

SERVICE DU CONTENTIEUX

AFFAIRES GÉNÉRALES

180

N° 4951

Service Central: S.T.A.R.N

Région:

D. N° 4951 M ; AH. : *[Signature]*

Impôts
imitations
des bénéficiaires
Filiales

OBJET DE LA CONSULTATION

Contrats passés entre S.N.C.F
et S.T.A.R.N pour l'exploitation
de services rousiers

Quid en ce qui concerne le préle-
vement limitatif des bénéficiaires "Secours
besoins du pays" ou "Secours Normal"
B.F.D.C.C.F

Références : P. 72 bis Ln. D. H 843 M/B

Observations :

65

180bn

STAR N

14 mai 1940

Impôts
limitations
des bénéfices
Filiales

Contrats passés entre SNCF et
STAR N pour l'exploitation de
services routiers —

Quid en ce qui concerne le paiement
limitatif des bénéfices : secteur brève de pays
ou secteur normal ?

4951 km

B.F.D.G. 68.

V 72 bis Ln (B)

15 Mai 1940

Bureau Fiscal
D.G.28

Monsieur l'Administrateur délégué,

Par votre lettre du 13 Avril dernier, vous m'avez exposé que la S.T.A.R.N. a passé avec la S.N.C.F. diverses conventions que vous analysez succinctement et vous me demandez si, au regard du décret du 30 Novembre 1939, concernant le régime de guerre des profits industriels et commerciaux, les bénéfices pouvant résulter des accords dont s'agit doivent être classés dans ceux provenant de l'exécution de marchés passés pour la satisfaction des besoins du pays ou dans ceux provenant du secteur normal.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que je partage votre sentiment sur cette question et que, par conséquent, les conventions considérées doivent, à mon avis, rentrer dans les opérations du Secteur Normal.

En effet, aux termes de l'article 6 du décret, sont considérés comme conclus pour la satisfaction des besoins du pays, au sens de la loi du 11 Juillet 1938, les marchés passés..... par la Société Nationale des Chemins de fer.

D'autre part, l'article 11 du décret du 30 Novembre 1939 indique que sont considérées comme effectuées dans le secteur normal "toutes opérations industrielles" autres que celles consistant dans l'exécution des marchés, sous traités et sous commandes définis aux articles 6 et 7 dudit décret.

Tout se ramène dans les circonstances à rechercher si nous nous trouvons en présence de marchés.

Une Circulaire de l'Administration des Contributions Directes (N° 2096) prise pour l'application de la taxe spéciale sur les bénéfices provenant de l'exécution des marchés passés avec les collectivités publiques, instituée par les décrets-lois des 8 Août, 30 Novembre 1935 et 8 Juillet 1937, a indiqué ce qu'il faut entendre par marché et comment ce terme doit être entendu en ce qui concerne les Grands Réseaux.

"On désigne sous le nom de marché, le contrat écrit par

Monsieur l'Administrateur délégué
de la S.T.A.R.N.
22, rue de Dunkerque - PARIS

"lequel un entrepreneur s'engage, envers un tiers qui accepte, à effectuer une fourniture ou un travail déterminé à des conditions fixées soit par les clauses du contrat lui-même, soit par référence à un cahier des charges ou à des conventions antérieures".

A cette définition générale correspondent notamment :

"Les marchés de fournitures qui ont pour but de procurer aux collectivités publiques en vue du fonctionnement de leurs services des matières, denrées, objets mobiliers, transports ou de la main-d'oeuvre.

"Les marchés de travaux publics qui ont trait à l'exécution ou à l'entretien, pour le compte des personnes morales administratives; d'ouvrages immobiliers ayant une destination d'utilité générale.

"Pour les Grands Réseaux de Chemins de fer, on considérera (circulaire 2096, p. 29) que ces travaux ou fournitures résultent d'un marché à retenir pour l'établissement de la taxe, lorsqu'ils auront fait l'objet d'une convention écrite répondant à la définition ci-dessus rappelée, quelle qu'en soit la dénomination usuelle (marché - convention, bon de commande)".

Or, il appert des indications sommaires que vous me donnez que les conventions intervenues entre la S.N.C.F. et la S.T.A.R.N. ne paraissent pas entrer dans le cadre des marchés de fournitures ou des marchés de travaux publics, retenus comme rentrant dans le secteur des "Besoins du Pays".

Dans les actes de la première espèce, la S.N.C.F. subventionne certains services routiers. Il s'agit d'une clause financière, la S.N.C.F. ne reçoit, en effet, rien en échange de ce qu'elle verse, les risques et périls de l'entreprise restent entièrement à la charge de la S.T.A.R.N.

Dans ceux de la seconde catégorie, la situation est dans un sens quelque peu analogue. : La S.N.C.F. encaisse toutes les recettes de l'entreprise, mais alloue pour les services assurés par la S.T.A.R.N. un prix de revient kilométrique qui s'analyse en un remboursement de dépenses et une subvention.

Dans la troisième hypothèse enfin, la S.T.A.R.N. s'engage, sous certaines conditions, déterminées par un cahier des charges et sous sa propre responsabilité, à exploiter aux lieux et places de la S.N.C.F. des services de remplacement de trains, mais elle ne reçoit aucune rémunération.

Le déficit éventuel serait, là encore, mis à la charge de la S.N.C.F.

Dans aucun de ces trois cas, il n'y a de fourniture de matières ou de main-d'oeuvre par la S.T.A.R.N. à la S.N.C.F.

Bien entendu, ces indications ne concernent que les traités ci-dessus visés en ce qui concerne la S.T.A.R.N. - S.N.C.F. et ne préjugent en rien le caractère à attribuer à tous autres contrats que votre Société serait appelée à passer soit avec S.N.C.F., soit avec diverses administrations publiques.

Veillez agréer, Monsieur l'Administrateur délégué, l'expression de mes sentiments les plus distingués.

LE CHEF DU CONTENTIEUX
signé : AURENGE.

P.

SOCIÉTÉ NATIONALE
DES
CHEMINS DE FER FRANÇAIS

SERVICE DU CONTENTIEUX

Bureau Fiscal

Dossier N° D.G. 28

(Prière de rappeler dans la réponse
les indications ci-dessus)

PARIS. LE 15 Mai 1940
45, rue Saint-Lazare (9^e)
Télep. : Pigalle 95-85

lettre rectifiée

Monsieur l'Administrateur Délégué,

VR = N° 441.

Par votre lettre du 13 avril dernier, vous m'avez exposé que la S.T.A.R.N. a passé avec la S.N.C.F. diverses conventions que vous analysez succinctement et vous me demandez si, au regard du décret du 30 novembre 1939, concernant le régime de guerre des profits industriels et commerciaux, les bénéfiques pouvant résulter des accords dont s'agit doivent être classés dans ceux provenant de l'exécution de marchés passés pour la satisfaction des besoins du pays ou dans ceux provenant du Secteur Normal.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que je partage votre sentiment sur cette question et que, par conséquent, les conventions considérées doivent, à mon avis, rentrer dans les opérations du Secteur Normal.

En effet, aux termes de l'article 6 du décret, sont considérés comme conclus pour la satisfaction des

Monsieur l'Administrateur Délégué
de la S.T.A.R.N.
22, rue de Dunkerque - PARIS.

besoins du pays, au sens de la loi du 11 juillet 1938, les marchés passés..... par la Société Nationale du Chemin de fer.

D'autre part, l'article 11 du décret du 30 novembre 1939 indique que sont considérées comme effectuées dans le secteur normal "toutes opérations industrielles" autres que celles consistant dans l'exécution des marchés, sous traités ou sous commandes définis aux articles 6 et 7 dudit décret.

Tout se ramène dans les circonstances à rechercher si nous nous trouvons en présence de marchés.

Une circulaire de l'Administration des Contributions Directes (N° 2096), prise pour l'application de la taxe spéciale sur les bénéfices provenant de l'exécution des marchés passés avec les collectivités publiques, instituée par les décrets-lois des 8 août, 30 novembre 1935 et 8 juillet 1937, a indiqué ce qu'il faut entendre par marché et comment ce terme doit être entendu en ce qui concerne les Grands Réseaux.

"On désigne sous le nom de marché, le contrat écrit
" par lequel un entrepreneur s'engage, envers un tiers qui
" accepte, à effectuer une fourniture ou un travail déterminé
" à des conditions fixées soit par les clauses du contrat
" lui-même, soit par référence à un cahier des charges ou à
" des conventions antérieures".

A cette définition générale correspondent notamment :

" Les marchés de fournitures qui ont pour but de pro-
" curer aux collectivités publiques en vue du fonctionnement
" de leurs services des matières, denrées, objets mobiliers,
" transports ou de la main d'oeuvre.

" Les marchés de travaux publics qui ont trait à l'exé-
" cution ou à l'entretien, pour le compte des personnes morales
" administratives, d'ouvrages immobiliers ayant une destina-
" tion d'utilité générale.

" Pour les Grands Réseaux de chemin de fer, on considé-
" rera (circul. 2096, p. 29) que ces travaux ou fournitures
" résultent d'un marché à retenir pour l'établissement de la
" taxe, lorsqu'ils auront fait l'objet d'une convention écrite
" répondant à la définition ci-dessus rappelée, quelle qu'en
" soit la dénomination usuelle (marché - convention, bon de
" commande)".

Or, il appert des indications sommaires que vous me
donnez que les conventions intervenues entre la S.N.C.F. et
la S.T.A.R.N. ne paraissent pas entrer dans le cadre des
marchés de fournitures ou des marchés de travaux publics,
retenus comme rentrant dans le secteur Besoins du pays.
— Dans les actes de la première
espèce, La S.N.C.F. subventionne certains services routiers.
Il s'agit d'une clause financière, la S.N.C.F. ne reçoit, en
effet, rien en échange de ce qu'elle verse, les risques et
périls de l'entreprise restant entièrement à la charge de la
S.T.A.R.N.

Dans ceux de la seconde catégorie, la situation est

Prolongement limitatif sur les bénéfices

D. L. du 29 juillet 39 - JO n° 30 juillet 1939

30 nov 39 JO n° 1^{er} dec

D. du 9 mai 1940 - JO du 9 mai
24 Avril

Dr.

tape spirit sur les bénéfices provenant de
l'exploitation de brevets pour les établissements
publics. D. du 15 mars 1935 - JO du 15 mars 1935 p. 8678

arr. n° 2096 du 26 fev 1936 D. du 15 mars 1936 p. 229

24 Avril 40

C.1
18.028V

Monsieur le Directeur du Service Commercial,

(Votre dossier 3^{ème} Division PC 500/2184)

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint copie de la consultation donnée par M^e LABBE, notre avocat aux Conseils, sur l'affaire de la Société des "Liqueurs de LABBE FRANÇOIS"

La thèse de M^e LABBE est conforme à celle que nous entendions soutenir devant l'arbitre. Je donne donc des instructions pour que notre défense soit assurée conformément à ces conclusions.

LE CHEF DU CONTENTIEUX,

Amengé

Léon LABBE
Avocat au Conseil d'Etat
& à la Cour de Cassation

Ailly par Berd'huis (Orne)
le 22 Avril 1940

Bureau C.1
Dossier N° 18.028^V
"Liqueurs de LABBE FRANCOIS"
à Voiron (Isère)

Cher Monsieur,

J'ai examiné suivant le désir que vous m'avez exprimé la question de savoir si les conditions dans lesquelles a été passée par la S.N.C.F. avec la Société des "Liqueurs de Labbé François" la convention particulière mise en application le 13 Juillet 1939 sont de nature à justifier la demande d'indemnité formée par cette Société devant le Tribunal de Commerce de la Seine : après avoir pris connaissance du dossier communiqué, je suis amené à conclure qu'à moins d'abandonner la doctrine consacrée par le Conseil Supérieur des Chemins de fer dans sa séance du 22 Janvier 1936 sur la portée à donner au § du décret du 28 Octobre 1935 et de l'article 14 du Cahier des Charges de la S.N.C.F. aux termes duquel les conventions particulières ne peuvent avoir pour effet d'accorder à un ou plusieurs destinataires ou expéditeurs des avantages qui ne seraient pas consentis aux expéditeurs ou destinataires placés dans des conditions analogues, il y a lieu de persister dans la thèse que la demande d'une convention particulière émanant de la Société des "Liqueurs de Labbé François" devait nécessairement entraîner l'examen de la situation de cette Société et éventuellement l'adaptation à cette situation du principe adopté dans la convention intervenue entre la S.N.C.F. et la Société Rocher, mais non l'application pure et simple de cette convention aux rapports de la S.N.C.F. avec la Société des "Liqueurs Labbé François" sans modification et dans ses termes mêmes.

En fait, en Octobre 1938, la S.N.C.F. a signé avec la Société Rocher, distillateur à la Côte Saint-André dans l'Isère, après des pourparlers qui s'étaient poursuivis pendant trois ans, une convention pour le transport de ses produits à un tarif forfaitaire. Cette convention fixait trois zones de transport et disposait que la Société paierait 70 centimes par litre et 60 centimes par bouteille pour la première zone, 90 centimes et 75 centimes pour la seconde zone, un franc cinq centimes et 90 centimes pour la troisième zone.

Monsieur le Chef du Contentieux
de la S.N.C.F.
45 rue Saint-Lazare
PARIS IX^e

Avant même que cette convention fut définitive (11 Novembre 1938), la S.N.C.F. a offert à la Société "Liqueurs de Labbé François" qui exploite, comme la Société Rocher, une distillerie dans laquelle elle fabrique des liqueurs, un projet de convention en blanc en lui demandant s'il pourrait éventuellement l'intéresser et en la priant de lui fournir dans ce cas toutes précisions sur son trafic fer et route pour lui permettre l'étude de la question. La S.N.C.F. indiquait que le prix de transport par litre, pourrait être, sauf rectification, de 60 centimes pour la première des zones qu'elle prévoyait, 75 centimes pour la deuxième et de 90 centimes pour la troisième.

La Société a fourni les renseignements qui lui étaient demandés; le service local de la S.N.C.F. a procédé à l'étude du trafic effectué par l'intéressée et a constaté qu'en appliquant les chiffres de 0,60, 0,75 et 0,90 le Chemin de fer subirait une perte par rapport aux résultats donnés par l'application des prix normaux. La S.N.C.F. ne pouvait, en effet, tenir compte pour établir ses calculs du volume total du trafic fer et route communiqué par la Société; car elle était tenue, en vertu des accords de coordination, de réserver à la route une part des transports.

En Janvier 1939, la Société s'est déclarée disposée à payer les mêmes prix que ceux qui avaient été consentis à la Société Rocher par litre et par bouteille, suivant les zones délimitées, transport à moins de 400 kilomètres, de 400 à 700 kilomètres et au-delà de 700 kilomètres, et le 14 Février suivant, elle a mis la S.N.C.F. en demeure, par lettre recommandée, d'avoir à conclure la convention demandée sous peine de se voir tenter une action en dommages intérêts en se fondant sur ce qu'elle avait le droit absolu de ne payer au chemin de fer que les prix de transport consentis à la Société Rocher. Le 11 Avril, la S.N.C.F. a remis à la Société un projet établi sur les bases que celle-ci avait acceptées en lui signalant toutefois qu'étant donné son trafic particulier, la taxe au litre et à la bouteille était moins avantageuse que la taxe au litre seulement, calculée sur le nombre de litres figurant sur l'acquit à caution. Un second projet, comportant ce dernier mode de taxation et différentes additions, a été adressé à la Société qui l'a signé le 16 Mai; il a été approuvé par le Conseil d'Administration de la S.N.C.F. et soumis à l'approbation ministérielle le 8 Juin 1939 pour être mis en vigueur le 13 Juillet suivant, ce dont la Société fut avisée le jour même.

Entre temps, la Société avait, par exploit du 3 Mai 1939, mis à exécution sa menace du 14 Février et assigné la S.N.C.F. devant le Tribunal de Commerce de la Seine pour s'entendre condamner à lui payer la somme représentant la différence entre le tarif ordinaire qu'elle avait acquitté pour ses transports depuis Novembre 1938 et le tarif forfaitaire résultant de la convention dont bénéficiait la Société

Rocher et, en outre une somme de 25.000 Frs à titre de dommages-intérêts en réparation du préjudice commercial que lui aurait causé le retard apporté par la S.N.C.F. à conclure avec elle une convention semblable à celle qu'elle avait passée avec la Société Rocher. Ces deux chefs de demande auraient été modifiés devant l'arbitre désigné par le Tribunal pour procéder à l'instruction de l'affaire : la Société Labbé François se déclarait prête à renoncer à toute indemnité pour perte commerciale moyennant le paiement de la différence entre les prix de transport perçus sur ses expéditions du 1^{er} Janvier au 11 Juillet 1939 et le prix forfaitaire résultant de la convention passée entre elle et la Compagnie et qui aurait dû leur être appliqué si le retard dont elle se plaignait dans la rédaction et l'approbation de la convention ne s'était pas produit.

L'action de la Société soulève, à mon avis, deux questions : la première qui résulte de l'assignation du 3 Mai 1939, sinon de la note de l'agence Lamy produite devant l'arbitre, est de savoir si la circonstance que la Société "des Liqueurs de Labbé François" aurait une activité industrielle et commerciale identique à celle de la Société Rocher comme fabriquant des liqueurs et se trouverait, à raison du siège de son usine et de la situation de la gare à laquelle elle remet ses expéditions, dans une situation également identique à celle de sa concurrente au point de vue tarifaire devait avoir pour conséquence de rendre obligatoire pour le chemin de fer le régime appliqué à cette dernière dès qu'elle en a demandé le bénéfice. La deuxième question qui suppose que la première doit être résolue négativement porte sur le point de savoir si la S.N.C.F. peut encourir une responsabilité pécuniaire du fait du retard apporté dans l'instruction d'une demande de convention particulière.

La solution de la première question n'est pas douteuse : à raison du caractère obligatoire du tarif de transport, il ne peut y être dérogé qu'en vertu d'un acte réglementaire ou d'une convention passée par application d'un texte ayant force obligatoire ; ce n'est, par suite, qu'une convention particulière, approuvée par le Ministre dans les formes édictées par le décret du 28 Octobre 1939 et par l'art. 14 du Cahier des Charges de la S.N.C.F., qui peut soumettre un expéditeur ou un destinataire à un régime autre que celui réglé par les tarifs homologués applicables aux marchandises en jeu.

Le texte de l'art. 14 du Cahier des Charges est d'ailleurs impératif : seules des conventions adaptées à la situation particulière du ou des expéditeurs et destinataires peuvent être conclues par la S.N.C.F. et concédées aux intéressés des prix et conditions différents de ceux résultant des tarifs en vigueur. Dès lors, quand un industriel ou un commerçant revendique le bénéfice de la règle d'égalité dont

le principe a été maintenu dans le deuxième alinéa de l'art. 14, N° 2 précité qui énonce que les conventions autorisées par le premier alinéa ne peuvent avoir pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs ou destinataires des avantages qui ne seraient pas consentis aux expéditeurs ou destinataires placés dans des conditions analogues, sa demande doit donner lieu à une décision individuelle, à une convention indépendante de celle conclue antérieurement par le chemin de fer et dont l'objet est de le placer dans une situation tarifaire qui soit comparable dans ses rapports avec la Compagnie à celle accordée à la Société ou à la personne titulaire de la convention qu'il invoque.

La situation de l'intéressé dont il y a lieu de faire état n'est pas seulement sa situation industrielle ou commerciale : c'est aussi et essentiellement, comme l'a décidé le Conseil Supérieur des Chemins de fer, les modalités de transport des expéditeurs qui doivent être remises au Chemin de fer, la distance moyenne de ces expéditions, l'importance du trafic fer et route de l'expéditeur, c'est-à-dire l'ensemble des circonstances pouvant justifier une dérogation aux tarifs à raison de l'avantage commercial à retirer de la convention par l'industriel ou commerçant avec lequel elle sera passée et du profit qui en résultera pour le chemin de fer. Il ne faut pas oublier, en effet, que la disposition nouvelle, édictée en 1935 et 1937, a eu pour but de permettre aux Réseaux d'abord, à la S.N.C.F. ensuite non seulement d'adopter une politique tarifaire plus souple que celle définie dans les Cahiers des Charges de 1857 et de se placer ainsi dans une situation comparable à celle des entreprises privées de transport, mais encore de récupérer une partie du trafic enlevé à la voie ferrée par les transports routiers.

Quand la Société des "Liqueurs Labbé François" a demandé à être soumise au même régime que la Société Rocher, la S.N.C.F. n'avait pas seulement, pour admettre la demande d'appliquer les prix consentis à cette dernière Société, à vérifier s'il s'agissait d'un expéditeur remettant au Chemin de fer des liqueurs en litres ou en bouteilles, provenant de sa fabrication et à destination de villes dépendant de son Réseau ou de Réseaux secondaires, ce qui répondait à la situation de la Société Rocher; il lui fallait encore contrôler l'importance des expéditions au départ, leurs destinations, la moyenne des distances à parcourir, le tout afin de déterminer le nombre de zones à établir pour répondre aux besoins de l'entreprise et pour fixer les prix de transport par unité, ces prix devant nécessairement varier en fonction des éléments ci-dessus énumérés et qui varient suivant les espèces.

Cette instruction, nécessaire en droit, n'était pas moins indispensable en fait : le dernier état du texte de la convention le démontre à l'évidence, car la note jointe au dossier et dans laquelle ont été analysées les situations des deux Sociétés, Société Rocher et Société des

"Liqueurs Labbé François", démontre que les conditions de transport des expéditions des deux Sociétés n'étaient pas les mêmes, ce qui a entraîné la fixation de prix plus avantageux en faveur de la seconde Société pour les transports des deux premières zones.

Cette pièce me paraît avoir une importance capitale : elle permet, en effet, à la Compagnie d'invoquer par analogie la jurisprudence de la Cour de Cassation qui s'est formée à propos de l'application de l'article 53 du Cahier des Charges de 1857 interdisant aux réseaux de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication. Or, la Chambre Criminelle a, par deux arrêts des 28 Juin 1851 (D. 51.1.329) et 7 Mars 1889 (D. 89.1.223), décidé que l'obligation de faire profiter une entreprise de transport d'un traité particulier concédé à une autre entreprise exploitant la même voie de communication, n'existe qu'autant que les conditions de fonctionnement des services sont rigoureusement identiques.

S'agissant dans le cas prévu par l'article 16 du Cahier des Charges de traités ayant au même titre que les arrangements dont il est question dans l'article 53 le caractère de conventions particulières, l'application de la règle d'égalité doit, par suite être subordonnée dans cette hypothèse à la preuve qu'il y ait dans le trafic des deux entreprises, celle qui est titulaire d'une convention, celle qui en demande le bénéfice, une identité complète de fonctionnement en ce qui touche leurs rapports avec le Chemin de fer et qu'il y a lieu de contrôler.

J'estime donc, en droit que la S.N.C.F., en procédant à une instruction individuelle de la demande de convention particulière de la Société des "Liqueurs de Labbé François" et en proposant finalement à cette Société un projet différent du contrat souscrit par la Société Rocher, loin de violer les dispositions de l'article 14 de son Cahier des Charges, en a fait une exacte application.

Je crois toutefois devoir formuler une réserve au sujet de l'une des conclusions de la note à laquelle j'ai fait plus haut allusion et qui tend à poser en principe que la Compagnie aurait la faculté de refuser toute convention particulière à un industriel ou à un commerçant qui ne serait pas dans la situation même de celui auquel une telle convention a été déjà accordée, cette identité de situation étant entendue comme il a été dit ci-dessus : cette conclusion n'est pas, à mon avis, d'accord avec le texte de l'article 14 quand il existe déjà une convention particulière au profit d'un industriel dont l'activité est comparable à celle de l'entreprise qui sollicite la concession

d'une convention identique; dans ce cas le refus devrait être motivé ou, plus exactement, il ne devrait être que la conséquence de l'impossibilité par la Compagnie d'obtenir de l'intéressé la signature d'une convention dont les éléments seraient différents de ceux de la première convention dont il se réclame à raison des différences de situation des deux parties dans leurs rapports avec le Chemin de fer.

En un mot, mon sentiment est que la S.N.C.F. a un pouvoir discrétionnaire pour refuser ou accepter d'appliquer l'article 14 de son Cahier des Charges quand il n'existe aucun traité particulier entre elle et un expéditeur ou un destinataire ayant, dans une certaine région une activité industrielle ou commerciale propre, qu'elle n'est tenue d'appliquer à un tiers dans ses termes mêmes le traité particulier qu'elle aurait antérieurement passé qu'autant que ce tiers est dans une situation identique à celle du titulaire du traité aussi bien au point de vue du trafic avec le Chemin de fer qu'en ce qui touche la nature de son activité industrielle ou commerciale, qu'enfin elle ne saurait légalement refuser à un expéditeur dont l'activité est la même que celle du titulaire d'un traité particulier dont l'entreprise fonctionne dans un rayon rapproché de celle de l'auteur de la demande qu'autant que ce dernier n'admettrait pas une rédaction tenant compte des différences pouvant exister entre les deux entreprises en ce qui concerne leur trafic et dont la convention particulière doit faire état pour maintenir la règle d'égalité.

La solution de la deuxième question soulevée par l'assignation de la Société des "Liqueurs de Labbé François" ne comporte pas de difficulté : le juge commercial est compétent pour apprécier si une Compagnie de Chemin de fer a ou non respecté les droits que les expéditeurs et les destinataires tiennent des dispositions réglementaires. (Cpz C. Etat 16 Janvier 1885 D. 86.3.31); il lui appartient dès lors, d'apprécier les motifs du refus opposé par la S.N.C.F. à une demande de convention particulière et le retard qu'elle aurait mis à en établir le texte et qui aurait entraîné un préjudice pour l'intéressé. En fait, il me semble qu'il y aurait lieu d'insister, d'une part, sur la circonstance que les deux conventions Rocher et Liqueurs de Labbé François, ne sont pas identiques et que les clauses de la seconde ont subi plusieurs modifications au cours de l'instruction et, d'autre part, sur ce que le délai employé par la S.N.C.F. n'a rien d'anormal puisque c'est le même délai qui a été utilisé pour la négociation et la signature de la convention particulière de la Grande Chartreuse.

Il s'agit là toutefois d'une appréciation de fait, qui ne pose aucune question de droit et sera formulée souverainement par le Juge du fond.

Je vous retourne le dossier qui m'avait été communiqué et vous prie de croire à mes sentiments les plus distingués.

P. M^e LABBE mobilisé,

Signé : LABBEQ

SERVICE DU CONTENTIEUX

AFFAIRES GÉNÉRALES

N°

B 182

Service Central : *Service Commercial*

Région : _____

22 Avril 1940

4953 B

OBJET DE LA CONSULTATION

*C. I. M. de la ligne de chemin de fer
de Fribourg Suisse au la
question des études depuis la guerre*

Références :

Observations :

D. N°

Aff. :

22 Avril 40

Monsieur le Directeur du Service Commercial,

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint copie de la lettre qui nous a été envoyée par la Direction des Chemins de fer Fédéraux Suisse au sujet de l'application de la C.I.M. en France depuis la guerre en ce qui concerne les retards, et le projet de réponse que j'ai préparé.

Veillez avoir l'obligeance de me faire connaître si vous êtes bien d'accord avec moi sur cette réponse.

LE CHEF DU CONTENTIEUX,

Monsieur le Directeur du Service Commercial,

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint copie de la lettre qui nous a été envoyée par la Direction des Chemins de fer Fédéraux Suisse au sujet de l'application de la C.I.M. en France depuis la guerre en ce qui concerne les retards, et le projet de réponse que j'ai préparé.

Je vous serais obligé de me faire connaître si vous êtes bien d'accord avec moi sur cette réponse.

LE CHEF DU CONTENTIEUX,

F. m. m. 40

C²
18.597^R

Messieurs,

J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre lettre du 30 janvier 1940 par laquelle vous avez bien voulu me faire connaître que vous aviez été saisi de réclamations basées sur les articles 33 et 35 de la C.I.M. pour dépassement de délais de livraison; vous précisez que, lors de la précédente guerre, les tribunaux suisses n'ont pas admis que les restrictions ordonnées par les autorités françaises quant aux délais de livraison, aient pu déroger aux dispositions de la convention internationale celle-ci n'ayant pas été dénoncée régulièrement.

Vous signalez que de toute façon ces administrations françaises ne devaient pas accepter avec déclaration d'intérêt à la livraison des envois au sujet desquels elles entendaient invoquer l'exonération de responsabilité pour dépassement de délais.

Vous me demandez mon avis sur ces divers points.

Direction des Chemins de fer fédéraux
Division du Contentieux
à Berne (Suisse)

Il importe tout d'abord de rappeler quel est depuis la guerre actuelle l'état de la réglementation des transports en France.

Un premier arrêté ministériel du 24 août 1939, pris en application de la loi du 3 Juillet 1877 sur les réquisitions militaires, a réquisitionné les chemins de fer; les transports commerciaux ont été suspendus jusqu'à nouvel ordre en totalité ou en partie et les transporteurs ont été exonérés de toute responsabilité en cas de retard.

Un deuxième arrêté du 1^{er} septembre 1939, toujours basé sur la réquisition des chemins de fer, a décidé que les délais prévus pour le transport des marchandises cesseraient d'être obligatoires et que les marchandises en cours de transport au 1^{er} septembre 1939 pourraient être déchargées, s'il y avait lieu, en cours de route.

Un troisième arrêté du 9 octobre 1939 remettait l'exploitation des chemins de fer entre les mains du Ministre des Travaux publics et des transports et mettait à disposition du général commandant en chef le réseau de la zone des armées.

Enfin un décret-loi du 23 décembre 1939 prévoyait que par simples arrêtés ministériels des délais de transport seraient fixés suivant les zones; un arrêté du 8 janvier 1940 (J.O. du 9 janvier 1940) a fixé ces délais qui se traduisent

par des majorations variables suivant la zone et la vitesse empruntées. La S.N.C.F. a elle-même, dans son avis Trafic N. N° 21 du 8 janvier 1940, estimé que ces dispositions n'étaient pas applicables au régime international.

Aucune de ces réglementations nouvelles ne contient de dispositions se rapportant expressément à la C.I.M. Il faut donc en faire l'application pour chaque période considérée, en se basant simplement sur le texte de cette dernière, texte assurément inchangé et applicable en régime international du temps de guerre.

Il est exact, tout d'abord, que durant la guerre de 1914-18, la Convention de Berne, non dénoncée, avait été simplement suspendue entre belligérants et qu'entre non belligérants elle a continué à jouer son rôle de loi internationale supérieure à la loi locale pour tout ce que la convention n'avait pas précisément laissé régir par la loi nationale.

Mais le texte actuel de la C.I.M. me paraît rendre désormais inutile toute discussion sur ce point. Il se suffit à lui-même; il n'est que de l'appliquer.

Les expéditions en cours de transport au moment de la publication des arrêtés de réquisition des chemins de fer dans la mesure où elles ont subi un retard de ce fait ne peuvent engager la responsabilité du chemin de fer puisque la

réquisition constitue le fait du prince c'est-à-dire un cas fortuit ou de force majeure, expressément retenu par l'article 27, § 3 de la C.I.M. D'autre part, la priorité édictée par les mêmes arrêtés au bénéfice de l'autorité militaire est formellement prévue, elle aussi, par l'article 5, § 5 de la C.I.M.

Les mesures restrictives ont été largement publiées au Journal Officiel et dans les gares. On ne saurait même faire grief au chemin de fer d'avoir accepté les envois avec déclaration d'intérêt à la livraison. Le dernier texte précité décide en effet que "le chemin de fer peut refuser les envois dont le transport serait empêché par des restrictions de ce genre. C'est donc pour lui une faculté et non une obligation. Au surplus, la déclaration d'intérêt à la livraison peut avoir été faite surtout pour le cas de perte (art. 35, § 4)

Jusqu'au 9 octobre 1939 tout délai de transport ayant disparu, il n'est pas possible d'invoquer un retard quelconque. Du 9 octobre au 9 janvier 1940, les transports commerciaux ayant en fait été repris sur certaines lignes sans que soient modifiés les délais de l'art. 11 C.I.M. l'acceptation des colis avec déclaration d'intérêt à la livraison engageait donc la responsabilité du chemin de fer sauf à lui à prouver, comme de droit commun, que le transport en cause a été retardé par un fait militaire.

Depuis le 9 janvier 1940, des délais supplémentaires ont été édictés s'appliquant uniquement en régime intérieur.

Mais par un arrêté ministériel, en date du 17 février 1940, publié au Journal Officiel du 22 suivant, de nouveaux délais en régime C.I.M. ont été fixés pour les parcours français conformément à l'art. 11 de la C.I.M. Ce sont évidemment ces nouveaux délais qu'il convient désormais d'observer, sans que soient au surplus prohibées les déclarations d'intérêt à la livraison dont les conséquences restent d'ailleurs aussi importantes en cas de perte qu'en cas de simple retard. Il ne faut pas davantage écarter l'application du cas fortuit ou de force majeure, comme de droit commun, pour cette nouvelle période.

En résumé, la question se réduit à une question de preuve par le chemin de fer de l'existence, du fait des hostilités, d'un cas fortuit ou de force majeure dans une espèce déterminée.

Veillez agréer, Messieurs, l'assurance de ma considération très distinguée.

LE CHEF DU CONTENTIEUX,

Signé Amey

Avril 1940

Minute

X

B

N O T E

pour Monsieur le Directeur Général

Monsieur le Directeur Général a bien voulu me demander de lui faire connaître si l'arrêt de Cassation du 22 novembre 1939 (NORD c/ LAMY) qui s'est prononcé au sujet de la publicité et l'affichage préalable des modifications du Tableau des distances avait définitivement tranché l'importante question de la taxation des parcours en rebroussement.

L'arrêt du 22 novembre 1939 n'avait à examiner, en ce qui concerne la question des rebroussements, que le moyen, aujourd'hui abandonné par la maison LAMY, tiré du défaut d'affichage préalable des modifications apportées au tableau des distances par l'introduction dans ce tableau des parcours en rebroussement conformément à la décision ministérielle du 31 décembre 1924.

La Cour de Cassation a estimé que les modifications du tableau des distances ne devaient pas être soumises

à la formalité de l'affichage préalable.

Ce point définitivement jugé laisse entière la question de l'interprétation de la décision ministérielle du 31 décembre 1924 qui a autorisé la taxation des parcours en rebroussement sous la condition expresse que ces parcours soient normalement effectués.

La Cour de Cassation est actuellement saisie du fond du débat mais elle n'a pas encore statué. Elle aura à se prononcer sur deux décisions de Cours d'Appel dont elle est saisie en la matière, l'une de la Cour de Paris du 22 novembre 1938 (aff. Sucreries de Longueil), l'autre de la Cour d'Amiens, Chambres réunies, du 23 mai 1939 (Aff. SCOHY).

La première a déclaré, conformément à la thèse de la maison LAMY, que les parcours en rebroussement ne devaient être taxés que s'ils étaient réellement parcourus par les marchandises. Le second arrêt, au contraire, faisant entièrement droit à nos conclusions, a expressément reconnu que devait être taxé tout rebroussement se trouvant sur l'itinéraire normal c'est-à-dire légal de la gare d'expédition à la gare de destination, sans avoir à se préoccuper de l'itinéraire de fait suivi par la marchandise, le Chemin de fer conservant à cet égard toute liberté d'acheminement.

LE CHEF DU CONTENTIEUX,

Note

from Morrison to Andrew Ginnel

C. Orléans
24 Mai 1933

COUR DE CASSATION - CHAMBRE CIVILE

22 Novembre 1939

M. FREMICOURT, Premier Président

Compagnie du Chemin de fer du Nord c/ LAMY

LA COUR.....

Ouï en l'audience publique de ce jour, M. le Conseiller VILLEMINOT en son rapport, M^{ES} CAIL et DURNERIN, avocats des parties en leurs observations respectives, ainsi que M. CHARTROU, avocat général en ses conclusions, et après en avoir délibéré en la Chambre du Conseil.

Adjuge à la Compagnie Nationale des Chemins de fer Français dont le siège est à Paris, rue Saint-Lazare N^o 88, représentée par ses Administrateurs, substituée aux grands réseaux français des chemins de fer en vertu de l'art. 1^{er} § 6 de la convention du 31 Août 1937, approuvée par le décret-loi du même jour, le bénéfice des conclusions prises par la Compagnie du Chemin de fer du Nord à l'appui de son pourvoi :

Sur le premier moyen :

Attendu que la demande de LAMY contre la Compagnie du Nord avait pour objet le remboursement de majoration de taxes perçues sur l'expédition de ses marchandises par celle-ci, alors que ces majorations n'avaient pas été précédées des formalités de publicité et d'affichage prévues par l'article 68 du décret du 11 Novembre 1937, portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées;

Attendu que la Compagnie prétend que ces majorations résultant de décision et arrêté ministériels pris en vertu des dispositions de l'article 17 de la convention du 28 Juin 1921, approuvée par la loi du 29 Octobre suivant, textes qui selon elle, ont pour effet de soustraire les majorations en question à toute mesure de publicité préalable; que le litige suppose l'interprétation de la convention du 28 Juin 1921, l'appréciation de la légalité des décisions et arrêtés ministériels, interprétation et appréciation échappant à l'autorité judiciaire à raison du caractère d'actes administratifs aussi bien de la convention que des décisions et arrêtés ministériels.

Mais attendu que les Tribunaux chargés d'appliquer les tarifs ont le droit et le devoir d'examiner s'ils ont été publiés conformément aux dispositions du Cahier des Charges et de l'article 49 de l'Ordonnance du 15 Novembre 1846 reproduit par l'art. 68 du décret du 11 Novembre 1937.

Attendu que la Convention du 28 Juin 1921 approuvée par la loi du 29 Octobre suivant titre de cette approbation le même caractère en tant que renfermant des stipulations relatives aux tiers.

Attendu que les décisions et arrêté ministériels des 20 et 31 Décembre 1924 et 9 Mars 1925 ne constituent pas des actes administratifs spéciaux et individuels, mais des règlements administratifs pris en vertu des pouvoirs conférés au Ministre des Travaux Publics par l'art. 5 de la loi susvisée, qu'eux aussi participent ainsi du caractère de la loi.

Attendu dès lors, qu'il appartenait à l'autorité judiciaire d'interpréter le sens de la convention, d'apprécier la légalité des décisions et arrêté ministériels, dans la mesure où cette interprétation et cette appréciation étaient nécessaires pour la solution du litige dont elle était complètement saisie.

Attendu qu'il s'ensuit que l'arrêté attaqué en déclarant que le Tribunal de Commerce de la Seine était compétent pour rechercher si les taxes dont l'application était demandée par la Compagnie du Nord avaient fait l'objet des formalités préalables de publicité et d'affichage et en statuant au fond n'a violé aucun des textes visés au moyen qui n'est pas fondé.

Sur le deuxième moyen :

Vu l'art. 68 du décret du 11 Novembre 1917 et l'art. 17 de la Convention du 28 Juin 1921;

Attendu que le dernier de ces textes en spécifiant que ses dispositions relatives au relèvement général des tarifs dans un intérêt économique et financier ne font pas obstacle aux remaniements partiels de tarifs qui pourraient être jugés utiles et qui seraient proposés par les Réseaux et demandés par le Ministre dans les formes réglementaires, a institué, pour les relèvements généraux qu'il prévoit, un régime distinct de celui résultant de l'article 68 du décret du 11 Novembre 1917, lequel ne demeure applicable avec toutes ses formes réglementaires qu'aux relèvements spéciaux; les relèvements généraux édictés en vertu de la Convention de 1921 devant être au contraire, par dérogation à l'article sus-visé, dispensés de ces formes sans discrimination.

Attendu que parmi elles, figure la publicité préalable à la mise en perception des nouveaux tarifs; que cette publicité se trouve en conséquence inapplicable aux relèvements visés par l'art. 17 de ladite convention.

Attendu qu'il s'ensuit qu'en décidant que les tarifs autorisés par les décisions ministérielles des 20 Décembre 1924 et 9 Mars 1925 n'étaient pas applicables à l'expédition effectuée par LAMY le 2 Avril 1925 comme n'ayant pas fait l'objet d'un affichage préalable à leur mise en vigueur, l'arrêt attaqué a violé les textes visés au moyen;

Sur le troisième moyen :

Vu les articles 1134 du Code Civil, 42, 48 du Cahier ~~des charges~~ de la Compagnie du Nord ne pouvait revendiquer l'application du tableau de distance ~~approuvé par le Ministre des Travaux Publics~~ de la même Compagnie 64, 67, 68 du décret du 11 Novembre 1917;

Attendu que la Cour d'Appel d'Orléans a dit que la Compagnie du Nord ne pouvait revendiquer l'application du tableau des distances approuvé par la décision ministérielle du 31 Décembre 1924, les majorations qui en résultent n'ayant fait l'objet d'aucune des formalités prescrites de publicité et d'affichage.

Mais attendu que les tableaux de distance ne sont pas soumis à cette formalité; qu'aucun texte réglementaire ne prévoit l'affichage préalable des additions et modifications qui y sont apportées;

Attendu qu'en statuant comme il l'a fait, l'arrêt attaqué a donc violé les textes susvisés et n'a pas l'galement justifié sa décision.

PAR CES MOTIFS :

Casse et annule l'arrêt rendu entre les parties par la Cour d'Appel d'Orléans le 24 Mai 1933 et renvoi devant la Cour d'Appel de Rouen.

SERVICE DU CONTENTIEUX

184
AFFAIRES GÉNÉRALES

N° 4955 ^{2m}

Service Central: *Stat Général*

Région: *Perleouel*

OBJET DE LA CONSULTATION

*Proposition pour la Légion
d'Honneur et la Médaille
Militaire concernant les affectés
Spéciaux*

*M. M. Chauvaud
Valen de la Laufric
- Rappel pour M. Dohis -*

Références :

Observations :

D. N° 4955 ; Aff. :

2m

Région d'Honneur

66

184

LM

DE FR FRANCAIS

DE AU CONTENTIONS

S^{ad} Général
Personnel

Propositions pour la Légion d'honneur et la
Médaille Militaire concernant les officiers d'ici :

M. CHAVANNE

VALEN AL JAUFFRIE

Rappel par M. DOTHY

4955 LM

Le dossier de M. de la JAUFRIE est constitué par application de la Note du Service Central du Personnel (n° 661 BM, du 2 mai 1940). M. de la JAUFRIE, titulaire d'une belle citation, rentre dans la catégorie B. Monsieur COLOMBEL m'a signalé particulièrement cet agent, originaire du Contentieux des Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine. Les dossiers doivent parvenir, par l'intermédiaire du Secrétariat Général, le 15 mai, au Service Central du Personnel (Bureau Central Militaire).

après votre attention sur ce dossier, vous en avez fait

~~D'autre part, M. DOHIS Edgar me signale qu'il a fait l'objet d'une proposition pour la Légion d'Honneur au titre de "Combattant volontaire". La demande de l'intéressé a été renouvelée en novembre 1938 et le dossier se trouve au Service Central du Personnel (cf. Note A.G. 416^{DD} ci-jointe). Peut-être jugerez-vous utile de rappeler cette proposition spéciale à M. le Directeur BARTH.~~

Je vous prie de faire passer ce dossier à M. le Directeur BARTH.

~~Veillez agréer, cher Monsieur, l'expression de mes sentiments respectueux et distingués.~~

[Signature]

Procédure à faire à Paris en ce qui concerne M. DOHIS

SOCIÉTÉ NATIONALE
des
CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Trouville,

~~XXXX~~ LE 17 Mai 1940

SERVICE DU CONTENTIEUX

Bureau S.J.

Aff.

N°

N O T E

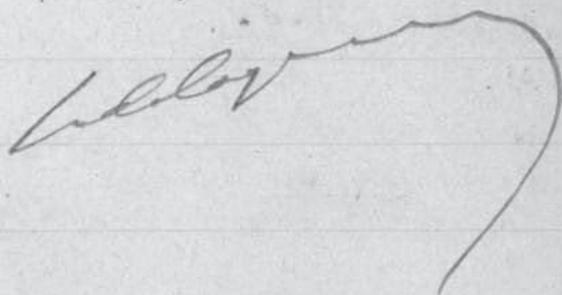
pour Monsieur AURENGE

La demande ci-jointe de M. de La
Jaufrie ne nous aurait-elle pas été re-
tournée par erreur ?

En effet, la Circulaire N° 661 B.M.,
du 2 Mai 1940, prévoit une demande des
intéressés, qui doit être adressée au
Service Central du Personnel. D'ailleurs,
la lettre au Secrétaire Général du 14 Mai
semble indiquer à la première page qu'on
fait parvenir la demande de M. de La
Jaufrie.

Ci-joint une copie de sa citation
que M. CHAVANNE n'avait pu annexer au

dossier, ne l'ayant pas, à ce moment
là, en sa possession.

A handwritten signature in dark ink, appearing to be 'L. L. L.', written in a cursive style. The signature is positioned to the right of the typed text and extends across the middle of the page.A small, vertical handwritten mark or signature, possibly a checkmark or a stylized letter, located in the lower right quadrant of the page.

SERVICE DU CONTENTIEUX

AFFAIRES GÉNÉRALES

N°

8185

Service Central: de Moudon.

Région:

14 mai 1940

4956 B

OBJET DE LA CONSULTATION

Accord de la Cour de Vieux
Lyonnet. de chemin de fer.

Références :

Observations :

D^{no} N°

Aff. :

A.V.
6279^{GH}

Monsieur le Directeur
du Service Central du Mouvement

Par note du 9 Mai 1940 (5^{ème} Division 15.11.57/3)
relative à l'accident survenu dans le train 234 à
Monsieur le Sénateur Belge CARTON de WIART en gare de
Feignies le 25 Mars dernier, vous m'avez demandé mon
avis sur la demande d'indemnité transmise à ce sujet
par la Société Nationale des Chemins de fer Belges.

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint copie
du rapport, approuvé par Monsieur le Directeur Général,
dans lequel je concluais à l'irresponsabilité du Che-
min de fer et au mal fondé de la demande de M. CARTON
de WIART.

Je ne peux que vous laisser le soin de répondre
dans ce sens aux Chemins de fer Belges qui vous ont
saisi de l'affaire.

LE CHEF DU CONTENTIEUX,

Aumage

A.V.
6279GH

R A P P O R T
à Monsieur le Directeur Général

Le 6 Avril la Société Nationale des Chemins de fer Belges a saisi la S.N.C.F. de la réclamation de Monsieur le Sénateur CARTON de TOURNAI qui a été victime d'un accident en gare de Feignies le 25 Mars dernier, alors qu'il se rendait de Bruxelles à Paris.

Un choc s'étant produit à l'arrivée du train en gare, une valise qui appartenait à une voyageuse et était placée dans le filet tomba lourdement sur la main gauche et la jambe droite de M. CARTON de TOURNAI. A la date du 6 Avril une plaie subsistait à la jambe et des douleurs dans la main.

De l'enquête faite par la Région Nord il résulte que la valise en cause était de dimensions telles qu'elle se trouvait en équilibre instable dans le filet et que la moindre réaction du train était susceptible de provoquer sa chute.

L'accident est donc dû uniquement à l'imprudence d'un tiers, et la responsabilité de la S.N.C.F. n'est nullement engagée, la surveillance et la garde des bagages à main incombant entièrement aux voyageurs suivant une jurisprudence constante.

Dans ces conditions, il n'est pas possible d'accueillir la réclamation de M. CARTON de TOURNAI, dont la blessure au surplus paraît insignifiante.

J'ai l'honneur de proposer à Monsieur le Directeur Général de répondre dans ce sens à la Société Nationale des Chemins de fer Belges.

LE CHEF DU CONTENTIEUX,

SERVICE DU CONTENTIEUX

AFFAIRES GÉNÉRALES

N° B 186

20 mai 1940

H 95783

Service Central : Commercial

Région : _____

OBJET DE LA CONSULTATION

Wagons circulant en Belgique,
Luxembourg et Nord.

Références :

Observations :

D^{er} N°

Aff. :

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

SERVICE COMMERCIAL

Paris, le 17 Mai 1940

D.C. 500/2604

Monsieur le Chef de la Division Commerciale
de la Région (toutes)

De nombreux wagons viennent d'être évacués de la Hollande, de la Belgique, du Luxembourg, du Nord et de l'Est de la France vers l'intérieur ou, étant à destination de ces pays ou des régions françaises évacuées, ont été arrêtés en cours de transport; leur chargement comprend, soit des marchandises pouvant être identifiées, mais dont l'envoi sur la gare destinataire ne pourra pas être effectué, soit des marchandises dont l'identification n'est pas possible dans un délai raisonnable.

1^o - Pour les marchandises dont l'identification peut être faite à l'aide des écritures ou des renseignements relevés sur les étiquettes apposées sur les véhicules ou sur les marchandises elles-mêmes et qui ne peuvent pas être dirigées sur leur destination et dans le cas où l'expéditeur peut être touché, les gares où se trouvent des envois de l'espèce doivent les considérer comme des marchandises arrêtées en cours de route et se conformer, pour les instructions à demander aux expéditeurs, à l'Avis Général Trafic - Sous-Série Marchandises N^o 60 (1939).

Sauf cas d'urgence les gares ne réexpédieront d'office ou ne procéderont au déchargement des wagons complets que sur instructions de la Commission Régionale ou de leur Sous-Commission.

2^o - Pour les marchandises sans écritures, dont la provenance et la destination ne peuvent être identifiées, ou dont l'expéditeur ni le destinataire ne peuvent être touchés, parce qu'ils sont dans des régions envahies, les gares d'escale désignées par les Régions et les gares sur lesquelles les marchandises seront dirigées s'efforceront, dans la mesure du possible, d'établir des écritures provisoires indiquant le N^o des wagons, la nature de la marchandise et tous renseignements qui permettront ultérieurement son identification, notamment la provenance réelle (Hollande, Belgique, Luxembourg, région Française évacuée) et, le cas échéant, le point d'entrée en France.

Les gares sur lesquelles les marchandises seront dirigées procéderont de la façon suivante :

a) - Combustibles minéraux et marchandises relevant du Ministère des Travaux Publics, Direction des Mines (1)

(1) - Les Ministères responsables des diverses marchandises sont indiqués dans la Notice pour les Exportateurs Français, qui a été envoyée aux gares avec l'Avis Général Trafic N^o 30 (1940).

Les wagons seront signalés par les gares à leur Chef d'Arrondissement qui saisira la Division Commerciale de la Région. Celle-ci signalera à son tour ces wagons à la Direction des Mines qui fera procéder, si elle le juge possible, à la réquisition et indiquera la destination à donner aux wagons.

- b) - Marchandises relevant du Ministère de l'Armement - produits métallurgiques, machines, etc.... (1) (voir page 1)

Les gares enverront le relevé de ces marchandises à leur Arrondissement de l'Exploitation. Celui-ci indiquera au représentant du Service des Transports du Ministère de l'Armement avec lequel il est en contact, les points de stationnement des wagons. Ce Représentant s'entendra avec les Chefs de détachement des fabrications d'Armement pour que, dans la mesure des possibilités d'utilisation par le Ministère de l'Armement, ces marchandises soient réquisitionnées par ce Ministère.

- c) - Marchandises intéressant le Ministère du Ravitaillement (blé, farine, denrées, etc..... (1) (voir page 1)

Les wagons seront signalés par l'intermédiaire des Arrondissements de l'Exploitation aux Représentants de ce Ministère, aux fins de réquisition, dans les conditions indiquées ci-dessus pour les marchandises relevant du Ministère de l'Armement.

Dans les cas a), b), et c), les gares saisies de réquisitions se conformeront aux Avis Généraux Trafic N° 119 (1939) et 19 (1940).

- d) - Marchandises dont on ne peut pas obtenir la réquisition ou dont la réquisition ne peut pas être envisagée.

S'il s'agit de marchandises périssables, les gares doivent procéder immédiatement à la vente au mieux, conformément aux instructions en vigueur.

S'il s'agit de marchandises non périssables, les marchandises en souffrance seront signalées par les gares à la Division Commerciale régionale par l'intermédiaire des Arrondissements d'Exploitation et conservées autant que possible en attente de ses instructions.

Taxes de transport à porter en compte :

1° - S'il s'agit de marchandises belges, hollandaises ou luxembourgeoises, on admettra à défaut de meilleures indications, que l'entrée en France s'est effectuée par le point de transit le plus rapproché de la gare où stationne la marchandise.

2° - S'il s'agit de marchandises présumées françaises et, à défaut de renseignements permettant d'identifier la gare expéditrice, la taxe sera établie pour le parcours depuis la première gare d'escale ou la marchandise a été reconnue.

Le montant des taxes de transport sera mis à la charge de la marchandise. Si celle-ci est réquisitionnée et fait l'objet, sur l'ordre du Ministère qui a procédé à la réquisition d'une expédition sur un destinataire déterminé, les frais de transport devront figurer en port dû sur la déclaration d'expédition et la gare destinataire devra en exiger le paiement par le destinataire. En cas de contestation, le paiement des frais de transport depuis le point de réquisition devra tout au moins être exigé dans tous les cas.

NOTA - Des wagons parvenus avec écritures comptables ont été remis au départ, en Belgique, en Hollande ou en Luxembourg, franco de port, soit sur la totalité du parcours, soit seulement sur une partie et éventuellement franco de douane. Les gares destinataires de tels envois considéreront comme nuls les bulletins d'affranchissement joints aux écritures et encaisseront les prix de transport et les frais de douane y compris les frais pour l'accomplissement des formalités en douane.

LE DIRECTEUR DU SERVICE COMMERCIAL

BOYAUX

SERVICE DU CONTENTIEUX

AFFAIRES GÉNÉRALES

N°

187 ^{Lu}
4958 ^{Lu}

21 Mai 1940

CUMULS

Service Central: Secrétariat Général

Région :

OBJET DE LA CONSULTATION

Administrations fonctionnaires de l'Etat.
Prime d'exploitation (art 36. Carr. 1937) - y a-t-il
lieu d'appliquer les règles de cumul (art 12 et s. de Décret
du 29 oct. 1936)

Décret du 29 oct. 1936 - 10 Juin 1938
Bull. de Décret n° 6. 1936 page 218

Références : 4913 ^{Lu}

Observations :

D... N°

; Aff. :

187^h

Monsieur le Secrétaire Général,

Vous avez bien voulu me demander s'il y a lieu de faire application aux Administrateurs, fonctionnaires de l'Etat, des dispositions du titre IV du décret du 29 Octobre 1936 relatives au cumul, en ce qui concerne la prime d'exploitation prévue par l'article 36 de la Convention du 31 Août 1937.

J'ai l'honneur de vous faire connaître qu'il convient, à mon avis, de répondre par l'affirmative.

En effet, les articles 12 et suivants du dit décret disposent que les rémunérations de toute nature allouées aux fonctionnaires des collectivités ne peuvent être perçues par eux qu'au vu d'une autorisation spéciale de l'ordonnateur chargé de liquider le traitement principal.

Il s'agit là d'une mesure générale qui, à mon sens, doit s'appliquer aussi bien à la prime d'exploitation qu'aux jetons de présence pour lesquels l'autorisation est toujours demandée. On ne saurait admettre un traitement différent pour les deux hypothèses.

Sans doute l'allocation de jetons de présence est-elle prévue par les statuts sociaux, alors que la prime d'explo-

Monsieur GRELAT
Secrétaire Général du
Conseil d'Administration
88 rue Saint-Lazare - PARIS

tation est distribuée en vertu d'une disposition spéciale de la Convention.

Mais il convient d'observer que les statuts de la S.N.C.F. ont été approuvés par décret, en vertu de l'article 2 du décret-loi du 31 Août 1937 qui a approuvé la Convention elle-même.

Ce sont donc bien les textes organiques de la S.N.C.F. qui, dans un cas comme dans l'autre, ont institué les allocations revenant aux Administrateurs et, en réalité, on se trouve en présence de deux éléments de rémunération qui ne sauraient être dissociés et faire l'objet de règles différentes en cette matière.

Dans ces conditions, je considère que l'autorisation spéciale prévue par l'article 13 du décret du 29 Octobre 1936 doit être demandée pour le paiement de la prime d'exploitation au même titre que pour les versements des jetons de présence.

Veuillez agréer, Monsieur le Secrétaire Général, l'expression de mes sentiments les plus dévoués.

LE CHEF DU CONTENTIEUX,

Signé - Aurange

23 mai 1940

PROJET

Monsieur le Secrétaire Général,

Vous avez bien voulu me demander s'il y a lieu de faire application aux Administrateurs, fonctionnaires de l'Etat, des dispositions du titre IV du décret du 29 Octobre 1936 relatives au cumul, en ce qui concerne la prime d'exploitation prévue par l'article 36 de la Convention du 31 Août 1937.

J'ai l'honneur de vous faire connaître qu'il convient, à mon avis, de répondre par l'affirmative.

En effet, les articles 12 et suivants du dit décret disposent que les rémunérations de toute nature allouées aux fonctionnaires des collectivités ne peuvent être perçues par ~~les fonctionnaires~~ ^{eux} qu'au vu d'une autorisation spéciale de l'ordonnateur chargé de liquider le traitement principal.

Il s'agit là d'une mesure générale qui, à mon sens, doit s'appliquer aussi bien à la prime d'exploitation qu'aux jetons de présence pour lesquels l'autorisation est toujours demandée. On ne saurait admettre un traitement différent pour les deux hypothèses.

Sans doute l'allocation de jetons de présence est-elle prévue par les statuts sociaux, alors que la prime d'exploitation est distribuée en vertu d'une disposition spéciale de la Convention.

Mais il convient d'observer que les statuts de la S.N.C.F. ont été approuvés par décret, en vertu de l'article 2 du décret-loi du 31 Août 1937 qui a approuvé la Convention elle-même.

Ce sont donc bien les textes organiques de la S.N.C.F. qui, dans un cas comme dans l'autre, ont institué les allocations revenant aux Administrateurs et, en réalité, on se trouve en présence de deux éléments de rémunération qui ne sauraient être dissociés et faire l'objet de règles différentes en cette matière.

Dans ces conditions, je considère que l'autorisation spéciale prévue par l'article 13 du décret du 29 Octobre 1936 doit être demandée pour le paiement de la prime d'exploitation au même titre que pour les versements des jetons de présence.

Veuillez agréer, Monsieur le Secrétaire Général, l'expression de mes sentiments les plus dévoués.

LE CHEF DU CONTENTIEUX,

J. A. A.

Prunus deflexa,

venis of all over the ground

fruit. d. 1/2 in.

fruit d. 1/2 in.

and winter

in fruit 9/10 in.

SERVICE DU CONTENTIEUX

AFFAIRES GÉNÉRALES

188

N° 4959^{Ln}

Service Central : *N. Gélat*

Région : _____

20 Mai 1940

OBJET DE LA CONSULTATION

S.N.C.F.
Bilan

*Assemblée Générale - Modifications
apportées à la présentation du bilan. Peut-on
se contenter d'une approbation globale du nouveau
bilan sans avoir à détailler les modifications
à approuver?*

Références :

Observations :

D. N° 4959 ; Aff. : *S.N.C.F.*

68

188 bn

m. Julet

20 mai 1940

S.N.C.F. - Bilan -

Assemblée générale - modifications apportées à la
présentation du bilan. - Peut-on se contenter d'une
appellation globale. In nouveau bilan, nous avons
à détailler les modifications apportées?

4959 des

M. Thudler

An Gales - ~~mod. apportés au bilan~~ -

Ces modifications sont très nombreuses.

Faut-il les détailler ? ou peut-on se contenter d'une approbation globale de ces modifications ?

art 3 / L. 1167 mod 2 l. 30 oct 1938

devenir, drafting & autres - Bouillon
1936
Famou
M. Thudler

- Pic suppl' - n° 1168 se borne à citer le texte

- Sibus (loi nov. 2 1937) n° 94 pour explicitation

voir Thudler -

il faut détailler les modifications, selon le texte.

En fait ce document n'a jamais été adopté par le Parlement et le Ministère Public. Peu de risques pour l'Etat

Pourquoi en ce sens M. Thudler a-t-il été élu
après G. Loris & Thudler & Bouillon 20 mai 1940

SERVICE DU CONTENTIEUX

189
AFFAIRES GÉNÉRALES

N° 4960 Sm

Service Central: *Personnel*

Région : _____

22 Mai 1940

OBJET DE LA CONSULTATION

M. Dumont
demande emploi comme
auxiliaire au Contentieux

Références :

Observations :

D^{re} N° 4960 Sm ; Aff. : *Demande d'emploi*

189 lm

Personnel

22 mai 1940

M. DUMONT -

Employé comme auxiliaire au Contentieux

Monsieur,

4960 lm

Comme suite à notre entretien d'hier 22 Mai,
je vous informe que vous êtes admis à la Société Nationale
le, à titre d'auxiliaire, à partir du samedi 1^{er} Juin.

Je vous prierais de prendre votre service à
cette date et je vous indiquerai alors le montant de
votre rémunération.

Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de ma
considération distinguée.

LE CHEF DU CONTENTIEUX,

Signé: Bureau

23 mai

40

Monsieur,

Comme suite à notre entretien d'hier 22 Mai, je vous informe que vous êtes admis à la Société Nationale, à titre d'auxiliaire, à partir du samedi 1^{er} Juin.

Je vous prierai de prendre votre Service à cette date et je vous indiquerai alors le montant de votre rémunération.

Veillez agréer, Monsieur, l'assurance de ma considération distinguée.

LE CHEF DU CONTENTIEUX,

signé Aurenge

Monsieur DUMONT
Cité Universitaire - Maison des Provinces de FRANCE
à Paris

Mr Clement

of 21 the front of Mr B...
page 297

demands Madras in 1811 Com...

file 1014 (no) ^{9/11} his mother's name for 4 Mr
Mr Clement 92 ans
(handford)
his son Thomas

~~|||||~~

eluding in the Bengally - 2 ans -
rept... on Paris.

~~|||||~~

Mr Duvigne a... et l'attitude
de son honneur

de son honneur par ses relations
avec... et...

SERVICE DU CONTENTIEUX

AFFAIRES GÉNÉRALES

N°

B 190

1 mai 1940

496183

Service Central: *Organisation Industrielle*

Région :

OBJET DE LA CONSULTATION

*Taxe de liquidation au cas de
réplissement contractuel, mais non
sur le redressement.*

Références :

Observations :

D^{er} N°

Aff. :

4961

3 Janvier

40

NOTE pour Monsieur PEHUET

Je suis entièrement d'accord avec M. MARTIN NEUVILLE sur l'interprétation à donner au décret du 29 Novembre 1939.

J'estime qu'il n'y a pas lieu de prétendre que les repliements éventuels peuvent d'ores et déjà donner lieu à réquisition sous prétexte que le décret admet les réquisitions pour l'hébergement des réfugiés.

Le texte a un sens clair; pour qu'il s'applique il est nécessaire que l'ordre de repliement soit intervenu. La possibilité de réquisition pour des besoins civils est strictement limitée.

Ar

SERVICE DU CONTENTIEUX

191 AFFAIRES GÉNÉRALES

N° 4962

Service Central

Secrétariat de la
Direction Générale

Région

25 Mai 1946

OBJET DE LA CONSULTATION

Fournis de M. le
Directeur Général
à M. Leclerc du Sablon pour
opérations en douane

Références :

Observations :

D. N° 4962 ; Aff. :

Fournis

191 km

25 mai 1960

Acquiesçant à la
Instruction Générale

Pouvoirs de M. le Directeur Général
à M. Leduc du Sablon pour opérations en Domaine

4962 km

M. Darnis-Gravelle

Pouvoirs op^m en douane

Pouvoirs tapés et envoyés
à M. D-G. le 27-5-40

Plus envoyé à Tronide
le 28

SOCIÉTÉ NATIONALE
des
CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Trouville,

~~XXXX~~ LE

25 Mai 1940

SERVICE DU CONTENTIEUX

Bureau S.J.

Aff. Pouvoirs en
Douane de M. LECLERC
du SABLON

Dr N° 4676 M^e

Cher Monsieur,

Par lettre du 18 Mai, reçue le 23, le Secrétariat de la Direction m'a demandé de préparer un pouvoir pour M. le Directeur LECLERC du SABLON en matière de douanes.

J'ai établi la formule ci-jointe, formule sur laquelle il est porté que le pouvoir est délivré par M. le Directeur Général en vertu d'une délibération du Comité de Direction du 21 Juin 1938.

Cette date figure, en effet, dans le texte d'un projet de pouvoir plus général, concernant M. LECLERC du SABLON, -projet que j'ai trouvé dans un dossier de LEGRIS, mais que rien n'indique avoir été régularisé.

Une démarche à la Direction permettrait sans doute d'être fixé sur ce point et de vérifier si la date du

Monsieur AURENGE

21 Juin 1938 est bien exacte.

Etant donné l'urgence signalée par M. LEVENS, il serait préférable que vous fissiez rédiger sur timbre et parvenir au Secrétariat de la Direction Générale le pouvoir que j'ai préparé, s'il n'appelle pas d'objection de votre part.

Il est, d'ailleurs, à noter que la demande de M. le Receveur des Douanes de Port de Bouc est du 17 Avril.

Veillez agréer, Cher Monsieur, l'expression de mes sentiments respectueux et distingués.

adst
LE CHEF DU CONTENTIEUX,

Adelap

P O U V O I R

Je soussigné, Robert LE BESNERAIS, Directeur Général de la Société Nationale des Chemins de fer Français (S.N.C.F.), dont le siège est à Paris, 88, Rue Saint-Lazare,

" Agissant en vertu de la délibération du Comité de Direction en date du 21 Juin 1938 "

Donne et confère, avec faculté de substitution, à M. LECIERG du SABION, Directeur du Service des Approvisionnements, Commandes et Marchés de la S.N.C.F.,

Tous pouvoirs aux effets ci-après :

Représenter la Société Nationale des Chemins de fer Français auprès de l'Administration des Douanes;

Et, en conséquence, signer tous documents, soumissions, cautions et procurations nécessaires à l'accomplissement de toutes formalités en douane; notamment, suivre et souscrire en tous bureaux de douanes toutes déclarations et engagements relatifs au transport, au transit, à l'admission temporaire, à l'importation, à l'exportation ou à la mise en entrepôt de toutes marchandises;

Acquitter tous droits d'entrée, de sortie et de consommation des marchandises déclarées ;

Intervenir dans la rédaction et l'affirmation de tous procès-verbaux et actes pour la constatation et la poursuite

des contraventions aux lois et règlements des douanes;

Consentir toutes transactions avec l'Administration au sujet de pénalités encourues à la suite desdites contraventions et généralement faire tout ce qui sera jugé nécessaire pour suspendre et arrêter les poursuites judiciaires ;

Toucher toutes les sommes pouvant être dues à la S.N.C.F. et provenant de remboursements de droits, d'amendes ou de toutes causes quelconques; donner tous reçus, quittances et décharges.

Fait à Paris, le

MAI 1940

SERVICE DU CONTENTIEUX

AFFAIRES GÉNÉRALES

N°

192 ^{bu}

Service Central: Personnel

Région :

1^{er} juin 1940

OBJET DE LA CONSULTATION

4963 Lm

Agents du Réseau Nord - Belge évacués
Quid de leur salaire ?

Références : 193

Observations :

D^o N°

; AFF. :

1^{er} Juin 40

Monsieur le Directeur
du Service Central du Personnel,

Vous avez bien voulu me demander si les agents du Réseau du Nord Belge, réfugiés en France, ont droit à leur salaire, tout au moins pendant la période de préavis.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que la question doit à mon avis être résolue par la négative.

Il convient d'observer, en effet, que le Réseau du Nord Belge constitue une exploitation absolument distincte, qui n'a pas été transférée à la S.N.C.F. et qui est la seule dont la Compagnie du Nord ait conservé la gestion.

Or, l'invasion de la Belgique a rendu impossible la continuation de l'exploitation par la Compagnie du Nord qui se trouve entièrement dépossédée du Réseau.

Il y a là, d'après la jurisprudence, un cas de force majeure qui empêche toute exécution des contrats de louage de services (Rép. Prat. Dalloz V^e Louage de services - Nos 522 et 525 - Préau, le Contrat de Travail p. 101 - Trib. Civ. Seine 20 Janvier 1915 S.1916.2.52).

Dans ces conditions, le contrat de travail des agents

du Nord Belge repliés en France est actuellement suspendu, et il ne leur est dû juridiquement ni salaire, ni indemnité de préavis ou de licenciement, depuis la cessation de l'exploitation du fait de l'invasion.

Pour le cas où la S.N.C.F. utiliserait leurs services il s'agirait d'un contrat entièrement nouveau sans référence au statut qui les régissait.

Ces principes sont ceux applicables en droit français. Il ne semble pas qu'il doive en être autrement en droit belge, le Code Civil français étant en vigueur en Belgique - sauf modification de certains articles, ce qui ne paraît pas être le cas pour l'article 1148 qui traite de la force majeure.

LE CHEF DU CONTENTIEUX,

Léon Amourge

Genre invasion

voir D. 71. 2. ~~77~~

177 at 79

voir Roman 19 mai 71 ces
ou leur. pression s'écrit
mes eted au
font & Varin

Fore name

efft dilatorie in cas I. H. H. H.
Temporarie

Canup 9 de 1919

GP 1920 - 1. 87

1/Nov 21

GP 1922. 1. 69

Wang 16 p. 71 D 71 2:58

10th 1st Mass 1916

Lang Jan 1917

CP 1917

72

692

STEF. Malatene sublime character

affetti spiriti Esopiano magis de

Malatene sublime character sublime

Frans x

Provincia sublime

Malatene

Monsieur le Directeur
du Service Central du Personnel

Vous avez bien voulu me
demander si les agents du
Réseau du Nord Belge, réfugiés en France,
ont droit à leur salaire,
tout au moins pendant la période de préavis.

J'ai l'honneur de vous faire
connaître que la question doit
à mon avis être résolue par la négative.

Il convient d'observer,
en effet, que le Réseau du Nord Belge
constitue une exploitation absolument
distincte, qui n'a pas été transférée
à la SNCF et qui est la seule dont

dont la C^{ie} du Nord ait
conservé la gestion.

Or, l'invasion de la Belgique
a rendu impossible la continuation
de l'exploitation ~~ensemble~~ par
la C^{ie} du Nord qui se trouve
entièrement dépossédée du Réseau.

Il y a là, d'après la
jurisprudence, un cas de force
majeure qui empêche toute
exécution des contrats de
louage de services (Rép. prat Dalloz
v^o Louage de services, n^{os} 522 et 525 -
Précis, Le contrat de travail, p. 101 -
t. cir Seine 20 Janvier 1915 S. 1916. 2. 52)

Dans ces conditions, il ne
peut être juridiquement ni
salarié, ni intervenu de préavis
ou de licenciement, depuis la
cessation de l'exploitation de fait
de l'invasion.

Les principes sont ceux
applicables en droit français. Il

+
Le contrat de travail
de l'exploitant du Réseau Belge
après la formation
est actuellement suspendu
de

Par la loi de 1916
relativement aux services
spéciaux de l'Etat
et par la loi de 1917
relative aux services
de l'Etat.

elle n'apparaît pas ne semble pas
qu'il doive en être autrement
en droit belge, le Code civil français
étant en vigueur en Belgique -
sauf modifications de certains
articles, ce qui ne paraît pas être le
cas pour l'art. 1148 qui traite de
la force majeure.

SERVICE DU CONTENTIEUX

AFFAIRES GÉNÉRALES

193 *Ln*

N°

Service Central: *Personnel (M. de P. - Transport)*

5 Juin 1940

Région :

Guerra

OBJET DE LA CONSULTATION

4964 Ln

*Agents de chemins de fer - affectés spéciaux -
Territoire occupé = situation des agents au regard
des autorités d'occupation.*

Références : *192*

Observations :

D. N°

Aff. :

5 Juin 40

Monsieur le Directeur du Service Central
du Personnel,

Vous avez bien voulu me saisir de la question posée par Monsieur le Président GRIMPRET, relative à la situation des agents de chemins de fer, et en particulier des affectés spéciaux, se trouvant/en territoire envahi, au regard des autorités d'occupation.

Au point de vue du droit de la guerre, une distinction est faite entre les forces armées et la population non belligérante.

Les forces armées peuvent seules en principe être faites prisonnières de guerre.

Elles comprennent: 1°- les membres des armées régulières; 2°- les membres des milices; 3°- les membres des corps volontaires réunissant les conditions suivantes : a/ avoir à leur tête une personne responsable pour ses subordonnés; b/ avoir un signe distinc-

tif fixe et reconnaissable à distance; c/ porter les armes ouvertement; d/ se conformer dans leurs opérations aux lois et coutumes de la guerre.

A côté des combattants ainsi désignés, les forces armées comprennent les non-combattants dont les uns appartiennent à l'armée et sont astreints à la discipline militaire (agents ou fonctionnaires appelés à tenir des emplois auxiliaires dans les armées en campagne : membres de l'Intendance, officiers d'administration, comptables; interprètes, médecins, pharmaciens, etc...), dont les autres suivent les troupes avec l'agrément de l'autorité militaire: correspondants de journaux, vivandiers, fournisseurs, etc... si ces derniers sont munis d'un certificat de l'autorité militaire de l'armée qu'ils accompagnent.

(Rep. prat. Dalloz v° Guerre N^{os} 49 et s; Bonde, tr. de dr. int. public (1926) N° 311).

Le personnel des Chemins de fer ne paraît pas devoir être rangé dans les forces armées, même non combattantes, car il ne fait pas, à proprement parler, partie de l'armée.

Sans doute, certains agents sont-ils affectés spéciaux, mais ils conservent en définitive leur emploi et leur situation ne saurait être différente de celle des agents requis. D'ailleurs, l'article 4 du décret du 20 Mai 1940 pré-

cise que "les affectés spéciaux des Administrations et Services publics maintenus dans l'Administration ou Service auxquels ils appartenaient en temps de paix, sont soumis au statut applicable à l'ensemble des fonctionnaires et agents de cette Administration ou Service".

En cas d'occupation par l'ennemi, la situation des agents, même affectés spéciaux, est analogue à celle des agents des grandes entreprises industrielles occupant d'ailleurs elles aussi des affectés spéciaux. Les agents ne sont donc pas susceptibles d'être prisonniers de guerre. D'autre part, si la réquisition ou l'affectation spéciale ^{restent} n'ont évidemment plus d'objet en pays occupé, les agents / liés par leur contrat de louage de services, sauf les effets de la force majeure.

Les autorités d'occupation ont, d'ailleurs, le droit d'exercer des réquisitions en nature et des réquisitions de services, pourvu qu'elles n'impliquent^{pas} pour les populations de prendre part aux opérations de la guerre contre leur patrie (art. 52 de la Convention de la Haye du 18 octobre 1907). L'article 53 de ladite Convention prévoit que "tous moyens affectés... au transport des personnes ou des choses... peuvent être saisis, même s'ils appartiennent à des personnes privées, mais devront être restitués et les indemnités seront réglées à la paix."

Ces principes sont ceux admis par la Convention de la Haye de 1907 et par la doctrine internationale mais ils n'ont pas été observés par l'Allemagne durant la Guerre de 1914-1918.

LE CHEF DU CONTENTIEUX,

Signé Auzange

Mouvement le Directeur des Services Centraux
du Personnel

Vous avez bien voulu me saisir
de la question posée par Monsieur le Président
Grimpeux, relative à la situation des
agents de chemins de fer, et en particulier
des affectés spéciaux, travaillant en territoire
ennemi, au regard des autorités
d'occupation.

En point de vue du droit de la guerre,
une distinction est faite entre les forces armées
et la population non belligérante.

Les forces armées peuvent seuls
en principe être faites prisonnières
de guerre.

Elles comprennent 1^o les
membres des armées régulières; ~~factives~~;
2^o les membres de milices; 3^o les
membres des corps volontaires réunissant
les conditions suivantes: a) avoir à leur
tête une personne responsable pour ses
subordonnés; b) avoir une signification
péc et reconnaissable à distance; c) porter les
armes ouvertement; d) se conformer dans
leurs opérations aux lois et coutumes de la guerre.

À côté des combattants ainsi
désignés, les forces armées comprennent
les non-combattants dont les uns
appartiennent à l'armée et sont
astreints à la discipline militaire
(agents ou fonctionnaires appelés à
tenir des emplois auxiliaires dans les
armées en campagne: membres de l'intendance,
officiers d'administration, comptables,
interprètes, médecins, pharmaciens, etc...),
sont les autres, suivent les troupes avec
l'affirmation de l'autorité militaire:
Correspondants ^{journaliers} de la presse, vivandiers, ^{fournisseurs} etc... ces
derniers sont munis d'un certificat de
l'autorité militaire de l'armée qu'ils
accompagnent.

(Rep. prat. Delloy v. Suisse n^o 69
et J. ; Bonde, tr. de dr. int. public (1926)
n^o 311)

Le personnel des chemins de fer ne paraît pas avoir été rangé dans les forces armées, même nos combattantes, car il ne fait pas, à proprement parler, partie de l'armée.

Sans doute, certains agents sont-ils affectés spéciaux, mais ils conservent en définitive leur emploi et leur situation ne saurait être différente de celle des agents repris. S'ailleurs, l'article 4 de la loi du 20 Mai 1940 précise que "les affectés spéciaux des administrations et services publics maintenus dans l'administration ou service auxquels ils appartenaient en temps de paix, sont soumis au statut applicable à l'ensemble des fonctionnaires et agents de cette administration ou service."

En cas d'occupation par l'ennemi, la situation des agents, même affectés spéciaux, est analogue à celle des employés de commerce ~~et de l'industrie~~. Ils ne sont pas susceptibles d'être prisonniers de guerre. D'autre part, si la réquisition ou l'affectation spéciale n'ont plus d'objet, ^{en fait} ils restent ~~libres~~ ^{libres} ~~ou~~ ^{ou} ~~libres~~ liés par leur contrat de longue durée ~~qui subsiste~~, sauf ~~à~~ ^à ~~libérer~~ les effets de la force majeure.

10 de 22 Mai 1940

à info & arts 99.
955 autres intéressés
occupés & allés
elles venant 15.
effets personnels

955

d'opérer des réquisitions en
matière et des réquisitions de services,
pourvu qu'elles n'impliquent pas les
populations de prendre part aux
opérations de la guerre contre leur patrie
(art 52 de la ^{Convention} de La Haye de 18
octobre 1907) l'art 53 de la dite Convention
précise que "tous moyens affectés... au
transport des personnes ou des choses... peuvent
être saisis, même s'ils appartiennent à
des personnes privées, mais devront être
restitués et les indemnités seront
régies = la paix."

Les autorités d'occupation ont,
d'ailleurs, ~~le droit de réquisition, mais~~
~~ils peuvent user notamment en ce~~
~~qui concerne les chemins de fer, "l'occupant~~
~~écrit M. Bonde (Tr. d. d. int. public page 429)~~
~~peut utiliser lui-même pour ses transports~~
~~militaires, et pour ceux des voyageurs et marchands,~~
~~les voies, les gares, les locomotives et wagons,~~
~~ainsi que le matériel annexé. ^{de manière à ce que}~~
~~Théoriquement, l'ennemi devrait rendre~~
~~compte, après la guerre, aux compagnies des bénéfices~~
~~qu'il a réalisés dans l'exploitation."~~

Tout au moins pour les installations.
(Bonde, op. cit., p. 429) En ce qui concerne
les services personnels, ceux-ci peuvent être
également ^{imposés} requis, mais à la condition de
ne pas constituer un acte d'hostilité
directe et immédiate envers la patrie
du requis. (Bonde p 421)

Jo. de 8^{de} 1910 p. 9933

Les principes sont ceux admis
par la ^{Convention} Règlement de La Haye de 1907 et
par la doctrine internationale, mais ils
n'ont pas été observés par l'Allemagne
durant la guerre de 1914-1918 -

SERVICE DU CONTENTIEUX

AFFAIRES GÉNÉRALES

N°

15 / mai 1960

ACCORD AMIABLE
(Loi du 11 juin 1958)

4965 km

Service Central / Financiers

Région :

OBJET DE LA CONSULTATION

Accord amiable pour exploitation de wagons,
entre la S.V. et le Ministère des T.P., auquel
a été substitué la S.N.C.F. —

Règlement des approvisionnements ^{à la S.V.} remis par les
Sociétés qui ont constitué la S.V. ... Ritendu prêt à usage
Plus-value des stocks non due.

Références :

Observations :

D. N°

Aff. :

L'accord amiable prévient que, de
la compte, li parent les p^{er} & m^{er} de
mes participations.

7 juin 1940

Monsieur le Directeur des Services Financiers,

Vous avez bien voulu me demander mon avis sur le mode de règlement à adopter en ce qui concerne les pièces et matières remises par diverses Sociétés (STAPS, STEMI et SITRAM) à la Société d'Utilisation des Wagons Particuliers (S.U.) chargée d'assurer l'exploitation de wagons suivant accord amiable intervenu entre elle et le Ministère des Travaux Publics, auquel est substituée la S.N.C.F.

La S.U. propose de considérer les approvisionnements en cause comme des prêts en nature devant faire l'objet, à la fin de ses opérations, soit de la remise de stocks identiques aux stocks originaux, soit du versement de la différence entre la valeur des objets remis par la S.U. aux Sociétés et celle des objets cédés par celles-ci à la S.U., ces valeurs étant calculées au moment de la liquidation de la S.U. Ce système consiste - ainsi que vous l'observez - à faire supporter en définitive par la S.U. - donc par la S.N.C.F. - la plus-value correspondante à la hausse des prix du matériel cédé pendant la durée d'exploitation de la S.U.

J'ai l'honneur de vous faire connaître qu'à mon sens, les prétentions de la S.U. ne peuvent être accueillies par la S.N.C.F.

Le système préconisé s'analyse en un prêt de choses de genre (art. 1892 C. Civ.).

C'est là, sans doute, une opération licite en

elle-même; mais, dans l'espèce, elle est inadmissible et un prêt d'approvisionnements de pièces détachées et de matières premières, qui se consomment au premier usage, apparaît absolument anormal.

Pour régler la situation, vous envisagez deux formules : l'une se référant à l'article 23 de la loi du 11 juillet 1938 et l'autre basée sur l'article 24 de la même loi.

Or il y a lieu de noter que ces deux articles supposent qu'il existe une réquisition. Au cas présent, les approvisionnements n'ont pas fait l'objet d'une telle réquisition sur les Sociétés propriétaires, sociétés qui ne sont, du reste, pas parties à l'accord du 21 avril 1939.

Dans ces conditions, les formules envisagées ne sauraient être réalisées que sur le terrain contractuel, si une entente pouvait être obtenue avec la S.U., la S.T.A.P.S., la S.T.E.M.I. et la S.I.T.E.R.A.M.

A défaut d'une telle entente, il ne resterait que la ressource de procéder à une réquisition des approvisionnements en cause. Sans doute, l'indemnité serait alors fixée en tenant compte de la perte imposée aux prestataires au jour de la réquisition conformément à l'art. 23 de la loi du 11 juillet 1938. Mais il faudrait alors, aux termes mêmes du texte, faire abstraction de la hausse des prix faussés par des circonstances imputables à l'état de guerre.

D'ailleurs l'art. 20 de la loi exclut d'une manière générale tout bénéfice sur les prestations nécessaires pour assurer les besoins du pays, qu'elles soient obtenues par voie d'accord amiable ou, à défaut, de réquisition; et il y a lieu de tenir compte en outre du fait que les prix ont été réglementés depuis le début des hostilités par des décrets du 9 septembre 1939 et du 9 avril 1940.

Il convient d'ajouter qu'il paraît bien difficile de faire une réquisition en vertu de l'article 24 de la loi du 11 juillet 1938, modifiée par décret-loi du 1^{er} septembre 1939.

En effet, la réquisition prévue par ce décret s'applique à la prise de possession partielle ou totale d'un établissement industriel ou commercial dont l'Etat assure l'exploitation par ses propres moyens. Or, au cas présent, il ne s'agirait que de réquisition d'approvisionnements de pièces détachées et matières premières, c'est-à-dire de réquisition de marchandises.

Certes, l'accord d'Avril 1939 a été placé sous l'égide de la loi du 11 juillet 1938 et la S.U. a été spécialement constituée pour assurer l'exploitation de wagons dans le cadre de cette loi; mais, malgré ces circonstances, il apparaîtrait quelque peu osé de soutenir qu'une réquisition sur les Sociétés en vertu de l'article 24 ne serait qu'un complément du transfert d'exploitation du matériel desdites Sociétés, déjà réalisé entre celles-ci et la S.U.

En résumé, le système de la reconstitution en nature des stocks, tel qu'il a été proposé par la S.U. étant écarté, seule une réquisition pure et simple serait, en l'absence d'arrangement avec les sociétés propriétaires, susceptible de régler la situation dans des conditions échappant à toute critique.

Ci-joint en retour le dossier communiqué.

LE CHEF DU CONTENTIEUX,

Niqui Averuz

N O T E

A mon avis, les prétentions de la S.U. ne peuvent être accueillies par la S.N.C.F.

Le système préconisé s'analyse en un prêt de choses de genre (Art. 1892 C. civ.) .

C'est là, sans doute, une opération licite en elle-même; mais, dans l'espèce, elle est inadmissible et un prêt d'approvisionnements de pièces détachées et de matières premières, qui se consomment au premier usage, apparaît absolument anormal.

Les Services Financiers envisagent deux formules : l'une se référant à l'article 23 de la loi du 11 Juillet 1938 et l'autre basée sur l'article 24 de la même loi.

Or il y a lieu de noter que ces deux articles supposent qu'il existe une réquisition. Au cas présent, les approvisionnements n'ont pas fait l'objet d'une telle réquisition sur les Sociétés propriétaires, sociétés qui ne sont, du reste, pas parties à l'accord du 21 Avril 1939.

Dans ces conditions les formules, envisagées par les Services Financiers, ne sauraient être réalisées que sur le terrain contractuel, si une entente pouvait être obtenue avec la S.U., la S.T.A.P.S., la S.T.E.M.I. et la S.I.T.R.A.M

A défaut d'une telle entente, il ne resterait que la ressource de procéder à une réquisition des approvisionnements en cause. Sans doute, l'indemnité serait alors fixée en tenant compte de la perte imposée aux prestataires au jour de la réquisition. Mais il faudrait alors tenir compte de ce que la loi prescrit de faire abstraction de la hausse des prix faussés par des circonstances imputables à l'état de guerre, et aussi de ce que les prix ont été règlementés depuis le début des hostilités (Décrets du 9 Septembre 1939 et 9 Avril 1940).

Il convient d'ajouter qu'il paraît bien difficile de faire une réquisition en vertu de l'article 24 de la loi du 11 Juillet 1938, modifiée par décret-loi du 1er Septembre 1939 -article spécialement visé par les Services Financiers. En effet, la réquisition prévue par ce décret s'applique à la prise de possession partielle ou totale d'un établissement industriel ou commercial dont l'Etat assure l'exploitation par ses propres moyens. Or, au cas présent, il ne s'agirait que de réquisition d'approvisionnements de pièces détachées et matières premières, c'est-à-dire de réquisition de marchandises. Certes, l'accord d'Avril 1939 a été placé sous l'égide de la loi du 11 Juillet 1938 et la S.U. a été spécialement constituée pour assurer l'exploitation de wagons dans le cadre de cette loi; mais, malgré ces circonstances, il apparaîtrait quelque peu osé

de soutenir qu'une réquisition sur les Sociétés en vertu de l'article 24 ne serait qu'un complément du transfert d'exploitation du matériel desdites sociétés, déjà réalisé entre celles-ci et la S.U.

En résumé, le système de la reconstitution en nature des stocks, tel qu'il a été proposé par la S.U., étant écarté, seule une réquisition pure et simple serait, en l'absence d'arrangement avec les sociétés propriétaires, susceptible de régler la situation dans des conditions échappant à toute critique.

Nous ajouterons qu'il est d'ailleurs regrettable que la S.U. ait cru devoir accepter la méthode préconisée par la S.T.A.P.S. et les autres sociétés au sujet des approvisionnements. Mais il est bien évident qu'il n'y a là rien qui puisse faire échec à une réquisition.

30 Mai 1940.