1 500	53 480	37 800	19 030
1 210	500	1 000			
700	350	1 000	2 950	3 200	1 100
930	580	1 000	3 070	2 910	1 000
1 230	1 100	1 100	2 200	2 080	1 100
1 340	1 330	1 200	2 790	2 220	1 100
490	490	1 200	2 940	2 220	1 000
			2 350	2 400	800
34 800	31 560	32 270	100	150	1 000
			720	350	1 030
			370	500	750
			490	490	1 000
			490	490	980
			930	930	900
			1 080	500	950
34 800	31 560	32 270	1 210	410	700
53 480	37 800	19 030	80	490	880
22 330	19 640	14 290			
			22 830	19 640	14 290
110,610	88 400	65,230			

Recapitulation