

451
GRANDS RÉSEAUX DE CHEMINS DE FER FRANÇAIS

SERVICE COMMUN DU CONTENTIEUX

1^{re} Division

AFFAIRES GÉNÉRALES

D^{er} N^o
N^o 47

Réseau

(Service *Nouveau*)

OBJET DE LA CONSULTATION

*Rapatriement des wagons
espagnols stationnés en
gare d' Hendaye*

D^{er} N^o

; AFF. :

Myiophobus *Myiophobus*

References :

M. Pacific. 6^e 8^{ra} M. n° 63. no. 01

Observations :

Monsieur ami,

Étant passé aux AG. j'ai étudié et donné
mon avis sur cette question de l'application
de la C.I.M. à la reprise du trafic franco-
espagnol.

L'instruction ci-jointe est la conséquence
de ma note.

Veuillez vous la faire classer dans
le dossier rouge correspondant.

Très d'avance et très cordialement

Pandureau

Henri Bouzine

**SOCIÉTÉ
NATIONALE**
des
**CHEMINS DE FER
FRANÇAIS**

AVIS GÉNÉRAL TRAFIC

Sous-série Marchandises N° 131

COL.

Paris, le 27 décembre 1939.

Nm.
53

Cm

OBJET :

Reprise du trafic marchandises avec l'Espagne et ses au-delà (Portugal).

Le trafic marchandises avec l'Espagne et ses au-delà (Portugal) va être repris prochainement à une date qui sera précisée en temps utile et qui pourra d'ailleurs différer suivant les points de transit :

(Hendaye, Irun, Canfranc, La Tour-de-Carol, Puigcerda, Cerbère, Port-Bou)

A partir de cette date, les expéditions de marchandises, à destination ou en provenance de l'Espagne et de ses au-delà, (à l'exception de celles faisant l'objet d'une prohibition à l'exportation, à l'importation ou au transit à travers la France et des colis postaux qui feront l'objet d'instructions ultérieures), devront être acceptées au transport, tant en grande qu'en petite vitesse, sous réserve de l'observation des règles prévues par l'Instruction générale « Service spécial », série commerciale n° 4, du 28 août 1939.

Les expéditions dans le sens France-Espagne pourront être remises :

a) au choix de l'expéditeur, soit avec une déclaration d'expédition (pour les provenances françaises), soit avec une lettre de voiture internationale, établie pour la gare frontière espagnole : Irun, Canfranc, Puigcerda ou Port-Bou, dans le cas où la marchandise est destinée à la dite gare ou doit y faire l'objet d'une nouvelle expédition sur sa destination définitive.

b) avec lettre de voiture internationale établie directement pour la gare espagnole ou portugaise de destination.

Les expéditions au départ des gares espagnoles ou portugaises pourront soit être remises avec lettre de voiture internationale établie directement pour la gare française (ou étrangère) destinataire, soit adressées à la gare frontière française : Hendaye, Canfranc, La Tour-de-Carol ou Cerbère, et y faire, éventuellement, l'objet d'une nouvelle expédition sur la gare de destination définitive.

L'attention des gares est appelée, à ce sujet, sur les prescriptions de l'Avis Général Trafic — sous-série marchandises n° 4 du 5 janvier 1939 — qui prévoient l'utilisation, en cas d'expédition à destination de l'Espagne ou de ses au-delà, des formulaires d'imprimés prescrits par la Convention Internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer (C.I.M.) du 1^{er} Octobre 1928, l'Espagne n'ayant pas adhéré à la nouvelle Convention mise en vigueur le 1^{er} octobre 1938.

Calcul de la taxe

Quel que soit le mode d'expédition (expédition directe ou réexpédition aux gares frontières franco-espagnoles), les envois à destination de l'Espagne doivent être taxés aux prix et conditions des tarifs généraux ou spéciaux français en vigueur jusqu'à la gare de Irun, Canfranc, Puigcerda ou Port-Bou. Ces gares étant situées en territoire espagnol, les envois doivent bénéficier d'office, des prix d'exportation.

Les envois en provenance d'Espagne doivent être taxés jusqu'à la gare de Hendaye, Canfranc, La Tour-de-Carol ou Cerbère aux prix et conditions des tarifs espagnols, les tarifs généraux ou spéciaux français étant appliqués de cette dernière gare jusqu'à la gare française de destination.

Il est rappelé aux gares que l'application des tarifs directs G.V. n° 200, chap. 2 (transport direct des articles de messageries et de denrées de Paris et Bordeaux-St-Jean sur le Portugal et vice-versa), P.V. n° 203, chap. 1^{er} (cédrats, citrons, mandarines et oranges des gares espagnoles sur les gares françaises) a été suspendue à la date du 10 novembre 1938 (Avis Général Trafic, sous-série marchandises n° 103). Est également suspendue l'application des tarifs spéciaux ou internationaux de transit ci-après :

tarif spécial de transit P.V. n° 300, chap.	4
— d° —	300, chap. 14
— d° —	303, chap. 14
— d° —	303, chap. 100 C
— d° —	303, chap. 100 D
— d° —	303, chap. 100 E
— d° —	306, chap. 21
tarif internat. de transit P.V. n° 403, chap.	14
— d° —	403, chap. 100 B.

Paiement des frais de transport

Conformément aux dispositions prises par les Gouvernements français et espagnols les prix de transport de ou jusqu'à la gare frontière franco-espagnole ainsi que tous les frais survenant sur les parcours espagnols et portugais, sont obligatoirement payés en Espagne et au Portugal; les frais de transport ainsi que tous les frais afférents aux parcours non hispano-portugais doivent être payés en France ou dans les pays en-deçà pour le sens France-Espagne, en France ou dans les pays au-delà pour le sens Espagne-France.

En conséquence, les expéditions à destination de l'Espagne ne pourront être acceptées que franco de tous frais jusqu'à la gare de Irun, Canfranc-frontière, Puigcerda ou Port-Bou, les frais afférents aux parcours espagnols ou portugais étant obligatoirement acquittés en Espagne ou au Portugal. Les expéditions en provenance de l'Espagne seront remises franco de tous frais à la gare d'Hendaye, Canfranc-frontière, La Tour-de-Carol ou Puigcerda, les frais de transport afférents aux parcours français et au-delà devant être acquittés à la gare destinataire (ou à la gare frontière française en cas de réexpédition).

Remboursements et débours Dispositions comptables

Les expéditions grevées de débours et remboursements ne sont pas acceptées.

Les transports échangés avec l'Espagne et le Portugal donnent lieu à réinscription aux gares frontières franco-espagnoles. Par suite, les écritures de ces transports sont établies en trafic intérieur français par ou pour ces gares frontières suivant le sens du trafic.

Les gares expéditrices annexeraient aux écritures un bulletin d'affranchissement pour les frais survenus jusqu'à la gare frontière franco-espagnole et qu'elles ne sont pas en mesure de calculer.

P. le Directeur du Service Commercial,
ESCOLLE.

Levens

Il existe un dossier Ag — D
sur la question — Vous y avez
déjà mis un papier es pour — ci
En voici un autre, à classer
à l'occasion.

Merci encore

(D)

Paris, le 1^{er} janvier 1940.

COL.

Nm.
52

REPRISE DU TRAFIC VOYAGEURS ET BAGAGES AVEC L'ESPAGNE

Les gares sont informées que **le trafic des voyageurs, des bagages et des chiens avec l'Espagne est rétabli à partir du 1^{er} janvier 1940** par les gares-frontières **d'Hendaye-Irun** et de **Cerbère-Port-Bou**.

Toutes les gares françaises sont autorisées à délivrer des billets et à enregistrer directement des bagages à destination d'Irun ou de Port-Bou, les taxes étant calculées sur les distances obtenues à l'aide des Tableaux de distances en vigueur.

Toutefois, les billets d'aller et retour doivent être taxés conformément aux dispositions de l'Annexe I (**parag. 8 - Région SUD-OUEST**) au Titre I du Tarif spécial des billets d'aller et retour et circulaires.

Les transports de l'espèce sont soumis de bout en bout aux conditions et prix de la tarification intérieure française.

Jusqu'à nouvel avis, **il ne doit être ni délivré de billet direct, ni enregistré de bagages à destination des au delà d'Irun et de Port-Bou.**

Les gares seront avisées ultérieurement de la date de rétablissement du trafic des voyageurs, des bagages et des chiens par les gares frontières de **La Tour de Carol-Puigcerda** et de **Canfranc**.

Le Directeur du Service Commercial,
BOYAUX.

B

7 février 8

AG
M. Durand

NOTE pour Monsieur GOURSAT
Chef du Service Central du Mouvement

Le projet de lettre au Ministre des Travaux Publics que, sur la demande de M. le Directeur Général, je vous avais soumis, relativement au matériel espagnol immobilisé à Hendaye, avait été rédigé en tenant compte des éléments contenus dans le dossier que vous aviez bien voulu me communiquer.

Mais il résulte des renseignements que vous m'avez fait parvenir que les éléments essentiels de ce dossier ont été reconnus inexacts : d'une part, le matériel français et allemand est toujours retenu à la gare d'Irun ; d'autre part, il n'est pas possible de considérer qu'il y ait eu reprise normale des opérations d'échange de matériel entre les deux gares frontières sur la base des conventions précédemment en vigueur, dès lors que nous savons maintenant que la dépêche ministérielle du 28 mai 1937 n'a autorisé la reprise des relations ferroviaires qu'entre

la France et le Portugal en transit pour l'Espagne. Or, ces deux points me paraissent d'importance capitale.

Enfin, la récente dépêche du 26 janvier du Ministre des Travaux Publics, reflétant très certainement une intervention du Consul d'Espagne à Hendaye, analogue à celle qui avait été faite auprès de la Société Nationale, montre que l'Administration Supérieure ne considère plus la question sous le même jour que dans sa dépêche du 16 décembre.

Dans ces conditions, j'estime que le projet de lettre au Ministre n'est même pas susceptible d'une adaptation et que c'est le fond même de la question qu'il faut revoir.

A la lumière de tous ces nouveaux renseignements, il ne semble plus, en effet, possible d'envisager de demander au Ministre l'autorisation de rapatrier, sur la gare espagnole d'Irun, le matériel des Réseaux du Nord et de l'Ouest immobilisé à Hendaye.

Je serais, par suite, d'avis de retenir ce matériel en raison de la revendication dont il est l'objet.

Si le Gouvernement Franco formulait, de son côté, une demande en restitution, nous en aviserions le Ministre pour lui demander des instructions.

Une réponse, dont ci-joint le projet pourrait être soumise à la signature de M. le Président.

LE CHEF DU CONTENTIEUX,

Clarence

B

7 février 8

AG
M. Durand

NOTE pour Monsieur GOURSAT
Chef du Service Central du Mouvement

Le projet de lettre au Ministre des Travaux Publics que, sur la demande de M. le Directeur Général, je vous avais soumis, relativement au matériel espagnol immobilisé à Hendaye, avait été rédigé en tenant compte des éléments contenus dans le dossier que vous aviez bien voulu me communiquer.

Mais il résulte des renseignements que vous m'avez fait parvenir que les éléments essentiels de ce dossier ont été reconnus inexacts : d'une part, le matériel français et allemand est toujours retenu à la gare d'Irun ; d'autre part, il n'est pas possible de considérer qu'il y ait eu reprise normale des opérations d'échange de matériel entre les deux gares frontières sur la base des conventions précédemment en vigueur, dès lors que nous savons maintenant que la dépêche ministérielle du 28 mai 1937 n'a autorisé la reprise des relations ferroviaires qu'entre

la France et le Portugal en transit pour l'Espagne. Or, ces deux points me paraissent d'importance capitale.

Enfin, la récente dépêche du 26 janvier du Ministre des Travaux Publics, reflétant très certainement une intervention du Consul d'Espagne à Hendaye, analogue à celle qui avait été faite auprès de la Société Nationale, montre que l'Administration Supérieure ne considère plus la question sous le même jour que dans sa dépêche du 16 décembre.

Dans ces conditions, j'estime que le projet de lettre au Ministre n'est même pas susceptible d'une adaptation et que c'est le fond même de la question qu'il faut revoir.

A la lumière de tous ces nouveaux renseignements, il ne semble plus, en effet, possible d'envisager de demander au Ministre l'autorisation de rapatrier, sur la gare espagnole d'Irun, le matériel des Réseaux du Norte et de l'Ouest immobilisé à Hendaye.

Je serais, par suite, d'avis de retenir ce matériel en raison de la revendication dont il est l'objet.

Si le Gouvernement Franco formulait, de son côté, une demande en restitution, nous en aviserions le Ministre pour lui demander des instructions.

Une réponse, dont ci-joint le projet pourrait être soumise à la signature de M. le Président.

LE CHEF DU CONTENTIEUX,

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

88 RUE SAINT-LAZARE . PARIS IX . TEL. TRINITÉ 73-00

LE PRÉSIDENT DU
CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le Février 1938

Le Président du Conseil d'Administration
de la Société Nationale des Chemins de fer Français
à Monsieur le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS
(Direction Générale des Chemins de fer - 2^e Bureau).

A la suite de la demande qui vous avait été
adressée le 3 décembre par le Réseau P.O-Midi, vous
aviez bien voulu autoriser, par dépêche du 16 décembre
(Direction Générale des Chemins de fer, 4^{ème} Bureau,
C.F.4-1058) le rapatriement du matériel immobilisé dans
les gares frontières d'Irun et d'Hendaye depuis le
début de la guerre civile en Espagne.

Aucune mesure d'exécution n'a été prise à la
suite de cette autorisation, si bien que le matériel
français et allemand stationnant à Irun et le matériel
espagnol immobilisé à Hendaye n'ont pu être échangés.

Or, par votre dépêche du 26 janvier, vous nous

invitez à ne procéder à aucune opération avant de vous en avoir référé et obtenu au préalable votre assentiment.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que nous prenons bonne note de vos instructions.

Je crois, par ailleurs, devoir vous indiquer que le Consul d'Espagne à Hendaye a, par lettre du 3 janvier, demandé au chef de gare de cette ville de maintenir à sa disposition le matériel espagnol se trouvant sur nos voies, matériel dont il revendiquait la propriété exclusive en faveur du Gouvernement de la République espagnole.

Bien que la lettre du Consul d'Espagne ne puisse être considérée comme une opposition régulière, nous ne pouvons, semble-t-il, que nous incliner.

Si une revendication concernant le même matériel nous était adressée par le Gouvernement Franco, nous ne manquerions pas de vous la communiquer.

M. Durand
Projet de lettre
verbale de M. le
de la note que lui a présentée M. le
sur la vu de votre note du 24 janvier
redigée à la demande
des services à la suite
du Gouvernement
21/1

Le Président du Conseil d'Administration de
 la Société Nationale des Chemins de fer Français
 à Monsieur le Ministre des Travaux Publics
 (Direction Générale des Chemins de fer, 4^{me} Bureau)

A la suite de la demande qui vous a été adressée
 le 3 décembre par le Réseau P.O-MIDI, vous aviez bien voulu
 autoriser, par dépêche du 16 décembre, le rapatriement du
 matériel immobilisé dans les gares frontières d'Irun et
 d'Hendaye depuis le début de la guerre civile en Espagne.

Le matériel français et allemand stationnant à
 Irun nous a été restitué depuis lors.

Nous allions, de notre côté, acheminer sur la gare
 d'Irun le matériel espagnol des Réseaux du Nord et de
 l'Ouest retenu à Hendaye, lorsque, par lettre du 3 janvier
 1938, le Consul d'Espagne à Hendaye a demandé au Chef de
 gare de cette ville de maintenir à sa disposition le maté-
 riel susvisé dont il revendiquait la propriété exclusive en
 faveur du Gouvernement de la République espagnole.

La lettre du Consul d'Espagne ne saurait être
 considérée comme une opposition régulière dont la validité
 relèverait des Tribunaux.

Il s'agit, en réalité, d'une simple demande amiable

fondée sur ce que le Gouvernement de la République espagnole a nationalisé les chemins de fer et se déclare dès lors propriétaire de leur matériel.

Toutefois, il convient d'observer que le trafic est officiellement repris avec la région occupée par le Gouvernement Franco et que l'accord intervenu avec ce Gouvernement de fait implique la remise en vigueur des conventions réglant précédemment les rapports entre le Nord de l'Espagne et le P.O-Midi, touchant en particulier l'échange du matériel.

Dans cette situation, j'ai l'honneur, Monsieur le Ministre, de vous demander si, en présence de la demande du Consul d'Espagne, le rapatriement des wagons immobilisés à Hendaye peut être effectué.

A.G.

3217^D^d2^m Janvier

8

V.R. Division du Trafic
6me Section.
M. N° 653.100.01

Monsieur le Chef du Service Central
du MOUVEMENT.

Comme suite à votre transmission relative au rapatriement des wagons espagnols stationnés sur les voies espagnoles de la gare d'Hendaye, je suis d'avis que rien ne s'oppose à la restitution dudit matériel roulant

1° la dépêche ministérielle du 16 décembre constitue, à notre égard, une autorisation aussi générale que possible;

2° la lettre du Consul d'Espagne d'Hendaye ne peut être considérée, ni en la forme, ni au fond comme une opposition régulière. Le Consul se borne à solliciter la propriété exclusive des véhicules; il n'agit d'ailleurs que de sa propre autorité, sans titre juridique et sans autorisation de justice;

3° à supposer même cette opposition régulière,

il n'y aura pas lieu d'en tenir compte en raison de la garantie d'insaisissabilité qui est réservée au matériel roulant d'un Etat, circulant sur le territoire d'un Etat voisin.

Ce principe, inscrit dans l'article 55, § 3 de la C.I.M, à laquelle l'Espagne est adhérente, vient de recevoir une consécration récente, à la suite d'un arrêt rendu par le Tribunal Fédéral Suisse, le 25 septembre 1937. Le Tribunal a déclaré que l'insaisissabilité résultant de l'article 55 devait profiter à tout matériel, quel que soit le régime sous lequel il est arrivé en territoire étranger (transports scindés ou transports internationaux uniformes).

4° Le trafic avec la région occupée par les Nationalistes ayant été officiellement repris sur la base des conventions intervenues entre le Nord d'Espagne et le P.O-Midi, il faut évidemment appliquer toutes les clauses de cette convention et non pas simplement certaines d'entre elles. Ces conventions forment un tout assurément indivisible et dès lors qu'elles prévoient le rapatriement rapide des wagons des deux contractants, on ne peut différer le retour du matériel vide sans modifier profondément l'économie générale du trafic que le retour au régime contractuel a voulu précisément rétablir.

LE CHEF DU CONTENTIEUX,



EXTRAIT DE L'ARRET DU TRIBUNAL FEDERAL SUISSE

du 25 Septembre 1937

3 - Quant à la question de savoir si l'art. 53 § 3 s'opposait au séquestre du wagon, elle doit être tranchée par l'affirmative. S'il est exact que l'art. 1 § 1 de la Convention subordonné d'une façon générale l'application de celle-ci à certaines conditions relatives soit à la nature de la lettre de voiture qui accompagne les envois, soit au trajet effectué, soit encore à la ligne utilisée, il faut en tout cas faire une exception pour l'art. 55 § 3. Cette disposition se distingue en effet des dispositions des titres I à III en ce qu'elle n'a pas trait, comme celles-ci, aux "envois de marchandises" - objet principal de la Convention (art. 1 § 1) - mais à une matière toute différente, à savoir au matériel roulant ainsi qu'aux objets mobiliers s'y trouvant et appartenant à la Compagnie, et qui n'a pas été introduite dans la Convention que d'une façon pour ainsi dire accessoire et occasionnelle. Aussi bien résulte-t-il des termes absolus de l'art. 55 § 3 que l'intention des négociateurs était de soustraire ces biens à toute saisie, comme à tout séquestre, qui n'auraient pas été ordonnés par une décision de l'autorité judiciaire de l'Etat dont relève le chemin de fer en question, quelles que fussent les conditions dans lesquelles le matériel était sorti de cet Etat. Il n'y avait donc pas lieu en l'espèce d'élucider les circonstances dans lesquelles le wagon litigieux était parvenu à Renens, ni de rechercher si elles remplissaient les conditions posées à l'art. 1 § 1 de la Convention; il suffisait

de constater qu'en vertu de l'art. 55 § 3 le wagon ne pouvait faire l'objet du séquestre. Sur ce point, par conséquent, la plainte devait être admise.