

SERVICE DU CONTENTIEUX

SECRÉTARIAT JURIDIQUE

N° 5854 *Ln*

Service Central: *Service Financier*

Région: _____

*Questions intéressant
la société*

OBJET DE LA CONSULTATION

*Règlement des créances justes - suppl. de
virement bancaire ou de virement en virement à
un compte de chèques postaux*

D^o N°

5854

; Aff. :

Démarche au Commissariat Général
aux Questions Juives

Au cours de la démarche effectuée le 13 Janvier 1942 auprès de la Section Financière du Commissariat Général, M. Thuriot, représentant des Services Financiers a tenté d'obtenir des précisions sur l'authenticité du Communiqué relatif aux virements bancaires et postaux à des comptes juifs, communiqué émanant du Commissariat Général et paru dans la Presse Parisienne aux environs du 15 décembre 1941.

Le fonctionnaire de la Section Financière interrogé a certifié l'authenticité et l'exactitude des termes de ce communiqué, mais s'est refusé à préciser si ces renseignements avaient fait l'objet d'une publication officielle ailleurs que dans la presse quotidienne.

Il considère, d'ailleurs, qu'une telle publication serait superflue, les précisions fournies par le Communiqué relevant de la simple logique plutôt que d'une réglementation officielle.

Paris le 14 Janvier 1942.

Le règlement des créances juives.

Le Commissariat aux Questions Juives (1 Place des Petits-Pères,
à Paris) communique:

" Il est rappelé au public que tous les avoirs juifs sont blo-
qués entre les mains de leurs détenteurs, sous peine de sanctions
pénales, en vertu de la 4ème Ordonnance allemande, en date du 28 mai
1941.

" Il résulte de ce texte que les débiteurs de créanciers juifs
ne peuvent se libérer valablement qu'en versant la somme due à un
compte bloqué.

" Toutefois, dans le but de faciliter les règlements commerciaux,
et pour éviter que les débiteurs aient à se préoccuper du caractère
aryen de leurs créanciers (personnes physiques ou sociétés), il est
précisé que tout débiteur peut se libérer sans encourir la responsa-
bilité particulière : 1° en réglant sa dette soit par virement ban-
caire, soit par virement ou versement à un compte de chèques postaux;
2° en acquittant une lettre de change, présentée par un établissement
bancaire affilié à l'Association Professionnelle des Banques.

" Il est spécifié, enfin, que toutes les entreprises juives,
pourvues d'un administrateur provisoire, doivent être assimilées aux
entreprises aryennes puisque l'administration provisoire est substituée
aux juifs."

Dossier n° S 855 Co.

SERVICE DU CONTENTIEUX

SECRÉTARIAT JURIDIQUE

N° 5855 C°

Service Central: *Mouvement*

Région: _____

OBJET DE LA CONSULTATION

Question posée par le *Gouveneur* au sujet des sanctions que comporte l'infraction C^u à l'égard d'agents d'appliquer l'art. 2 de l'arrêté du 8 juillet 1941, qui s'applique à cette C^u le train conduisant à ses frais des marchandises à destination sur les voies de la S.N.C.F.

Mouvement du *24 Mars 1941*

D^o N° 5855 C°; Aff. : Application de l'art. 2

3 AVRIL 42

5855

VR - M 6. 72.12002/2

Monsieur le Directeur du Service Central
du Mouvement,

Par lettre du 31 mars écoulé, vous avez bien voulu me demander mon opinion au sujet du recours que certains Réseaux secondaires se proposent de former contre l'arrêté du 8 juillet 1941 relatif à l'utilisation du matériel roulant, des cadres et des agrès entre ces Réseaux et la S.N.C.F.

Ces Réseaux ont l'intention de faire valoir, à l'appui de ce recours, que la loi du 7 juillet 1941, en chargeant le Secrétaire d'Etat aux Communications de fixer par arrêté... "les conditions de livraison et de restitution du matériel roulant et des agrès de chargement, dans les échanges de marchandises par transbordement entre la S.N.C.F. et les Compagnies exploitant des lignes à voie étroite... n'a entendu viser que les conditions d'échange du matériel et non celles du transbordement des marchandises. La délégation législative aurait donc été outrepassée dans le § 1er de l'article 2 de l'arrêté du 8 juillet 1941, qui impose aux Réseaux secondaires de faire, à leurs frais, par leurs soins et sous leur responsabilité, le transbordement des wagons chargés de marchandises échangées entre eux et notre Société.

Il est exact que le dernier alinéa de l'article 1er de la loi du 7 juillet 1941 vise expressément "les conditions de livraison et de restitution du matériel roulant et des agrès de chargement". Mais, comme l'indique ce texte, cette livraison et cette restitution se rapportent aux échanges de marchandises par transbordement et le matériel roulant ne peut, évidemment, être restitué, en l'espèce, qu'après transbordement des marchandises. On peut donc soutenir que la délégation législative risquerait de demeurer sans portée si elle ne comprenait pas le droit de régler les conditions du transbordement des marchandises. Si ce droit n'existait pas, les échanges de marchandises deviendraient, à défaut

d'accord des parties, impossibles, conséquence que le législateur a entendu précisément éviter, en donnant au Secrétaire d'Etat aux Communications le droit d'intervenir en cette matière, "nonobstant toutes dispositions légales, réglementaires ou conventionnelles contraires".

On ne saurait, d'ailleurs, objecter que la loi du 8 juillet 1941 n'a entendu viser que les conditions techniques et non les conditions financières car rien dans le texte ne permet d'en restreindre ainsi le sens et l'argumentation ci-dessus ne prouve pas bien valable pour les conditions financières que pour les conditions techniques, si l'on vient compte des intentions du législateur.

Il faut ajouter que le délai de recours au Conseil d'Etat pour excès de pouvoir étant suspendu, jusqu'à la date légale de cessation des hostilités, par application de la loi du 19 avril 1941, le recours ne pourrait être déclaré irrecevable comme n'ayant pas été formé dans les deux mois qui ont suivi la publication de l'arrêté.

LE CHEF DU COMITÉ TECHNIQUE,

Signé: J. Davery

A/

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

R. C. Seine 276.448 B

SERVICE CENTRAL
DU MOUVEMENT

M. le Directeur
M. le Chef du Service du Contentieux
M. le Chef du Service des Relations

Paris, le **31 MARS 1941** 19

8, rue de Londres (9^e)

Tél. : Trinité 91.73 et la suite
Inter Trinité 110

Mb. 12, 1200 2/2

Le Directeur

Légalité de l'Art. 2 de
l'Arrêté du 8 Juillet 1941,
relatif à la livraison,
l'utilisation et la restitu-
tion du matériel roulant
des cadres et des agrès.

Muyard

M. le Chef du Service du Contentieux.

Certains Réseaux Secondaires ont l'intention d'attaquer la légalité du paragraphe I de l'article 2 de l'Arrêté du 8 Juillet 1941 qui impose aux Réseaux Secondaires de faire, à leurs frais, par leurs soins et sous leur responsabilité, le transbordement des wagons chargés de marchandises échangées entre la S.N.C.F. et les Compagnies de Chemins de fer exploitant des lignes à voie étroite et inversement. Ils se fondent sur le fait que ~~la~~ ^{le} décret du 7 juillet n'a pas explicitement prévu ces questions de transbordement, mais seulement les questions d'échange du matériel.

Je vous serais obligé de me faire connaître votre opinion sur ce point le plus rapidement possible, des Représentants de la S.N.C.F. devant incessamment être convoqués à une Commission au Ministère des Communications à laquelle les Représentants des Réseaux Secondaires ne manqueront vraisemblablement pas de soulever la question de légalité de cet article de l'arrêté.

M. le Directeur
M. le Chef du Service du Contentieux
M. le Chef du Service des Relations
M. le Chef du Service des Matérielles
M. le Chef du Service des Trains
M. le Chef du Service des Exploitations
M. le Chef du Service des Recherches
M. le Chef du Service des Archives
M. le Chef du Service des Bureaux
M. le Chef du Service des Moyens
M. le Chef du Service des Services
M. le Chef du Service des Relations Extérieures
M. le Chef du Service des Relations Intérieures
M. le Chef du Service des Relations Industrielles
M. le Chef du Service des Relations Commerciales
M. le Chef du Service des Relations Publiques
M. le Chef du Service des Relations Politiques
M. le Chef du Service des Relations Sociales
M. le Chef du Service des Relations Culturelles
M. le Chef du Service des Relations Sportives
M. le Chef du Service des Relations Artistiques
M. le Chef du Service des Relations Littéraires
M. le Chef du Service des Relations Scientifiques
M. le Chef du Service des Relations Technologiques
M. le Chef du Service des Relations Médicales
M. le Chef du Service des Relations Dentaires
M. le Chef du Service des Relations Pharmaciennes
M. le Chef du Service des Relations Vétérinaires
M. le Chef du Service des Relations Agricoles
M. le Chef du Service des Relations Industrielles
M. le Chef du Service des Relations Commerciales
M. le Chef du Service des Relations Publiques
M. le Chef du Service des Relations Politiques
M. le Chef du Service des Relations Sociales
M. le Chef du Service des Relations Culturelles
M. le Chef du Service des Relations Sportives
M. le Chef du Service des Relations Artistiques
M. le Chef du Service des Relations Littéraires
M. le Chef du Service des Relations Scientifiques
M. le Chef du Service des Relations Technologiques
M. le Chef du Service des Relations Médicales
M. le Chef du Service des Relations Dentaires
M. le Chef du Service des Relations Pharmaciennes
M. le Chef du Service des Relations Vétérinaires
M. le Chef du Service des Relations Agricoles

Le Directeur
du Service Central du Mouvement,

P.O. Le 31 MARS 1941

~~Service des Relations~~
~~Service des Relations~~

Muyard

GA 4 AVR 42

| | |
|-----------|------|
| DATE | 1942 |
| NUMERO | 10 |
| REMARQUES | |

MEMENTO

d'un entretien de Monsieur le Directeur Général
avec Monsieur LEVEL, le 2 Mars 1942

Je lui indique que je l'ai fait venir pour lui signaler qu'il m'était impossible de consentir un prolongement de la situation actuelle où la discussion de révision des traités de communauté, commencée en 1938, n'a pas encore abouti et où il se refuse à appliquer la loi du 7 juillet 1941 et l'arrêté ministériel du 8 juillet 1941 en ce qui concerne les échanges de matériel et les opérations de transbordement.

Il me signale, en ce qui concerne les opérations de transbordement, qu'il est dans ses intentions d'attaquer l'arrêté ministériel.

Je lui réplique que, en ce qui me concerne l'arrêté existe et que je suis chargé de le faire appliquer.

En ce qui concerne les échanges de matériel, il croit qu'un accord doit aboutir en tenant compte de la latitude laissée par le Ministre de définir, pour chaque cas d'espèce, les délais normaux de restitution.

Je lui indique que je n'ai pas d'objection à cette fixation, à condition qu'elle reste dans les limites raisonnables mais que mon désir est qu'elle aboutisse rapidement.

En ce qui concerne, enfin, les traités de communauté, il m'indique qu'une seule proposition lui a été faite pour PUILLY-sur-SERRE, qu'elle conduisait à multiplier par 50 la redevance d'avant 1914 et qu'il avait répondu que, dans ces conditions, il préférerait plutôt fermer la gare.

Je lui signale que la comparaison avec la situation d'avant 1914 doit se faire en tenant compte de l'élévation des prix et des changements du trafic et des conditions d'exploitation, mais que surtout ce que je désirais c'était, ou aboutir, ou préciser d'une manière nette les points de divergences et choisir la juridiction qui pourra les trancher.

Je fais alors venir M. DEGARDIN et, après examen des 3 questions en suspens, j'indique à M. LEVEL que je lui confirme mon désir, ou d'arriver à un accord très rapide, ou de le mettre en

demeure d'appliquer la loi du 7 juillet 1941 et d'accepter une révision des traités de communauté, faute de quoi je ferais appel à la juridiction compétente, c'est-à-dire : vraisemblablement le Ministre, en ce qui concerne le transbordement puisque la sanction serait de fermer le transbordement trafic; les tribunaux; pour les factures de paiement au de matériel et les tribunaux ou un arbitrage, suivant la location pour l'application des traités de communauté, étant donné que j'accepte, sous une forme à voir avec mon contentieux, de soumettre à un arbitrage les difficultés dans le cas où les traités dénoncés en comporteraient une.

Je termine en demandant à M.M. LEVEL et DECARDIN d'aboutir le plus tôt possible et, en tout cas, avant la fin du mois.

BJ
5855 C^oApplication de l'art. 2
§ 1^{er} de l'arrêté du 2
Juillet 1941.
V. réf. n° 15.56.03/2Monsieur le Directeur
du Service Central du Mouvement

Vous avez bien voulu me demander par votre lettre du 16 janvier courant mon avis au sujet des mesures à prendre à la suite du refus de certaines Compagnies à voie étroite d'accepter la clause de l'article 1^{er}, du Contrat-Type unifié pour le transbordement des marchandises entre la Société Nationale et ces Compagnies, qui met à leur charge les frais et la responsabilité de ce transbordement.

Cette clause se bornant à reproduire les termes de l'article 2, § 1^{er}, de l'arrêté du 8 juillet 1941, pris en exécution de la loi du 7 du même mois qui déroge à toutes dispositions légales ou conventionnelles contraires, elle s'applique nonobstant les contrats en cours et malgré le refus des intéressés de conclure de nouvelles conventions sur cette base. Les mesures de rétorsion que vous envisagez peuvent donc être examinées sans établir de distinction à ce point de vue.

Mais, d'autre part, ces sanctions ne peuvent être appliquées qu'en fonction de nos relations avec les Compagnies secondaires dans chaque gare commune. Il ne paraît donc pas indiqué d'étendre les mesures de rétorsion aux relations à l'occasion desquelles la question du transbordement ne se pose pas, la ligne secondaire étant à voie normale. Le fait que la Compagnie en cause exploite d'autres lignes à voie étroite, pour lesquelles elle se refuse à nous donner satisfaction, n'est pas, à mon avis, de nature

à légitimer la mesure indiquée sous b)

Celle que vous envisagez sous a) ne me paraît pas soulever d'objections. La Société Nationale aurait à solliciter préalablement de l'Administration supérieure l'autorisation imposée, en pareil cas, par l'article 6 du chapitre 1er des Tarifs Généraux G.V. et P.V.

Quant aux sanctions visées sous c et d, bien que notre attitude soit justifiée en principe, il serait opportun, en raison de sa gravité et de l'importance de ses répercussions probables, qu'elle fit l'objet d'un arrêté de M. le Secrétaire d'Etat aux Communications pris en application de l'article 1er de la loi du 5 août 1940. Ainsi que vous le faites observer à juste titre, la décision ministérielle ne peut avoir, en l'espèce, le caractère d'un arbitrage, puisqu'il s'agit d'obtenir l'application de l'arrêté du 8 Juillet 1941.

LE CHEF DU CONTENTIEUX,

J. Durieux

Service Central
du Mouvement

Le Directeur

Paris, le 7^e janvier 1942.

OBJET :

Application de la Loi
du 7 juillet 1941 et
de l'Arrêté Ministé-
riel du 8 juillet 1941
sur les échanges entre
la S.N.C.F. et les
Compagnies Secondaires

Monsieur le Chef du Service du Contentieux,

15.56.02/2.

I - Par une Loi du 7 juillet 1941 (Journal Officiel du 21 Août 1941), le Chef de l'Etat a décidé que le Secrétaire d'Etat aux Communications fixerait par Arrêté les conditions de location du matériel roulant et des agrès de chargement échangés entre la S.N.C.F. et les Compagnies Secondaires exploitant des voies ferrées à écartement normal, d'autre part les conditions de livraison et de restitution du matériel roulant et des agrès dans les échanges pour transbordement entre la S.N.C.F. et les Chemins de fer Secondaires exploitant des lignes à voie étroite.

Ce texte dit explicitement :

"Nonobstant toutes dispositions légales réglementaires ou conventionnelles contraires"

En application de cette Loi, l'Arrêté du 8 juillet 1941 a fixé dans son article 2, § 1 :

"Le transbordement des wagons chargés de marchandises échangées entre la Société Nationale des Chemins de fer et les Compagnies de Chemins de fer exploitant des lignes à voies étroites et inversement, sera effectué aux frais, par les soins et sous la responsabilité de ces "Compagnies".

II - Nous avons donc dénoncé les contrats de communauté entre la S.N.C.F. et les Compagnies Secondaires pour nous permettre d'établir de nouveaux contrats de communauté conformes à des types étudiés d'accord entre les différents Services, dont ci-joints divers modèles, et que les Régions doivent présenter aux Chemins de fer Secondaires, au fur et à mesure de l'expiration des délais de dénonciation.

Pour faciliter l'application de l'article 2 § 1 précité, le Service Central du Mouvement a d'ailleurs envoyé aux Régions une lettre dont ci-joint copie leur donnant les directives suivantes :

a) - si jusqu'ici le transbordement était effectué pour le compte de la S.N.C.F. par une entreprise : offrir à la petite Compagnie de lui transférer le contrat fait avec l'entreprise ou de dis-

- cuter avec cette entreprise, par délégation de la Compagnie Secondaire, pour obtenir de meilleurs prix, le but final étant que l'entreprise travaille pour le compte de la Compagnie Secondaire;
- b) - s'il n'existe pas d'entreprise (soit parce que l'importance du transbordement ne le justifie pas, soit qu'on n'ait pas pu trouver dans la localité d'entrepreneur), et que le transbordement soit effectué par des agents de la S.N.C.F. : offrir à la Compagnie Secondaire de faire le transbordement en ses lieu et place, le contrat devant explicitement prévoir que la Compagnie Secondaire est tenue de faire ces opérations en vertu du texte précité, et que la S.N.C.F. opère comme tâcheron de la Compagnie Secondaire.

Ces modalités d'application ont été choisies après aussi libérales que possible pour ôter aux Compagnies Secondaires le prétexte de refuser l'application de l'Arrêté Ministériel précité. Mais un groupe de Compagnies Secondaires, pratiquement dirigées par le même Directeur Général, se refusent absolument à accepter le contrat de communauté comportant l'obligation pour elles de faire le transbordement.

III - La question se pose de savoir comment il faut opérer dans ce cas :

- a) - dès maintenant, c'est-à-dire l'ancien contrat de communauté étant encore en vigueur, mais l'article 2 § 1 étant déjà applicable,
- b) - lorsque le contrat de communauté actuel aura cessé d'être en vigueur et que le Chemin de fer Secondaire aura refusé de signer le contrat-type de communauté prévoyant explicitement qu'il a l'obligation d'assurer le transbordement.

Pour une même Compagnie Secondaire (c'est-à-dire une même personnel morale du point de vue juridique), pouvons-nous prendre des mesures de rétorsion telles que :

- a) - refuser les expéditions en port dû au départ d'une gare de la S.N.C.F. à destination d'une gare de la Compagnie Secondaire située sur une ligne à voie étroite;
- b) - refuser d'expédier en port dû au départ d'une gare S.N.C.F. à destination d'une gare de la Compagnie Secondaire, même si la gare destinataire est située sur une ligne secondaire à voie normale et où, par conséquent, la question de transbordement ne se pose pas;
- c) - prendre la décision et prévenir le Public, en même temps que la Compagnie, que nous n'acceptons pas les expéditions au départ de nos gares à destination d'une gare quelconque de la Compagnie Secondaire située sur une ligne à voie étroite et, en sens inverse, que nous ne transborderons pas sur nos wagons les chargements chargés dans une gare de la Compagnie Secondaire à destination d'une de nos gares;

d) - prévenir la Compagnie Secondaire et le Préfet du Département (1) sur lequel se trouve la Compagnie Secondaire que nous n'acceptons pas de transmettre les transports en provenance des gares de la Compagnie Secondaire à destination d'une gare quelconque de la S.N.C.F.

Les mesures a) et b) ne paraissent pas soulever de difficulté; quant aux mesures c) et d) elles doivent être juridiquement inattaquables; en effet, c'est la Compagnie Secondaire qui a la charge du transbordement et nous n'avons aucun motif de nous substituer à elle.

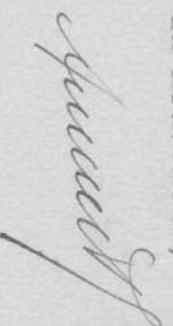
Néanmoins, avant d'en être réduit à employer de pareilles mesures, peut être faudrait-il en saisir le Secrétariat aux Communications et, dans ce cas, sous quelle forme ?

Lorsqu'on lit le texte de l'arrêté ministériel, on constate que le Directeur Général des Transports (article 1er § 5) a qualité pour fixer à défaut d'entente les délais de restitution des wagons dans les échanges par voie normale; mais ce haut fonctionnaire n'a pas qualité, semble-t-il, pour arbitrer un différend résultant de l'application de l'article 2, car il n'en est fait mention nulle part dans le texte.

Si donc il n'y a pas entente entre la S.N.C.F. et la Compagnie Secondaire pour l'application de l'article 2 § 1, il semble que seul le Secrétaire d'Etat aux Communications ait qualité pour arbitrer, si tant est qu'un Ministre puisse arbitrer sur l'application d'une mesure qui est devenue d'ordre public puisqu'elle est explicitement prévue par un arrêté ministériel.

Je vous serais obligé de bien vouloir me faire connaître votre point de vue sur ces diverses questions.

Le Directeur du Service Central
du Mouvement,



Compant

Paris, le 20 Janvier 1942

C

9° J. 811 e°

Revenir à l'histoire

Application de l'article 281^{er}
de l'Article du 8^{juillet} 1936

du même Contrat de l'Escompte

N. 127. 9° J. 8. 03/2

Sur un très grand nombre

par votre lettre du 16 Janvier concernant notamment au sujet des mesures à prendre à la suite du refus de certaines Compagnies à s'inscrire et à accepter la clause de l'article 1^{er} § 1^{er}, du Contrat-type sus-cité pour le rattachement des marchandises entre la Société Nationale et ces Compagnies, qui met à leur charge les frais et la responsabilité de ce rattachement.

Cette clause se bornant à reproduire les termes de l'Article 2, § 2^o, de l'Article du 8^{juillet} 1936, plus en concision, et la loi du 9^{juin} même mois, qui alloue à toutes dispositions légales ou conventionnelles contractées en cours et malgré le refus des intéressés de conclure de nouveaux conventions sur cette base. Ces mesures de rattachement que vous envisagez peuvent être examinées sous aspects de distinction à ce point de vue.

Enfin, et à côté peut-être ces mesures ne peuvent être appliquées qu'en fonction de nos relations avec les Compagnies

de conclure dans chaque cas comme suit. Il ne
paraît donc pas surprenant de constater les mêmes re-
lations avec relations à l'occasion de laquelle la
question du franc-bordement ne se pose pas, la
ligne reconstruite étant à son normale. Ce fait
que la Compagnie en cause explore et exploite
la ligne à son entière, pour laquelle elle a l'usage
de son nom donné satisfaction, net pas, ^{à son avis},
de nature à légitimer la même impulsion sur G.

Elle que son envisage sur G ne me
paraît pas moins légitime. Sa seule partiel
aurait ~~propre~~, à l'initiative préalable de
l'Administration supérieure l'adhésion impu-
ne paraît en, par l'acte 5 du chapitre IV de
l'ann. générale PV et PV?

Quant aux relations visés sur G et, ~~elles~~
~~la~~ ~~même~~ ~~ont~~ ~~elles~~ ~~été~~ ~~établies~~ ~~entre~~ ~~elles~~
en vertu, elles devraient être homologués
sous la forme habituelle. Pour ce delà
~~de cette~~ ~~structure~~ ~~et~~ ~~de~~ ~~la~~ ~~note~~ ~~advisée~~
qui précède en principe, il serait opportun, ~~de~~
~~faire~~ ~~approuver~~ ~~la~~ ~~structure~~ ~~et~~ ~~de~~ ~~la~~ ~~note~~ ~~advisée~~
supérieure par M. de l'Etat et de l'Administration
dans l'application de ses règlements probables, ~~et~~ ~~qui~~ ~~que~~ ~~son~~ ~~à~~
de l'Etat sur ~~la~~ ~~note~~ ~~advisée~~, ~~et~~ ~~de~~ ~~la~~ ~~note~~ ~~advisée~~
de la loi du 1 août 1910.

Le chef de l'Administration
M. de l'Etat

M. G. P.

Après a l'ordre du Prévoire

СТАРИЦА МОИССИМОВ
РРР ЗД ШИМЕНД ЗД

14 Janvier 1942

Service Central
du Mouvement

5eme Division

15.56.02/2

M. le Directeur de l' Exploitation
de la Région du Sud-Est,

Par lettre AGA 7/779 du 10 Janvier 1942, vous m'avez demandé de vous donner des directives au sujet de l'attitude à prendre vis à vis des Compagnies secondaires qui soulevaient des objections pour reprendre les opérations de transbordement des wagons complets dans les gares communes gérées par la S.N.C.F.

Tout d'abord, il n'y a pas lieu d'attendre que des pourparlers soient engagés entre la C.O.F.V.P.I.B. et la S.N.C.F. pour régler la question du transbordement, car les Compagnies secondaires en profiteraient certainement pour faire durer le plus longtemps possible la situation actuelle.

Poutefois, pour faciliter l'application de l'arrêté du 6 Juillet 1941 vous pourrez procéder comme suit :

Lorsque le transbordement est effectué par une entreprise vous proposerez à la Compagnie secondaire de reprendre le traité ou d'en passer un autre avec l'entrepreneur, vous pourrez même, si cette Compagnie le désire, vous mettre à sa disposition pour surveiller l'exécution du service, étant entendu que la responsabilité du petit réseau, telle qu'elle est fixée par l'arrêté du 6 Juillet 1941, demeure entière. Nous ne pouvons, en effet, déroger à cet arrêté.

Si, au contraire, le transbordement est assuré à l'aide de nos agents et si la compagnie secondaire vous demande de le faire pour son compte, vous pourrez accepter, mais vous remarquerez que nous n'avons jamais voulu le prévoir dans les textes unifiés de traité de communauté que je viens de vous adresser le 10 courant.

Si donc, la S.N.C.F. effectue ce travail aux lieux et place du petit réseau, il faudra établir un contrat particulier dans lequel la S.N.C.F. sera considérée comme un teneur de travail. Il faut pour le compte de la Compagnie secondaire en prévoyant une rémunération à la tonne par exemple.

Cette réaffectation devra être effectuée de manière à couvrir les frais de personnel S.N.C.F. réellement utilisés au transbordement quant aux taxes de transbordement elles restent acquises au petit réseau et n'entre pas en ligne de compte.

Ce contrat devra toujours contenir en tête la clause ci-après :

" La Cie chargée d'après l'article 2 § 1er de l' Arrêté du 6 Juillet 1941, d'effectuer à ses frais et sous sa responsabilité le transbordement des wagons complets en Gare de; contracte avec la S.N.C.F. agissant comme tâcheron.....etc.....".

Je vous demande instamment de ne jamais considérer le travail du transbordement comme un travail entrant dans la catégorie de ceux que le traité de communauté peut mettre à la charge de la S.N.C.F.

Par ailleurs, vous m'exposez que les C.D.F. considèrent comme imposable de dissocier, dans l'application des traités en cours, les clauses se rapportant aux opérations de transbordement des autres clauses, tant que les dits traités continueront d'être en vigueur; vous pourriez leur répondre (puisque le texte de la loi du 7 juillet 1941 dit en son article 1er : " nonobstant toutes dispositions légales réglementaires ou conventionnelles contraires..") que l'article 2 de l' Arrêté du 6 juillet 1941 s'applique avant même que la validité des traités actuels ait expiré.

On attendait la mise en vigueur de nouveaux traités de communauté, je ne vois qu'une manière d'aider les compagnies secondaires, c'est de continuer de faire le transbordement provisoirement à leur place, à condition qu'un échange de lettres spécial explicite ment que ces compagnies prennent des ménagements et responsabilité complète des opérations de transbordement et qu'elles acceptent de nous rémunérer de toutes les dépenses qui en résultent pour nous pendant cette situation transitoire, même si ces dépenses sont supérieures aux sommes que nous pouvons encaisser à titre de taxes de transbordement.

Le Directeur
du Service Central du Mouvement,

Signature : *Jouinard*

de Calvin en charge au V. I. F. I. L. et J'adopte comme tel.

Il se agit de deux points, de qui la loi est approuvée. L'authenticité des
 & les modifications apportées ultérieurement au Calvin-type ne le
 touchent pas. Et d'ailleurs, tout en étant conforme au type applicable
 sous de la concession, il comporte toujours des dispositions propres à
 l'entreprise en cause. Post sive indigestionnelle pour ceux à qui en est
 venu. Les motifs & les obligations d'un concessionnaire, de se reporter
 au cahier de charges spécial à sa concession. En tout cas, il ne faut pas
 perdre de vue que la loi est avant de servir et suppléer notamment la disposition
 contractuelle (autres-type approuvé) de la loi de Rome en 1913
 contraire.

art. 39 et alia. Lucas Tridempthon totale ou partielle de l'expli-
 cation de la loi civile, la loi est nouvelle à au type TP le minimum qu'il
 s'agit de faire expliquer la concessionnaire.
 Pour les motifs & les obligations de
 l'art. 39 de la loi, et de la loi de Rome en 1913, également
 relatif au concessionnaire par ailleurs la révision de la circulation à l'ancien ou pour
 répondre à la révision. Si c'est l'origine de la loi, l'origine, la concessionnaire
 ne s'est pas conformé à cette loi en somme, l'origine de la concessionnaire
 la débiteur, après avoir du cas.

art. 60 § D. de concessionnaire ne conforme aux mesures qui peuvent
 être prévues par la loi, et en outre, autant que possible, en faveur de la loi
 avec l'authenticité qui devient pour l'usage de la loi de Rome en 1913, et de la loi
 des motifs de la loi de Rome en 1913, plus exactement, plus exactement, plus exactement
 l'authenticité.

Cette disposition ne paraît pas applicable ici, car elle vise à empêcher l'authenticité de la loi
 l'authenticité, non pas dans l'usage de la loi. En outre, elle prévoit l'authenticité de la loi
 en cas de difficulté de la loi de la loi. Elle est donc relative à l'authenticité de la loi.

A défaut de concession nouvelle, l'authenticité de la loi est relative à l'authenticité
 de la loi de Rome. A défaut de concession nouvelle, l'authenticité de la loi est relative à l'authenticité
 de la loi de Rome, et de la loi de Rome en 1913.

" Désignation des délégués représentant l'ensemble du Personnel
auprès du Directeur Général".

Paris, le 31 mai 1941

Col.
Del.

Nm
43

VIII

Les modifications ci-après sont à apporter à l'Ordre du Jour n° 39,
du 23 avril 1941 :

a) Délégués des échelles 1 à 14.

Colonne "Région du Nord"

Délégués titulaires : M. QUERTELET, Georges

au lieu de : "Employé Principal"

Il faut : "Rédacteur Principal"

Colonne "Région de l'Ouest"

Délégué titulaire : M. CLERC, René

au lieu de : "Receveur de 2^{ème} classe aux billets"

Il faut : "Receveur de 1ère classe aux billets"

Colonne "Services Centraux et Compagnies"

Délégué suppléant : indiquer M. HOUARD, Pierre, Contrôleur
des Services Centraux au Service Central du Mouvement.

b) Délégués des agents des échelles 15 à 18 pour l'ensemble des Régions,
des Services Centraux et des Services des Compagnies.

M. ANCELIN, Georges, nommé Inspecteur Principal Adjoint, perd
sa qualité de délégué titulaire et est remplacé par M. AUBERT, Jean.

M. CATTIN, Robert, devient deuxième délégué titulaire et
M. MERLIN, Paul, premier suppléant.

Le Directeur Général,

R. LE BESNERAIS.

Mesures combinées

1) Anticipation réelle par la suppression des engagements au profit de
des bénéfices d'appoints & engagement certain pour
l'ACE et pour ses associés.

2) Néanmoins les frais de transaction en l'

3) arbitrage par les redresseurs de concurrence.

Malgré tout on a les contrats en vigueur & précèdent
les contrats futurs ^{contenu} précédents de la sorte l'arbitrage

pour que la durée de l'arbitrage puisse s'appliquer
il faudrait qu'elle s'étende aux difficultés
mais de la révision des contrats (n.d. des redresseurs
de concurrence) et non pas simplement
aux difficultés mais de la révisibilité ou
de l'existence de través.

ou bien conclure un compromis pour
la révision des través de concurrence & -

de través par, il paraît nécessaire d'examiner
chaque través en particulier.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

SERVICE DU CONTENTIEUX

SECRÉTARIAT JURIDIQUE

N° 5856 MC

Service Central:

consultation d'Agent.

Région: Est.

Jardins ouvriers.

OBJET DE LA CONSULTATION

Terrain acquis par Agent de la S.N.C.F. et
provenant d'un lotissement effectué par une Société juive
en liquidation. Loué à usage de jardin, depuis une
dizaine d'années. Locataires Nordiques à l'encontre
du nouveau propriétaire, les dispositions de la loi du 31
Octobre 1941, sur les jardins ouvriers, qui leur
permettent de rester en jouissance.

D^o N° 5856^{1/2}; AFF.: Charrel.

Références :

m. a. Chaxel.

Employé 3: Arrand^e. Expl^{tes}

à Nancy.

Observations :

*M. Chaxel
28.1.42*

Monsieur A. CHAXEL,
Employé au 3ème Arrondissement de l'Exploitation
à NANCY (Région EST)

En réponse à votre lettre du 8 Janvier, je vous informe qu'aux termes de l'article 8 de la loi du 31 Octobre 1941, relative aux jardins ouvriers : "Nonobstant toutes clauses contraires, la location des jardins ouvriers, industriels, ruraux ou familiaux, ne cesse que par l'effet d'un congé donné par écrit par l'une des parties à l'autre avant le 1er Mai de chaque année, pour une date obligatoirement choisie entre le 1er et le 13 Novembre suivant."

L'article 9 de ladite loi précise que: "Le congé sera notifié par lettre recommandée avec avis de réception; le bailleur devra en faire connaître le ou les motifs."

Le même texte ajoute que: "Si l'unique motif du congé est l'insuffisance du prix du loyer, le bailleur sera tenu d'indiquer le prix qu'il exige; si le locataire n'accepte pas ce prix, il devra, à peine de forclusion, dans le mois de la réception de la lettre recommandée, saisir le Juge de paix de la situation du terrain par voie de déclaration au greffe. Le Juge de paix statuant en dernier ressort, après s'être entouré de tous renseignements qu'il jugera utiles, fixera le prix du loyer par analogie avec les prix payés pour les terrains similaires dans la localité."

"A défaut d'accord amiable, les autres conditions de la location seront également fixées par le Juge de paix."

"Si le congé n'est pas motivé par un différend sur le prix, le bailleur ne pourra consentir une nouvelle location à un prix supérieur au prix payé par le locataire congédié."

L'article 13 de la loi dispose, en outre, que: "Jusqu'au décret fixant la cessation des hostilités, les locataires de jardins ouvriers ou familiaux, sous réserve qu'ils exploitent effectivement le terrain, peuvent obtenir du Juge de paix leur maintien en jouissance, année

"par année, à dater du jour de l'expiration de la convention."

Or, il est précisé, à l'article 12, que toutes ces dispositions s'appliquent "de plein droit aux locations en cours au jour de la publication de la loi." Leur portée générale et absolue ne saurait donc être restreinte aux seules locations concernant des terrains en friche avant 1941, et mis en culture depuis.

Si le terrain dont vous avez, en Mai dernier, acquis la propriété, était, à la date de cette vente, loué à usage de jardin, et n'a cessé, ensuite, d'être exploité à ce titre par son locataire, ce dernier est fondé à se prévaloir à votre égard des dispositions précitées de la loi du 31 octobre 1941.

Il n'existe pas, en effet, ici, de "droit de reprise" analogue à celui que consacrent, au profit du propriétaire, les diverses lois sur les loyers d'habitation.

Sans doute pouvez-vous, avant le 1er Mai, et dans les formes précisées par l'article 9 précité, donner congé au locataire du jardin, pour une date choisie entre le 1er et le 13 novembre prochain.

Mais ce locataire pourra demander au Juge de paix, ainsi que le prévoit l'article 13, son maintien en jouissance année par année, jusqu'au décret fixant la cessation des hostilités. Il vous appartiendra alors de faire valoir, devant le Juge, cette circonstance, que vous n'avez acquis le terrain que pour l'exploiter et en jouir vous-même. Le Juge appréciera.

J'ajoute que le fait que votre vendeur était une société en liquidation et dans laquelle figureraient des personnes juives, ne peut qu'être sans influence, dans l'espèce, sur vos rapports avec le locataire du terrain, rapports régis uniquement par les dispositions légales concernant le contrat de louage et par la loi du 31 octobre 1941.

Nov
L
21.1.45

Ames
D

M. A. Chard,
Employé au 3^e Div. de l'Exploitation
à Nancy (Région Est).

- En réponse à votre lettre du 8 janvier, je vous informe qu'il aux termes de l'art. 8 de la loi du 31 octobre 1941 relative aux jardins ouvriers : "hormis tout autre clause contraire, la location des jardins ouvriers, indéterminés, un ou plusieurs ne sera que par l'effet d'un congé donné par écrit par l'un des parties à l'autre avant le 1^{er} mai de chaque année, pour une durée obligatoirement comprise entre le 1^{er} et le 15 novembre suivants."
- L'art. 9 de la loi lui précise que : "Le congé sera notifié par lettre recommandée avec avis de réception ; le bailleur devra en faire connaître le ou la notifié de même texte ajouté que : "N^o l'unique motif de ce congé est l'insuffisance des prix du loyer, le bailleur sera tenu de indiquer le prix qu'il exige ; si la location n'est acceptée par ce prix, il devra, à peine de forclusion, dans le mois de la réception de la lettre recommandée, saisir le juge du prix de la situation du terrain par voie de déclaration au greffe. Le juge de paix statuant en dernier ressort, après s'être entendu de tous renseignements qu'il jugera utiles, fixera le prix de loyer par analogie avec les prix payés pour les terrains similaires dans la localité".

25/12

" A défaut d'accord amiable, les autres conditions de la location sont également fixées par le juge de paix .

" Si le cerg' n'est pas motivé par un différend sur la paix, le bailleur ou prena consenti une nouvelle location à un prix supérieur aux prix payés par le locataire congédié . "

L'art. 13 de la loi dispose, en outre, que : "Plus que

" disent fixant la cessation des hostilités, les locataires de

" jardins ouvriers ou familiaux, pour réserve qu'ils exploitent

" effectivement le terrain, peuvent obtenir du juge de paix

" leur maintien en jouissance, accordé par accord, à dater

" du jour de l'expiration de la convention . "

Or, il est précisé, à l'art. 12, que toutes ces dispositions

" s'appliquent de plein droit aux locations en cours au jour

" de la publication de la loi . " Leur portée générale et absolue,

ne peuvent donc être restreintes aux seules locations conclues des tenans en fiefles avant 1941, et ainsi en ce qui concerne,

si le tenain dont nous avons, en l'espèce devant,

acquis la propriété, était, à la date de cette vente, tenu à usage de jardin, et si, à cet égard, on n'a pas explicité

à cet égard par son locataire, ce dernier est fondé à se

référer à cette égards des dispositions prescrites de la loi d'octobre 1941.

Il n'existe pas, en effet, ici, de droit de reprise
analogue à celui qui existait, au profit des propriétaires,
en vertu de la loi sur le régime d'habitation.

Dans toute l'année, avant le 1^{er} mai, et dans le
premier trimestre de l'année, on peut louer, au
propriétaire du terrain, pour une durée choisie entre le 1^{er} et
le 15 novembre prochain.

Mais le locataire pourra devenir au profit de son
général qui le prévoit l'art. 15, une restriction au principe de
la loi sur la vente, jusqu'à ce qu'il soit fixé la situation de
la loi. Il est donc applicable dans le cas de la loi, et
devenue la loi, cette circonstance que son régime de
la loi, qui sera l'exception et en principe non-lucratif ;
à tous les effets.

J'ajoute que le fait que votre amendement tend
à établir une restriction au régime de la loi sur
l'habitation des propriétaires, ne peut qu'être dans
l'intérêt de la loi, car, sur les points où la
restriction de la loi, ne peut être que
la disposition légale concernant le cas de la loi
et par la loi du 31 octobre 1941.

Le Chef du CX

MANCY le 8 Janvier

1942

Monsieur l'Inspecteur Divisionnaire,

*Noté Américain
aux Condamnés*

| |
|-------|
| MANCY |
| 77 |

En lisant les renseignements hebdomadaires SWCF, j'ai remarqué que vous traitez de temps en temps certaines questions de loyers. Ayant une question de Jardin qui me préoccupe, j'ai recouru à vos lumières afin de faire disparaître en moi une certaine anxiété. Je pense que vous voudrez bien me renseigner par la voie du bulletin de renseignements, ou d'une autre manière, si vous le jugez utile.

Voici la question : dans le courant de M.I. dernier, j'ai fait l'acquisition d'une parcelle de terrain située dans un lotissement. Ce lotissement appartenait à la Société Isidore BERVAHD et Cie de Nancy, qui est en liquidation depuis 1935 suivant jugement au Tribunal de Commerce de Paris. De plus, cette société est en partie juive ex. Ces terrains étaient gérés par un ancien géomètre, qui est également co-propriétaire.

Tous les jardins, composant ce lotissement, sont loués depuis au moins une dizaine d'années. L'acte de propriété, que j'ai en mains, me donne jouissance du Jardin que j'ai acheté après enlèvement des récoltes de 1941. Plusieurs chemins, comme moi, ont également acheté une parcelle et sont, encore comme moi, bien ennuyés. J'ai déjà effectué différents travaux dans ce terrain, mais actuellement les anciens locataires, faisant état de la nouvelle loi sur les jardins, prétendent m'empêcher d'en jouir, ce qui ne me sourit pas, car j'y ai déjà refilé quelques arbres fruitiers et j'ai pris des dispositions pour en mettre d'autres.

Je me demande si les locataires peuvent prétendre bénéficier de la nouvelle loi ou si celle-ci ne s'applique qu'aux terrains riches qui ont été mis en culture l'an dernier. Si je me réfère au bulletin de renseignements M.I. du 19 Décembre dernier, qui parle de la loi du 31 Octobre, il me semble bien que seuls peuvent être bénéficiaires de la loi, les locataires de terrains qui étaient en friche avant 1941.

A mon avis, les locataires ne peuvent encore cultiver ces terrains jusqu'après la fin des hostilités, puisque ce lotissement devait être vendu puisqu'appartenant à une société en liquidation et de plus, étant la propriété de personnes juives.

J'ai posé la question à un journal local de Nancy, qui m'a fait une réponse plutôt évasive, qui me laisse de plus en plus perplexe.

Comme il est urgent pour moi de savoir ce que je dois faire, puisque le moment de jardiner approche, je serais heureux de savoir à quoi m'en tenir

Je vous serais donc reconnaissant si vous pouviez me renseigner utilement et dans cette attente, recevez, Monsieur l'Inspecteur Divisionnaire, mes remerciements anticipés.

A. CHAXEL
Employé de Arrondissement
Exploitation à MANCY

A. Chaxel

SERVICE COMMUN DU CONTENTIEUX

1^{re} Division

AFFAIRES GÉNÉRALES

N° 5.857 ch

Réseau

(Service *Marcou*)

Services de Communauté

OBJET DE LA CONSULTATION

*Statut-type de Communauté
avec les Compagnies Secondaires
(15 décembre 1941 - 10 janvier 1942)*

D^{er} N° 5.857; Aff. : ch

S.N.C.F.
 Service Central
 du Mouvement
 5ème Division
 n° 15.56.02/2

Paris, le 10 Janvier 1942

M. le Directeur de l'Exploitation
 de la Région (toutes)

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint, un traité-type de communauté avec les Compagnies Secondaires, qui sera obligatoire à l'avenir. Il conviendra, bien entendu, de l'adapter aux conditions locales.

Je vous serai obligé de vouloir bien profiter de l'application des nouvelles règles relatives à l'échange du matériel et au transbordement édictées par l'Arrêté du 8 Juillet 1941, pour modifier, après accord des Services Financiers, les traités actuels de communauté et les rendre conformes au traité-type. Si les réseaux secondaires faisaient des difficultés pour accepter les clauses contenues dans ce traité-type, vous voudrez bien m'en référer.

D'autre part, j'attire votre attention sur la nécessité, le cas échéant, de procéder à la dénonciation du Règlement du 1er Octobre 1886, des Règles à suivre de 1883 et des traités particuliers ayant le même objet, en tenant compte des délais qui y sont éventuellement fixés.

Par ailleurs, je vous donne ci-après quelques directives concernant l'application du traité-type:

Article 2 - Ne sont pas à considérer comme installations communes les voies principales (à l'exception des tronçons communaux), les installations du Service de la Traction, les postes des agents des trains, les cours et les voies de débords (si elles sont distinctes), les chantiers de triage ou de transbordement qui n'intéressent pas principalement les wagons ou marchandises faisant l'objet du trafic commun.

Article 7 - En règle générale, les installations nécessitées par l'arrivée de la petite ligne ont été payées par le concessionnaire de cette ligne; il n'y a donc aucune redevance à prévoir et il suffit de maintenir les traités d'établissement qui ont pu intervenir.

Si, au contraire, des installations ont été réalisées après coup (par exemple: pose de grues, d'électro-aimants, de basculeurs de wagons) en vue de faciliter le transbordement des charges complètes passant d'un réseau sur l'autre lorsque le transbordement était assuré par la S.N.C.F., et si le coût de ces installations n'a pas été remboursé par le concessionnaire de la petite ligne, il convient de prévoir une redevance pour charges d'établissement.

-siqmoo segredn
 -fistè tnamebrode
 asq s'n anolte.
 tneiwmo li enqin ne doit rien être exigé pour les installations qui exis-
 taient avant la petite ligne, si elles n'ont pas dû être modifiées
 lors de l'établissement de cette ligne (bâtiment des voyageurs
 par exemple).

Article 8 - Evaluer aussi exactement que possible les
 dépenses supplémentaires que la S.N.C.F. supporte du fait de l'en-
 tretien des installations nécessitées par l'arrivée de la petite
 ligne.

Article 9 - La redevance doit comprendre :

1°) Les dépenses supplémentaires (frais généraux et charges
 patronales compris) de personnel S.N.C.F., occasionnées par le ser-
 vice de la petite ligne, à l'exception toutefois des dépenses de
 main-d'œuvre de matériel à voie normale, lesquelles sont effectuées
 gratuitement conformément à l'Annexe I du traité-type.

2°) Les dépenses supplémentaires de matières (éclairage, chauffage,
 eau, imprimés) engagées par la S.N.C.F. pour le service de la petite
 ligne.

3°) une part des impôts correspondant à l'importance des
 installations communes ou particulières au réseau secondaire par
 rapport à l'ensemble des installations de la gare.

Article 14 et 15 - Le pourcentage de répartition des dom-
 mages est à fixer compte tenu de l'importance du trafic local S.N.C.F.
 s'effectuant dans les installations considérées comme communes par
 rapport au trafic local de la petite ligne et au trafic commun s'ef-
 fectuant sur ces mêmes installations (50% dans le cas où les ins-
 tallations communes servent à peu près exclusivement au trafic
 commun).

Le Directeur
 du Service Central du Mouvement,

-notabonoo
 -reidni uq dno
 -siqmoo segredn
 -fistè tnamebrode
 asq s'n anolte.

TRAITE-TYPE REGIANT L'USAGE EN COMMUN
DE LA GARE DE PAR LA SNCF ET LA COMPAGNIE
DE

I - ORGANISATION DU SERVICE

Art. 1^{er} - Service Commune -

Un service commun est établi à la Gare de entre la S.N.C.F. et la Cie de dans les conditions de l'article 37 du Cahier des Charges de la S.N.C.F. complétées par les dispositions suivantes :

Art. 2 - Délimitation des installations -

Les installations propres à chaque Administration, les installations communes et leurs limites sont figurées au plan joint au présent traité.

Art. 3 - Direction et police de la gare -

Le Chef de gare de la S.N.C.F. a seul la direction de la gare et de ses dépendances. Le personnel de la Cie de présent en gare de est placé sous ses ordres.

La Cie de transmet directement ses instructions au Chef de la gare commune mais uniquement en ce qui concerne le service de sa propre ligne.

Les fautes commises en gare de par les agents de l'une ou l'autre Administration sont sanctionnées suivant les règles en usage dans ladite Administration, sur proposition du chef de la gare commune.

Art. 4 - Organisation du service proprement dit - (applicable seulement dans les gares communes avec les Cies exploitant des lignes à voie normale

1°) - La S.N.C.F. assure avec son propre personnel le service complet des voyageurs, bagages, chiens, messageries et marchandises, la perception des taxes de toute nature, l'établissement des pièces comptables, la manutention des bagages et colis de détail GV et PV en provenance ou à destination de l'une ou l'autre Administration, la réception et l'expédition des trains des 2 Administrations, le service du télégraphe et du téléphone, la manoeuvre des signaux et des passages à niveau, les manoeuvres de gare, l'éclairage des signaux et de la gare ainsi que le chauffage des locaux. Elle assure avec son propre personnel et ses propres machines la formation et la déformation des trains des 2 Administrations ainsi que toutes les manoeuvres de gare.

2°) - La Cie de met les machines de ses trains à disposition de la gare commune pendant une durée de minutes après l'arrivée de ses trains, et de minutes avant leur départ (ou bien pendant une durée de heures par jour suivant un horaire établi d'accord entre le chef de la gare commune et la Cie de).

....

30) - Chacune des 2 Administrations assure la traction, le chauffage et l'éclairage de ses trains, le lavage et le nettoyage de ses voitures, le nettoyage et la désinfection de ses wagons, ainsi que l'alimentation de ses machines.

Art. 4 - Organisation du service proprement dit (applicable seulement dans les gares communes avec les Cies exploitant des lignes à voie étroite).

10) - La S.N.C.F. assure avec son propre personnel le service des voyageurs, bagages, chiens, messageries et marchandises en provenance ou à destination de l'une ou l'autre Administration, la perception des taxes de toute nature, l'établissement des pièces comptables, la manutention des bagages et la manutention des marchandises du trafic local ne faisant pas l'objet d'envois par wagons complets, en provenance ou à destination de l'une ou l'autre Administration, la réception et l'expédition des trains des 2 Administrations, le service du télégraphe et du téléphone, la manœuvre des signaux et des passages à niveau, l'éclairage des signaux et de la gare ainsi que le chauffage des locaux; la S.N.C.F. assure avec son propre personnel et ses propres machines la formation et la déformation des trains S.N.C.F. ainsi que tous les mouvements et manœuvres du matériel à voie normale.

20) - La Cie de assure avec son propre personnel le transportement des marchandises en provenance de la S.N.C.F. et à destination de la Cie de ou inversement; elle assure avec son propre personnel et ses propres machines la formation et la déformation de ses trains ainsi que tous les mouvements et manœuvres du matériel à voie étroite.

30) - Chacune des 2 Administrations assure la traction, le chauffage et l'éclairage de ses trains, le lavage et le nettoyage de ses voitures et le nettoyage et la désinfection de ses wagons, ainsi que l'alimentation de ses machines.

Art. 5 - BILLETS, registres, imprimés et articles de bureau -

Chaque Administration fournit les billets, registres, imprimés et articles de bureau nécessaires à son service propre. Les registres, imprimés et articles de bureau nécessaires au service commun sont fournis par la S.N.C.F.

Art. 6 - Conditions de livraison, d'utilisation et de restitution du matériel roulant -

Le transbordement des marchandises (Compagnies Secondaires à voie étroite seulement), la livraison, l'utilisation et la restitution du matériel roulant, des cadres et des agrès entre la S.N.C.F. et la Cie de font l'objet de l'Annexe I au présent traité.

La Cie de se conforme aux instructions de la S.N.C.F. pour l'exécution des chargements et l'arrimage des marchandises à destination de cette dernière.

.....

II -- CLAUSES FINANCIERES

Art. 7 - Dépenses d'établissement -

Pour couvrir la S.N.C.F. des dépenses qu'elle a dû engager pour le remaniement et l'agrandissement des installations de la gare de, en raison de l'arrivée de la ligne de la Cie de, cette dernière Cie verse à la S.N.C.F. une redevance forfaitaire annuelle de

Si de nouveaux remaniements ou agrandissements des installations devenaient nécessaires dans l'avenir de ce fait, ces remaniements ou agrandissements seraient exécutés par la S.N.C.F. et feraient l'objet d'un accord spécial.

Art. 8 - Entretien et renouvellement des installations -

La S.N.C.F. entretient les voies, bâtiments et autres installations de la gare commune.

Toutefois, la Cie de entretient les voies de son type particulier, quelle que soit leur destination et y compris leurs accessoires (grues hydrauliques, ponts à bascule, plaques tournantes, etc...), à l'exception des appareils de voie en contact direct avec la voie normale; la Cie de entretient également les bâtiments et installations suivants : (les énumérer).

Pour couvrir la S.N.C.F. des dépenses d'entretien et de renouvellement des installations qui ne lui sont pas propres la Cie de lui verse une redevance annuelle forfaitaire de

Art. 9 - Frais d'exploitation -

Pour couvrir la S.N.C.F. des dépenses supplémentaires qu'elle assume du fait de l'arrivée de la ligne de à la gare de, la Cie de lui verse une redevance forfaitaire annuelle de

Art. 10 - Variation des redevances prévues aux art. 8 et 9 -

Les redevances prévues aux articles 8 et 9 seront, en cas de variation dans les prix des tarifs marchandises en général, modifiés à la même date, dans la même proportion et dans le même sens que ces tarifs.

Cette modification pourra également intervenir en cas d'aménagement de certains tarifs S.N.C.F. applicables aux transports commerciaux ayant entraîné une variation appréciable du taux moyen des prix de transport de marchandises, analogue à celle qu'aurait provoquée une modification générale des prix des tarifs marchandises S.N.C.F.

En outre, les deux Administrations se réservent le droit de modifier dans l'avenir à toute époque et d'un commun accord, avec préavis de 3 mois, le montant de ces redevances si l'expérience démontrait qu'elles ne sont plus en rapport avec l'importance des fournitures et prestations réellement effectuées.

....

Art. 11 - Règlement des redevances prévues aux articles 7, 8 et 9. -

Les redevances annuelles prévues aux articles 7, 8 et 9 sont, en vue de leur règlement, incorporées dans le compte-rendu tenu par la S.N.C.F. conformément aux dispositions de l'article 4 de l'Annexe II au présent traité (Article 3 en ce qui concerne l'Annexe II se rapportant aux traités passés avec les Compagnies assurant un trafic insignifiant).

Art. 12 - Etablissement des écritures de remise des marchandises et décomptes du trafic - Règlements financiers -

Les conditions relatives à l'établissement des écritures de remise de marchandises, aux décomptes du trafic et aux règlements financiers entre la S.N.C.F. et la Cie de font l'objet de l'Annexe II au présent Traité.

III - TRANSMISSION DES MARCHANDISES ET IMPUTATIONS DES INDEMNITES

Art. 13 - Les conditions relatives à la transmission des marchandises et des bagages entre la S.N.C.F. et la Cie de et à l'imputation des indemnités payées à l'occasion des transports font l'objet de l'Annexe III au présent Traité.

IV - RESPONSABILITES

Art. 14 - Accidents -

Les conséquences financières des accidents et incidents survenant dans la gare commune sont supportées comme il est indiqué ci-après :

1°) - Accidents survenant aux agents des deux Administrations :

Les accidents de cette nature sont toujours à la charge de l'Administration à laquelle appartient l'agent. Par suite, chacune des deux Administrations supporte seule, sans recours contre l'autre, les conséquences de ces accidents et garantit l'autre contre toute action qui pourrait être exercée contre elle ou ses agents, notamment par application de l'article 7 de la loi du 9 avril 1898.

Si la Cie de a recours à une entreprise pour effectuer en partie ou en totalité les travaux qui lui incombent d'après l'article 4 du présent traité, elle doit faire stipuler dans le contrat qui la lie à l'entreprise que cette dernière supporte seule les conséquences de tous les accidents qui pourraient survenir à son personnel, quelle qu'en soit la cause, qu'elle renonce à exercer contre la Cie de et la S.N.C.F. ou contre leurs agents, aucune réclamation ou action en raison de ces accidents et qu'elle les garantit contre tout recours qui pourrait être exercé contre eux de ce chef, tant en vertu du droit commun qu'en application de la loi sur les accidents du travail.

....

20) - Accidents survenant aux tiers ou aux matériels des deux Administrations dans les installations communes :

Les conséquences financières des accidents et incidents survenant dans les installations communes, tant aux tiers qu'aux matériels des deux Administrations, sont à la charge de la communauté et réparties à raison de% pour la Cie de et% pour la S.N.C.F.

30) - Accidents survenant aux tiers ou aux matériels des deux Administrations dans les installations non communes :

Dans tous les autres cas, les conséquences financières des accidents et incidents sont à la charge de l'Administration au service de laquelle les installations sont affectées exclusivement.

Art. 15 - Incendies -

Les dommages résultant des incendies survenant dans la gare commune sont :

10) à la charge de la communauté :

a) pour le mobilier et les installations communes et partagés à raison de% pour la Cie de et de% pour la S.N.C.F.,

et partagés par moitié entre la Cie de et la S.N.C.F.

20) à la charge de chaque Administration pour le mobilier et les installations affectées exclusivement à son propre service, pour les marchandises qui ne font pas partie du trafic commun, enfin pour son matériel roulant ou le matériel étranger qu'elle aura amené dans la gare commune.

Il ne sera exercé aucun recours de voisinage, et, par suite, les conséquences de tout incendie seront réglées d'après la nature des objets atteints ou avariés comme il est dit ci-dessus et non d'après le lieu d'origine et la cause du sinistre.

Art. 16 - Assurances -

La Cie de peut assurer contre les accidents et incendies la part dont elle est responsable, et, dans ce cas, elle doit imposer aux Compagnies d'Assurances avec lesquelles elle contractera, la renonciation à tous recours contre la S.N.C.F. et ses agents.

V - CLAUSES DIVERSES

Art. 17 - Contestations -

Toute contestation de quelque nature qu'elle soit, s'élevant relativement à l'interprétation et à l'exécution du présent contrat, est obligatoirement soumise à un arbitrage.

....

A cet effet, la partie la plus diligente notifiée, par lettre recommandée à l'autre partie, le nom de l'arbitre de son choix. Dans le délai de dix jours de cette notification, l'autre partie doit désigner son propre arbitre.

En cas de désaccord entre eux, les arbitres éliront un troisième arbitre, qui ne sera pas obligé de se conformer à l'avis de l'un des deux autres.

Si les arbitres ne peuvent s'entendre sur la nomination d'un troisième arbitre, celui-ci sera désigné par ordonnance du Président du Tribunal Civil de la Seine, à la requête de l'une ou l'autre des parties.

A défaut par l'une de celles-ci de faire connaître son arbitre dans le délai fixé, cet arbitre sera nommé d'office par le Président du Tribunal Civil de la Seine statuant comme il précède.

Les arbitres doivent rendre leur sentence dans les trois mois de leur nomination ou, le cas échéant, de l'ordonnance désignant l'arbitre de la partie défaillante ou le troisième arbitre.

Les arbitres se conforment aux délais et formes ordinaires de la procédure et statuent suivant les règles du droit, les parties n'entendant pas les constituer amiables compositeurs.

Les arbitres prononcent en premier ressort seulement.

En cas de décès, de déport ou d'empêchement d'un des arbitres, il sera pourvu à son remplacement dans le délai de 15 jours.

Art. 18. - Durée du Traité -

Le présent traité, conclu pour une durée indéterminée, aura effet à partir du Chacune des parties aura le droit d'en demander, à toute époque, la révision ou d'en notifier la résiliation par lettre recommandée, adressée à l'autre partie six mois avant l'entrée en vigueur de cette révision ou un an avant l'entrée en vigueur de cette résiliation.

Toutefois, ledit traité prendrait fin de plein droit au cas où, pour une cause quelconque, la S.N.C.F. abandonnerait en tout ou en partie, l'exploitation de la gare de et où la Cie de cesserait d'assurer l'Exploitation par voie ferrée de sa ligne.

Art. 19 - Timbre et enregistrement -

Les frais de timbre du présent traité sont à la charge de la Cie de ; les frais d'enregistrement seront à la charge de la partie qui succombera sur la difficulté qui aura donné lieu à cette formalité.

(COMPAGNIES EXPLOITANT DES LIGNES A VOIE NORMALE)

Annexe I au traité du..... réglant l'usage en commun de la gare de par la S.N.C.F. et la Compagnie (1)

Conditions de livraison, d'utilisation et de restitution du matériel roulant, des cadres et des agrès

Art. 1 - Conditions que doivent remplir les wagons pour être admis à l'échange -

- § 1 - Les wagons à marchandises de la S.N.C.F. sont admis à circuler sur les lignes de la Compagnie (2)

Les véhicules d'autres Administrations étrangères à la S.N.C.F., mais admis par celle-ci à circuler sur ses lignes, seront considérés, au point de vue de leur admission, comme appartenant à la S.N.C.F..

- § 2 - Les wagons à marchandises de la Cie sont admis à circuler sur les lignes de la S.N.C.F., lorsqu'ils satisfont aux conditions ci-après :

- a) - leur construction doit être conforme aux prescriptions du Chapitre I du Règlement Technique Français;
- b) - leur état d'entretien doit satisfaire aux conditions énoncées à l'article V de la présente Convention;
- c) - leur chargement doit satisfaire aux dispositions de l'Instruction Générale Série M (Transports) N° 10, de la S.N.C.F. (Règles concernant le conditionnement des chargements).

En outre, ces wagons ne doivent circuler sur les lignes de la S.N.C.F. que sur les parcours ou dans le périmètre indiqué (3) ci-dessous :

.....

(1) Compagnies de Chemin de fer remplissant les conditions de l'art. 37 du Cahier des charges de la S.N.C.F., et exploitant des lignes à voies normales.

(2) Le cas échéant, indiquer les conditions spéciales auxquelles sont soumis les wagons pour être admis par la Cie.

(3) Cette disposition n'intéresse que les échanges avec les Compagnies Secondaires dont le matériel n'est admis à circuler que dans une certaine zone du Réseau de la S.N.C.F.

- 2 -

Il n'est pas admis de wagons de la Cie
pour le trafic direct international.

- § 3 - Les wagons des deux Administrations chargés par une gare de l'une d'elles à destination d'une gare de l'autre, sont admis à passer sans transbordement d'un Réseau à l'autre, lorsqu'ils satisfont aux dispositions des § 1 et 2 ci-dessus, et qu'ils remplissent en outre l'une des conditions suivantes :

- a) - Wagons chargés à leur limite de charge ou de capacité,
- b) - Wagons contenant des chargements taxés par wagon complet dans les conditions prévues par les Tarifs,
- c) - Wagons chargés d'au moins 3000 Kgs,
- d) - Wagons chargés de masses indivisibles, d'animaux vivants ou de véhicules routiers.

L'obligation de transbordement ne s'applique pas aux wagons de détail qui font l'objet d'un accord particulier entre les deux Administrations.

Art. IX - Utilisation des wagons -

- § 1 - Lorsque la Cie a à expédier sur le réseau de la S.N.C.F. des wagons complets, elle { peut (a) / doit (b) } demander à la S.N.C.F. le matériel roulant et les agrès nécessaires.

Ces demandes sont faites aux gares de jonction. Elles indiquent le degré de priorité du transport pour lequel le matériel est demandé.

- § 2 - Les wagons de la S.N.C.F. livrés chargés à la Cie peuvent être rechargés par celle-ci pour une gare quelconque de la S.N.C.F.

Toutefois pour l'application des Instructions Ministérielles sur les priorités de transport, la S.N.C.F. peut interdire, dans certains cas, le rechargement des wagons qu'elle a livrés chargés.

La Compagnie doit, pour les chargements à destination de l'étranger, utiliser des wagons du Réseau destinataire ou des wagons S.N.C.F. possédant la marque T . . .

La Cie doit, à défaut d'utilisation en charge, renvoyer à la gare de jonction où a été faite la livraison, dès leur déchargement, les wagons appartenant aux Administrations étrangères ou à d'autres Compagnies Secondaires Françaises.

....

- a) Cas d'un Chemin de fer Secondaire échangeant ses wagons avec la S.N.C.F.
- b) Cas d'un Chemin de fer Secondaire n'ayant pas de matériel roulant, ou dont le matériel ne circule pas sur la S.N.C.F. ou encore d'un Chemin de fer Secondaire qui a à expédier des marchandises en dehors de la zone de circulation de ses wagons.

Art. III - Remise et acceptation des wagons.-

§ 1 - L'échange du matériel et des agrès a lieu dans les gares de

La livraison et la restitution des wagons ainsi que leur prise en charge sont réglées par des consignes locales établies d'accord entre les 2 administrations.

§ 2 - Au moment de la remise, les agents du Réseau cessionnaire doivent examiner si le wagon est apte à transiter. Les wagons aptes à transiter sont considérés comme acceptés lorsqu'ils sont mis à disposition du Réseau cessionnaire, aux heures convenues, accompagnés de toutes les écritures utiles pour leur acheminement et que le Réseau cessionnaire n'a formulé aucune réserve dans un délai fixé d'un commun accord.

§ 3 - Tout wagon accepté à l'échange est considéré comme satisfaisant à toutes les conditions requises par la présente Convention. L'Administration cessionnaire devient, de ce fait, responsable des dommages de toute nature occasionnés au matériel par les véhicules qu'elle a acceptés sur ses lignes.

Cette acceptation décharge de toute responsabilité, relativement aux frais d'un transbordement ultérieur, l'Administration dont le wagon a été accepté.

§ 4 - L'Administration qui refuse un wagon doit provoquer immédiatement les constatations contradictoires utiles.

Le transbordement ou la réfection du chargement est effectué sur les installations du Réseau cédant, par ses soins et à ses frais.

§ 5 - Si une des deux Administrations est dans l'obligation de refuser temporairement de prendre en charge des wagons réunissant les conditions voulues pour l'échange, par suite de l'encombrement de ses gares, elle doit en aviser l'autre Administration.

Art. IV - Location des wagons - Délais de restitution.- (1)

Les conditions de location sont réglées par l'Art. 1, § 1,2,4 de l'Arrêté du 8 juillet 1941 du Secrétariat d'Etat aux Communications concernant le matériel roulant de la S.N.C.F.

(2) Les délais de restitution des wagons sont les suivants :
- wagons de la S.N.C.F. ou considérés comme lui appartenant, livrés à la Compagnie : jours .

(1) Les dimanches et fêtes sont comptés comme les jours ordinaires dans le calcul du décompte des délais de restitution.

(2) Paragraphe concernant les échanges avec les Cies Secondaires dont le matériel n'est admis à circuler que dans une certaine zone du Réseau de la S.N.C.F.

- wagons de la Compagnie livrés à la S.N.C.F. : jours

Dans les deux cas, le délai prévu est augmenté d'un jour pour les wagons livrés chargés et restitués chargés,

(3) Il est alloué à la Cie pour restitution des wagons un délai de jours. Ce délai est augmenté d'un jour pour les wagons livrés chargés et restitués chargés.

Il n'est pas fixé de délai pour la restitution, par la S.N.C.F., des wagons de la Cie

Art. V - Entretien.

L'entretien normal du matériel est effectué par les soins et au compte de l'Administration propriétaire.

Les véhicules de chaque Administration contractante doivent, lorsqu'ils sont présentés à l'échange, pour circuler sur les lignes de l'autre Administration, satisfaire aux conditions ci-après:

- leur état d'entretien doit être tel que la sécurité de la circulation et la bonne conservation des marchandises transportées ne puissent être compromises en aucune manière;

- la dernière révision périodique des organes de roulement ne doit pas remonter à plus de 3 ans;

- les boîtes d'essieux doivent être convenablement pourvues de matières de graissage.

Art. VI - Nettoyage et désinfection.

Le nettoyage et la désinfection ont lieu par les soins et aux frais de l'Administration destinataire du transport en charge.

Les wagons rapatriés à vide doivent, lors de la restitution, avoir été balayés à fond.

Les wagons ayant servi aux transports de poissons, de viande fraîche, de gibier ou de volailles, ainsi que de matières infectes doivent être restitués lavés à fond.

Les wagons ayant servi aux transports de bestiaux doivent être restitués complètement nettoyés et désinfectés, sinon ils peuvent être refusés à l'échange. Si de tels wagons doivent être transbordés parce qu'ils ont été insuffisamment désinfectés, les frais de transbordement sont à la charge de l'Administration à qui incombait la désinfection.

3) - Paragraphe concernant les échanges avec les Cies Secondaires dont le matériel est admis à circuler sur l'ensemble du Réseau de la S.N.C.F.

Art. VII - Avaries.-

§ 1 - La réparation du matériel avarié est effectuée en principe par l'Administration propriétaire et à son compte.

Toutefois, Les conséquences des avaries graves survenues au matériel de toute nature et aux agrès sont supportées par celle des Administrations contractantes qui a pris en charge ce matériel et ces agrès.

Il est convenu que sont considérées seulement comme avaries graves celles qui entraînent la restitution des wagons sur Truck.

§ 2 - Les wagons de l'une des Administrations contractantes se trouvant avariés sur les lignes de l'autre Administration peuvent être réparés par cette dernière dans la mesure nécessaire pour assurer la sécurité de la circulation et la bonne conservation des chargements.

Les frais de ces réparations succinctes restent à la charge de l'Administration qui a exécuté celles-ci.

Les pièces de rechange nécessaires à la réparation des véhicules sont demandées à l'Administration propriétaire à l'adresse ci-dessous :

Wagons de la Cie
Wagons de la S.N.C.F. :

.....
La demande doit être établie suivant les prescriptions du Chapitre VI (paragraphe 2 et 3) du Règlement Technique français.

Les pièces de rechange fournies doivent, autant que possible, pouvoir être utilisées sans retouches. Elles ne sont pas facturées et leur expédition est faite en service direct et sans taxe.

Les pièces avariées ou détachées accidentellement des wagons doivent être restituées, autant que possible, à l'Administration propriétaire. Leur expédition est faite en service direct et sans taxe.

Tout wagon réparé par les soins d'une des Administrations contractantes doit être visité au moment de sa restitution par un agent qualifié du Service Matériel et Traction de l'Administration propriétaire.

§ 3 - Si l'Administration sur les lignes de laquelle le wagon a été avarié estime préférable de ne pas réparer le véhicule, il est restitué avarié à la Cie propriétaire.

Lorsque l'avarie du véhicule est telle qu'une réparation provisoire ne serait pas suffisante pour assurer la sécurité de la circulation sur routes du véhicule, celui-ci doit être renvoyé sur Truck à l'Administration propriétaire.

Avis de cette expédition est donné immédiatement à cette dernière.

Dans ce cas, les frais de réparation sont facturés au prix de revient, y compris tous frais généraux, à l'Administration responsable de l'avarie.

Les véhicules restitués avec des avaries graves à leur Administration propriétaire doivent faire l'objet d'un P.V. de signé par les représentants locaux des deux Administrations. Ce P.V. doit indiquer :

- la liste des avaries,
- la cause des avaries,
- les réparations provisoires effectuées le cas échéant
- si le véhicule a déraillé.

Un P.V. de ce genre doit être établi pour tout véhicule ayant déraillé même s'il n'est pas présumé avarié.

§ 4 - Lorsqu'un wagon est très gravement avarié et que l'Administration qui en assume la responsabilité en restitue les débris, y compris les essieux montés, l'Administration propriétaire pourra, à son choix, soit reconstruire, soit démolir ce wagon.

Dans le 1er cas, l'Administration responsable règle les frais de réparation, calculés comme indiqué au § 3 ci-dessus.

Dans le 2ème cas, la réparation du dommage subi est effectuée comme suit :

a) - wagon du parc S.N.C.F. avarié sur les lignes de la Cie -
La Compagnie verse à la S.N.C.F. une indemnité pour démolition de wagon, calculée comme indiqué au § 6 ci-dessus.

b) - wagon du parc de la Cie avarié sur les lignes de la S.N.C.F. -

La S.N.C.F. peut à son choix, soit verser à la Cie une indemnité pour démolition de wagon, calculée comme indiqué au § 6 ci-dessus, soit fournir à cette Cie un wagon de son parc, d'âge et de type équivalents à ceux du wagon démoli.

§ 5 - En cas de perte de wagons, on applique, pour le Règlement du dommage subi, les règles prévues au § 4 ci-dessus pour les wagons démolis.

§ 6 - L'indemnité pour démolition de wagon prévue aux § 4 et 5 ci-dessus, est calculée de la manière suivante :

a) on retranche de la valeur du wagon obtenue en multipliant la tare du wagon démoli par le prix de revient au Kg, d'un wagon semblable au moment de l'avarie, le prix des essieux restitués comptés à l'état neuf à leur valeur actuelle.

b) on retranche la valeur des autres parties du wagon restituées.

c) on retranche du reliquat ainsi obtenu 2 % de dépréciation par année de service du wagon détruit.

...

Art. VIII - Agrès de chargement.-

A) Conditions de remise et d'acceptation.

§ 1 - Les agrès de chargement (bâches, prolonges, chaînes, cales, etc...) sont admis à passer d'un Réseau sur l'autre.

La S.N.C.F. ne fournit ses bâches que pour les transports empruntant ses lignes et pour lesquels ses tarifs prescrivent la fourniture obligatoire de bâches. Les demandes de bâches sont alors adressées aux gares de jonction. Elles indiquent le degré de priorité du transport pour lequel la bâche est demandée.

Des agrès sont fournis dans la mesure des disponibilités de la S.N.C.F.

Il n'est pas fourni, en principe, de prolonges ni de cales par la S.N.C.F. pour les transports au départ des gares de la Cie

(1) Les agrès de la Cie ne doivent être utilisés sur les lignes de la S.N.C.F. que dans les limites de parcours prescrites pour les wagons de cette Administration.

§ 2 - La Cie doit renvoyer, dans tous les cas, à cette gare, les agrès appartenant aux Administrations étrangères ou à d'autres Cies Secondaires Françaises.

Les agrès appartenant à une Administration étrangère doivent, de plus, être accompagnés, tant à la livraison qu'à la restitution, du "Bulletin d'accompagnement" (modèle C (RIV) inscrit sur feuille de route, et sur lequel sont indiqués la marque du Réseau propriétaire, la nature et les N° des agrès.

§ 3 - La remise et l'acceptation des agrès ont lieu dans les conditions prévues pour les wagons par la présente Annexe (article III).

Il est fait mention des agrès avec indication de leur nature et de leur N° :

- 1°) sur la feuille de chargement accompagnant le wagon,
- 2°) sur les états d'échange de matériel à la livraison et à la restitution.

Les agrès sur chargement présentés à l'échange doivent être dans un état qui empêche la perte ou l'avarie des marchandises transportées.

Il est procédé au moment de la remise, à une reconnaissance contradictoire de l'état des agrès, et notamment des bâches, livrés ou restitués haut-le-pied ou sur chargement.

(1) Cette prescription vise que les agrès de Cies Secondaires dont les wagons ne sont admis à circuler sur la S.N.C.F. que dans une certaine zone

Les réserves auxquelles peut donner lieu cette reconnaissance font l'objet d'un procès-verbal signé par les représentants des deux Administrations.

Les avaries constatées sur les bâches appartenant aux Administrations étrangères doivent être signalées sur le "Bulletin d'accompagnement" de ces agrès.

B) Location des agrès de chargement - Délais de restitution (1)

Les conditions de location sont réglées par l'Art. I § 3 et 4 de l'Arrêté du 8 juillet 1941 du Secrétariat d'Etat aux Communications.

(2) Les délais de restitution des agrès sont les suivants :

- agrès de la S.N.C.F. ou des Administrations étrangères (même chiffre qu'à l'art. I)
livrés à la Compagnie : jours.
- agrès de la Compagnie; livrés à la S.N.C.F. (l'art. IV)
: jours.

Dans les deux cas le délai prévu est augmenté d'un jour pour les agrès livrés sur chargement et restitués sur chargement.

(3) Il est alloué à la Cie pour restitution des agrès un délai de jours. (Le même que celui prévu à l'art. IV)

Il n'est pas fixé de délai pour la restitution, par la S.N.C.F., des agrès de la Cie

Les agrès ayant servi pour le transport de bestiaux doivent, avant leur réutilisation, ou leur renvoi, avoir été nettoyés et désinfectés, sinon ils peuvent être refusés.

Avant leur renvoi, les bâches doivent être séchées, autant que possible, puis pliées et ficelées.

Les agrès renvoyés haut-le-pied doivent faire l'objet d'expéditions régulières en service, avec indication de leur nature, de leur nombre, de leurs marques et de leurs numéros.

...

- (1) Les dimanches et fêtes sont comptés comme des jours ordinaires dans le calcul du décompte des délais de restitution.
- (2) Cas où le matériel de la Cie n'est admis à circuler que dans une certaine zone du réseau de la S.N.C.F.
- (3) Cas où le matériel de la Cie est admis à circuler sur l'ensemble de la S.N.C.F.

- § 6 - Les agrès non restitués dans un délai de trois mois compté à partir de la date à laquelle ils ont été réclamés par l'Administration cédante sont considérés comme perdus.

Le remboursement des frais occasionnés par les pertes ou avaries d'agrès est fait sur présentation des factures correspondantes.

Art. IX - Accessoires amovibles -

Les accessoires amovibles tels que bâches, prolonges, chaînes, hausses, ranchers, licoles, bats-flanc, etc... inscrits sur les wagons ne sont mentionnés dans les écritures d'échange que s'ils donnent lieu à réserves pour manquants. Ces accessoires ne doivent pas être séparés des wagons.

Art. X - Cadres -

- § 1 - Les cadres appartenant à la S.N.C.F. ou agrésés par elle, ainsi que les cadres appartenant aux Administrations étrangères ou agrésés par celles-ci, et admis en trafic international, sont admis à circuler sur les lignes de la Cie

(Le cas échéant, ajouter les conditions spéciales auxquelles doivent satisfaire les cadres pour circuler sur les lignes secondaires).

- § 2 - Lorsque la Cie a à expédier sur le Réseau de la S.N.C.F. des Marchandises en cadres, elle demande à la S.N.C.F. les cadres nécessaires. Ces demandes sont faites aux gares de jonction avec mention du degré de priorité du transport pour lequel le cadre est demandé. Les cadres sont fournis dans la mesure des disponibilités de la S.N.C.F.

- § 3 - La remise et l'acceptation des cadres ont lieu dans les conditions prévues pour les wagons par la présente Annexe (article III).

Les cadres chargés ou à vide doivent en outre être munis d'étiquettes placées dans les porte-étiquettes et indiquant le nom de la gare destinataire, le poids du cadre et le cas échéant celui du chargement et les nom et adresse du destinataire.

Il est fait mention des cadres appartenant à des Administrations de Chemins de fer (1) avec indication de leurs numéros:

- 10) - sur la feuille de chargement accompagnant le wagon-porteur,
 - 20) - sur les états d'échange de matériel à la livraison et à la restitution.
-

(1) - C'est-à-dire à l'exclusion des cadres donnés en location ou appartenant à des particuliers.

Chaque cadre appartenant à une Administration étrangère doit de plus être accompagné du Bulletin d'Accompagnement modèle C (RIV) inscrit sur feuille de route et sur lequel sont indiqués la marque du Réseau propriétaire et le numéro du cadre.

- § 4 - Il est procédé au moment de la remise à une reconnaissance contradictoire de l'état des cadres livrés ou restitués; les réserves auxquelles peut donner lieu cette reconnaissance font l'objet d'un procès-verbal signé par les représentants des deux Administrations.

Les cadres chargés présentés à l'échange doivent être dans un état d'entretien qui empêche la perte ou l'avarie de la marchandise chargée; si cette condition n'est pas remplie, la marchandise est transbordée dans un cadre ou dans un wagon par le réseau cédant.

Les cadres vides en retour ne peuvent être refusés à l'échange : cette acceptation ne peut toutefois faire obstacle au règlement éventuel des avaries.

- § 5 - Pour tout cadre appartenant à une Administration de Chemin de fer (1) livré à vide ou à charge, il est dû, à titre de location, une redevance journalière de 7 Frs.

Les délais de restitution sont de jours. Ces délais sont augmentés d'un jour pour les cadres livrés chargés et restitués chargés (2).

La location commence à 0 h. le jour qui suit la livraison et finit à minuit le jour de la restitution des cadres.

Les délais de restitution courent à partir de 0 h. le jour qui suit la livraison.

Les cadres restitués à vide ou en charge dans la journée comprise de minuit qui suit la livraison sont exempts de redevance de location.

En cas de dépassement du délai de restitution ci-dessus il est dû une pénalité pour retard égale à 12 f. 50 par période indivisible de 24 heures. Cette pénalité s'ajoute à la redevance de location.

- § 6 - Les cadres rapatriés à vide doivent, lors de leur restitution, avoir été balayés à fond; en outre, s'ils ont servi au transport de poisson frais, de viande fraîche, de produits carnés, ou de volailles, ils doivent être restitués lavés à fond.

.....

(1) - C'est-à-dire à l'exclusion des cadres donnés en location ou appartenant à des particuliers.

(2) - Les Dimanches et fêtes sont comptés comme les jours ordinaires dans le calcul du décompte des délais de restitution.

Le balayage et le lavage incombent au Chemin de fer destinataire qui doit assurer également la remise en place des accessoires mobiles (rayonnage intérieur, etc ...).

- § 7 - Les cadres avariés appartenant à une Administration de Chemin de fer doivent être réparés en principe par l'Administration propriétaire.

Toutefois, les conséquences des avaries graves survenues à ces cadres sont supportées par celle des deux Administrations contractantes qui les a pris en charge. Il est convenu que sont seules considérées comme avaries graves celles qui nécessitent une main-d'œuvre de réparation supérieure à 30 heures.

L'Administration sur les lignes de laquelle les avaries se sont produites ou sont constatées, peut procéder à des réparations peu importantes permettant d'assurer la continuation du transport. Les frais de réparations restent à la charge de l'Administration qui a exécuté celles-ci.

Dans le cas d'avaries plus importantes, les cadres doivent être déchargés et la marchandise transbordée dans un wagon.

Les cadres sont renvoyés ensuite à l'Administration propriétaire. En cas d'avaries graves, les frais de réparation sont facturés aux prix de revient, y compris tous frais généraux, à l'Administration qui assume la responsabilité de l'avarie.

Tout cadre réparé par les soins de l'une des deux Administrations contractantes doit être visité au moment de sa restitution par un agent qualifié du Service Matériel et Traction de l'Administration cessionnaire.

- § 8 - Tout cadre non restitué dans un délai de trois mois à compter de la date de sa réclamation, ou restitué irréparable est considéré comme perdu.

Celle des deux Administrations contractantes, responsable d'une avarie grave ou de la perte d'un cadre est tenue de rembourser, sur présentation des factures correspondantes, l'Administration propriétaire ou immatriculatrice.

- § 9 - Si un cadre est avarié ou perdu par un tiers, le Réseau qui l'a remis à ce tiers est responsable, vis-à-vis de l'Administration propriétaire ou immatriculatrice, du dommage occasionné à ce cadre ou de sa perte.

Art. XI - Exemption de la redevance de location -

Dans le cas où le matériel de l'une ou l'autre des deux Administrations est arrêté en cours de transport par suite d'avaries empêchant momentanément sa circulation, les redevances de location prévues aux articles IV, VIII et X ci-dessus ne sont pas payées pendant le temps de l'immobilisation, à condition que l'Administration propriétaire soit avisée immédiatement. Toutefois, lorsqu'il s'agit

.....

d'avaries dont la réparation nécessite l'envoi de pièces de rechange l'exonération n'est accordée qu'à partir du jour de la demande de ces pièces et jusqu'au jour de leur arrivée à la gare où est immobilisé le wagon.

Les délais de restitution sont augmentés du temps pendant lequel l'exonération est accordée.

Les redevances de location relatives à la journée où commence l'empêchement et à celle où cesse cet empêchement, ne sont pas dues par l'Administration qui utilise le wagon.

En cas d'avarie grave de wagon ou de cadre, les frais de location cessent à partir du jour où le wagon, ou le cadre, est devenu inutilisable.

Dans le cas d'une interruption de la voie, par suite de cas de force majeure (inondations, affaissement de la voie ou d'ouvrages d'art, éboulements, etc...) la location est suspendue s'il n'est pas possible d'acheminer les wagons ou les cadres par un itinéraire détourné. Avis de cette interruption doit alors être donné immédiatement par celle des deux Administrations sur les lignes de laquelle elle s'est produite.

Art. XII - Variation des taux de location des wagons et des agrès et des taux de location et de pénalités des cadres -

a) wagons et agrès : Il est fait application des dispositions de l'art. 3 de l'Arrêté du 8 Juillet 1941 du Secrétariat d'Etat aux Communications.

b) Cadres : en cas de variation dans les taux des indemnités pour retard à la restitution fixés par les dispositions du tarif spécial n° 129 Chap. 16 de la S.N.C.F. (1ère partie) pour les cadres ou par les dispositions tarifaires qui pourront éventuellement être substituées à celles-ci, les taux indiqués au § 5 de l'art. X ci-dessus pour les redevances de location et pénalités pour retard à la restitution des cadres seront modifiés à la même date et dans la même proportion que les prix de ce tarif.

Art. XIII - Etats d'échange du matériel - Règlement des comptes -

- § 1 - Il est dressé chaque jour au point de jonction des lignes des deux Administrations contractantes, un état contradictoire des wagons, cadres et agrès échangés. Les états journaliers sont adressés périodiquement à chacune des deux Administrations.

- § 2 - Les comptes établis d'après ces états journaliers sont arrêtés en fin de mois, chacune des deux Administrations établissant en principe les décomptes relatifs à la circulation sur ses lignes, du matériel de l'autre Administration.

Les soldes débiteurs sont incorporés mensuellement dans le compte tenu par la S.N.C.F. conformément aux dispositions de l'article 4 de l'annexe II au présent traité (Article 3 de l'Annexe II se rapportant au traité passé avec les Cies Secondaires assurant un trafic insignifiant.

(COMPAGNIE EXPLOITANT DES LIGNES A VOIE ETROITE)

ANNEXE No 1 au traité du
de la gare de
Cie derégulant l'usage en commun
par la S.N.C.F. et la

Transbordement des marchandises, livraison, utilisation et
restitution du matériel roulant, des cadres et des agrès.

Art. 1 - Conditions Générales de transbordement des marchandises.

§ 1 - Les wagons chargés par une gare de l'une des deux Administrations à destination d'une gare de l'autre, sont conduits sur les voies d'échange lorsqu'ils satisfont aux conditions ci-après :

- a) - wagons chargés à leur limite de charge ou de capacité,
- b) - wagons contenant des chargements taxés par wagons complets dans les conditions prévues par les tarifs,
- c) - wagons chargés de masses indivisibles, d'animaux vivants ou de véhicules routiers,
- d) - wagons de détail (1).

Les marchandises sont alors transbordées des wagons de la Société Nationale des Chemins de fer Français dans les wagons de la C^{ie} ou inversement. Conformément aux dispositions de l'art. 2 § 1er de l'Arrêté du 8 Juillet 1941 du Secrétariat d'Etat aux Communications, le transbordement est effectué aux frais, par les soins et sous la responsabilité de la C^{ie}

La conduite et la reprise des wagons, de la gare S.N.C.F. sur les voies d'échange sont effectuées gratuitement par la S.N.C.F. Ces opérations font l'objet de manœuvres journalières dont l'horaire est fixé par une consigne locale établie par accord entre les deux Administrations.

Si, faute d'un engin fixe d'une puissance suffisante, le transbordement de masses indivisibles nécessite l'emploi d'un engin spécial de manutention qui peut être fourni par la S.N.C.F., la Cie paie à cette dernière les frais de location de cet appareil conformément aux tarifs en vigueur. Dans ce cas, le délai de déchargement des véhicules ne court qu'à dater du jour de mise à disposition de l'engin.

.....

(1) - Cette mention est facultative : un minimum de tonnage sera fixé, à moins qu'il n'y ait qu'un wagon de détail par jour.

§ 2 - Les expéditions de marchandises reçues ou livrées qui ne répondent pas aux conditions du § I ci-dessus sont échangées dans les emplacements de la gare de la Société Nationale des Chemins de Fer Français désignés à cet effet par une consigne locale étalée d'accord entre les deux Administrations contractantes. Chacune de celles-ci reste chargée du transport des colis entre ses trains et les points désignés ci-dessus. Le cas échéant, des accords peuvent être conclus pour le brovettage.

Art. II - Fourniture du matériel S.N.C.F. au chantier de transbordement -

La fourniture du matériel S.N.C.F. au chantier de transbordement est assurée dans les conditions suivantes :

a) en principe, chacune des deux Administrations assure, d'office, sur les voies d'échange, la fourniture d'un nombre de véhicules vides correspondant aux besoins des premières heures du transbordement.

b) chaque jour, à une heure déterminée d'un commun accord, la S.N.C.F. avise la Cie du nombre de wagons chargés qu'elle lui remettra le lendemain pour le transbordement, en indiquant, autant que possible, pour chacun d'eux, la nature, le poids et la destination des marchandises transportées. Cet avis doit être donné par écrit au Représentant de la Cie

c) chaque jour, à une heure déterminée d'un commun accord, la Cie fait connaître à la S.N.C.F. - compte tenu des renseignements reçus de celle-ci sur la situation des wagons S.N.C.F. à livrer chargés - le nombre de véhicules supplémentaires vides ou d'un type déterminé, dont elle aura besoin le lendemain pour le chantier de transbordement. Cet avis doit être donné par écrit au Chef de la gare S.N.C.F. desservant les voies d'échange.

d) l'art. 2, § 2 et 4 de l'Arrêté du 8 Juillet 1941 du Secrétariat d'Etat aux Communications fixe :

- Les conditions de fourniture des wagons S.N.C.F. ou assimilés au chantier de transbordement;
- Les pénalités qui sont mises à la charge de la S.N.C.F. en cas de retard dans la fourniture;
- Les délais dans lesquels doivent être déchargés les wagons S.N.C.F. ou assimilés remis au chantier de transbordement;
- Les pénalités qui sont mises à la charge de la Cie en cas de dépassement de ces délais.

e) En cas d'insuffisance du débit du transbordement (par suite de l'exiguïté des installations, de pénurie de matériel,

.....

d'intempéries, d'incidents d'exploitation, etc...), empêchant de recevoir la totalité des wagons à livrer par la S.N.C.F., la Compagnie doit intervenir auprès de l'Administration dont elle dépend et de la S.N.C.F., en vue de faire suspendre sur le réseau de la S.N.C.F., l'acceptation des transports à destination des au-delà de la gare d'échange considérée, faute de quoi, la Cie est responsable chaque jour, du stationnement des wagons de la S.N.C.F., et doit payer pour tous ceux qui lui sont notifiés, les indemnités prévues au § d) ci-dessus.

f) Les délais d'immobilisation sont comptés dans les conditions prévues par l'Art. 2 § 5 de l'Arrêté du 8 Juillet 1941 du Secrétariat d'Etat aux Communications (1).

g) La Cie doit se conformer, en ce qui concerne l'utilisation des wagons arrivés vides ou chargés sur les voies d'échange, aux indications qui lui sont données par la SNCF.

Le matériel des Administrations étrangères et des Cies Secondaires françaises doit notamment être restitué vide après déchargement, ou rechargé conformément aux indications de la S.N.C.F.

Art. III - Livraison et restitution des agrès de chargement -

Dans aucun cas, les agrès de chargement (bâches, prolonges, chaînes, cales, etc...) d'une Administration, ne doivent dépasser la gare d'échange.

La fourniture des agrès S.N.C.F. au chantier de transbordement est assurée dans les conditions suivantes :

a) la S.N.C.F. indique sur l'avis adressé chaque jour (art. II, § b ci-dessus) à la Cie Secondaire, la nature, le nombre autant que possible, les numéros des agrès accompagnant les wagons chargés qu'elle lui remettra le lendemain pour le transbordement.

b) Chaque jour la Cie fait connaître à la S.N.C.F. - compte tenu des renseignements reçus de celle-ci sur la situation des wagons S.N.C.F. à livrer chargés - les nombres supplémentaires d'agrès de chargement de chaque espèce dont elle aura besoin le lendemain pour le chantier de transbordement.

Cette demande est jointe à la demande de wagons prévue à l'article II (§ c) ci-dessus.

c) l'art. 2 § 3 et 4 de l'Arrêté du 8 Juillet 1941 du Secrétariat d'Etat aux Communications fixe :
.....

(1) - Les Dimanches et fêtes sont comptés comme des jours ordinaires dans le calcul du décompte des délais de restitution.

- Les conditions de fourniture des agrès S.N.C.F. ou assimilés au chantier de transbordement;
- Les pénalités qui sont mises à la charge de la S.N.C.F. en cas de retard dans la fourniture;
- Les délais dans lesquels doivent être restitués les agrès S.N.C.F. ou assimilés (1) remis au chantier de transbordement (2);
- Les pénalités qui sont mises à la charge de la Cie
- en cas de dépassement de ces délais.

d) en ce qui concerne l'utilisation des agrès reçus au chantier de transbordement haut-le-pied ou sous charge, la Cie doit se conformer aux indications qui lui sont données à cet effet par la S.N.C.F.

Les agrès des Administrations étrangères et des autres Cies Secondaires, doivent notamment être restitués après déchargement des wagons, ou réutilisés sous charge conformément aux indications de la S.N.C.F.

Art. 4 - Echange des cadres -

§ 1 - Les cadres appartenant à la S.N.C.F. ou agrés par elle, ainsi que les cadres appartenant aux Administrations étrangères ou agrés par celles-ci et admis en trafic international, sont admis à circuler sur les lignes de la Cie

(Le cas échéant, ajouter les conditions spéciales auxquelles les doivent satisfaire les cadres pour circuler sur les lignes secondaires).

§ 2 - Lorsque la Cie a à expédier sur le Réseau de la S.N.C.F. des marchandises en cadre, elle demande à la S.N.C.F. les cadres nécessaires. Ces demandes sont faites aux gares de jonction et les cadres sont fournis dans la mesure des disponibilités de la S.N.C.F.

§ 3 - La livraison et la restitution des cadres ont lieu sur les voies d'échange à l'heure prévue par la Consigne locale établie d'accord entre les deux Administrations.

Les Agents du Réseau cessionnaire doivent, au moment de la remise, examiner si le cadre est apte à transiter. Tout cadre accepté à l'échange est considéré comme satisfaisant à toutes les conditions requises par la présente Convention ; l'Administration cessionnaire devient, de ce fait, responsable des dommages de toute nature occasionnés au matériel par les cadres qu'elle a acceptés sur ses lignes. Cette acceptation décharge de toute responsabilité, relativement aux frais d'un transbordement ultérieur, l'Administration dont le cadre a été accepté.

(1) On entend par agrés assimilés aux agrés SNOF, les agrés des Administrations étrangères ou des autres Cies Secondaires admis à circuler sur le réseau de la SNOF.

(2) Les dimanches et fêtes sont comptés comme des jours ordinaires dans le calcul du décompte des délais de restitution.

§ 4 - Les cadres chargés ou vides doivent être munis d'étiquettes placées dans les porte-étiquettes et indiquant le nom de la gare destinataire, le poids du cadre, et, le cas échéant, celui du chargement et les nom et adresse du destinataire.

Il est fait mention des cadres appartenant à des Administrations de Chemins de fer (1) avec indication de leurs numéros :

- 1°) - sur la feuille de chargement accompagnant le wagon porteur;
- 2°) - sur les états d'échange de matériel à la livraison et à la restitution.

Chaque cadre appartenant à une Administration étrangère doit, de plus, être accompagné du Bulletin d'accompagnement modèle C (R.I.V.) inscrit sur feuille de route et sur lequel sont indiqués la marque du Réseau propriétaire et le numéro du cadre.

§ 5 - Il est procédé, au moment de la remise, à une reconnaissance contradictoire de l'état des cadres livrés ou restitués; les réserves auxquelles peut donner lieu cette reconnaissance font l'objet d'un procès-verbal signé par les représentants des deux Administrations.

Les cadres chargés présentés à l'échange doivent être dans un état d'entretien qui empêche la perte ou l'avarie de la marchandise chargée; si cette condition n'est pas remplie, la marchandise est transbordée dans un cadre ou dans un wagon aux frais du réseau cédant.

Les cadres vides en retour ne peuvent être refusés à l'échange : cette acceptation ne peut toutefois faire obstacle au règlement éventuel des avaries.

§ 6 - Pour tout cadre appartenant à une Administration de Chemins de fer (1), livré à vide ou à charge, il est dû, à titre de location, une redevance de 7 francs par période de 24 heures.

Il est alloué à la Cie pour restitution des cadres, un délai de jours.

La location et le délai de restitution courent à partir du moment de la desserte par laquelle il a été livré. En cas de dépassement du délai de restitution, il est dû une pénalité pour retard égale à 12 Frs 50, par période de 24 h. Cette pénalité s'ajoute à la redevance de location.

Les cadres restitués vides ou chargés séjournant moins de 24 h. sur les lignes de la Cie sont exempts de redevance de location.

(1) - C'est-à-dire à l'exclusion des cadres donnés en location ou appartenant à des particuliers.

Le temps qui s'écoule entre les dessertes correspondantes de 2 jours consécutifs est compté pour 24 heures (1).

§ 7 - Dans le cas où un cadre appartenant à une Administration de Chemins de fer est arrêté en cours de transport par suite d'avaries empêchant momentanément sa circulation, les redevances de location prévues au § 6 ci-dessus ne sont pas dues pendant le temps de l'immobilisation, à condition que la S.N.C.F. soit avisée immédiatement.

Les délais de restitution sont augmentés du temps pendant lequel l'exonération est accordée.

Les redevances de location relatives à la journée où commence l'empêchement et à celle où cesse cet empêchement, ne sont pas dues par l'Administration qui utilise le cadre.

En cas d'avarie grave, les frais de location cessent à partir du jour où le cadre est devenu inutilisable.

Dans le cas d'une interruption de la voie, par suite de cas de force majeure (inondations, affaissement de la voie ou d'ouvrages d'art, éboulements, etc...) la location est suspendue s'il n'est pas possible d'acheminer le cadre par un itinéraire détourné. Avis de cette interruption doit alors être donné immédiatement à la gare d'échange.

§ 8 - Les cadres rapatriés à vide doivent, lors de leur restitution, avoir été balayés à fond; en outre, s'ils ont servi au transport de poissons frais, de viande fraîche, de produits carnés, ou de volailles, ils doivent être restitués lavés à fond. Le balayage et le lavage incombent au Chemin de fer destinataire qui doit assurer également la remise en place des accessoires mobiles (rayonnage intérieur, etc...).

§ 9 - Les cadres avariés appartenant à une Administration de Chemins de fer doivent être réparés en principe par l'Administration propriétaire. Toutefois les conséquences des avaries graves survenues à ces cadres sont supportées par celle des Administrations contractantes qui les a pris en charge. Il est convenu que sont seulement considérées comme avaries graves, celles qui nécessitent une main-d'œuvre de réparation supérieure à 30 heures.

L'Administration sur les lignes de laquelle les avaries se sont produites ou sont constatées peut procéder à des réparations peu importantes permettant d'assurer la continuation du transport. Les frais de réparation restent à la charge de l'Administration qui a exécuté celles-ci.

Dans les cas d'avaries plus importantes, les cadres doivent être déchargés et la marchandise transbordée dans un wagon. Les cadres sont renvoyés ensuite à l'Administration propriétaire. En cas d'avaries graves les frais de réparation sont facturés aux.....

- Les Dimanches et fêtes sont comptés comme des jours ordinaires dans le calcul du décompte des délais de restitution.

prix de revient (y compris tous frais généraux) à l'Administration qui assume la responsabilité de l'avarie.

Tout cadre réparé par les soins de l'une des deux Administrations contractantes doit être visité au moment de sa restitution par un agent qualifié du Service Matériel et Traction de l'Administration cessionnaire.

§ 10 - Tout cadre non restitué dans un délai de trois mois, à compter de la date de sa réclamation, ou restitué irréparable, est considéré comme perdu.

L'Administration responsable de la perte ou de l'avarie grave d'un cadre est tenue de rembourser l'Administration propriétaire ou immatriculatrice sur présentation des factures correspondantes.

§ 11 - Si un cadre est avarié ou perdu par un tiers, le Réseau qui l'a remis à ce tiers est responsable vis-à-vis de l'Administration propriétaire ou immatriculatrice, du dommage occasionné à ce cadre, ou de sa perte.

Art. 5 - Variation des taux de pénalités des wagons et des agrès, et des taux de location et de pénalité des cadres -

a) - Wagons et agrès : il est fait application des dispositions de l'Art. 3 de l'Arrêté du 8 Juillet 1941 du Secrétariat d'Etat aux Communications.

b) - Cadres : En cas de variation dans les taux des indemnités pour retard à la restitution fixés par les dispositions du tarif spécial no 129 Chap. 16 de la S.N.C.F. (1ère partie) pour les cadres, ou par les dispositions tarifaires qui pourront éventuellement être substituées à celles-ci, les taux indiqués au § 6 de l'Art. 4 ci-dessus pour les redevances de location et pénalités pour retard à la restitution des cadres, seront modifiés à la même date et dans la même proportion que les prix de ce tarif.

Art. 6 - Etats d'échange du matériel -

§ 1 - Les livraisons et restitutions de matériel roulant et d'agrès des 2 Administrations sont constatées sur un même état journalier signé contradictoirement par les représentants des deux Administrations.

Cet état doit comporter l'indication des marques et numéros des wagons livrés et restitués et celle de la nature, des marques et des numéros des agrès de chargement qui accompagnaient les wagons.

Il est dressé contradictoirement un état spécial des cadres échangés.

Les états journaliers sont adressés périodiquement à chacune des deux Administrations.

.....

§ 2 - Les comptes établis d'après ces états journaliers sont arrêtés en fin de mois, chacune des deux Administrations établissant en principe les décomptes relatifs aux stationnements de ses wagons et agrès sur les voies d'échange.

Chaque Administration établit, en outre, les décomptes relatifs à la circulation sur ses lignes des cadres de l'autre Administration.

Les soldes débiteurs sont incorporés, mensuellement, dans le compte tenu par la S.N.C.F. conformément aux dispositions de l'article 4 de l'Annexe II au présent Traité (Article 3 de l'Annexe II se rapportant au traité passé avec les Cies Secondaires assurant un trafic insignifiant.)

(COMPAGNIES SECONDAIRES ASSURANT UN TRAFIC INSIGNIFIANT)

Annexe n° II au traité du réglant l'usage
en commun de la gare de par la SNCF et la
Compagnie de

Etablissement des écritures de remise des
marchandises et décomptes de Trafic - Règlements financiers

Article 1 - Remises réciproques

A - Trafic réinscrit aux gares de jonction -

§ 1 - La Compagnie de..... donne élargement sur le registre des sorties, des marchandises en provenance de la S.N.C.F. dont elle doit effectuer l'enlèvement; elle acquitte immédiatement les frais de transport grevant ces marchandises, à l'exclusion du montant des remboursements qui n'est réglé qu'après encaissement des destinataires. De son côté, la S.N.C.F. lui alloue, le cas échéant, le montant des au-delà sur arrivages en port payé.

En ce qui concerne le trafic en provenance de la Compagnie de..... celle-ci acquitte immédiatement les frais de transport des expéditions effectuées en port payé. De son côté, la S.N.C.F. lui tient compte, séance tenante, des sommes qu'elle a à faire suivre en débours sur les expéditions en port dû. Quant aux remboursements grevant les envois remis à la S.N.C.F., ils ne sont, comme pour le trafic de sens inverse, réglés qu'après encaissement des destinataires (1). La S.N.C.F. donne décharge à la Compagnie de..... des envois ainsi remis.

B - Trafic non réinscrit aux gares de jonction

§ 2 - Les gares de la Compagnie de..... sont assimilées à des gares S.N.C.F. pour la comptabilisation des Colis Postaux (2) des Petits Colis (2) et des Remboursements grevant les Colis Postaux du Régime International. Elles doivent se conformer aux instructions détaillées arrêtées d'accord avec la S.N.C.F. et utiliser notamment les imprimés spéciaux qui lui sont fournis à titre gratuit en ce qui concerne ceux afférents au trafic des Petits colis.

Quant aux remboursements grevant les Colis Postaux du Régime Intérieur et les Petits Colis, ils sont traités dans les mêmes conditions que ceux grevant les envois du trafic réinscrit.
.....

(1) Toutefois, les remboursements réglés soit par le contrôle des Recettes S.N.C.F., soit par une gare S.N.C.F. ne sont pas compris dans ce règlement.

(2) pour les Compagnies participant à ce tarif.

Article 2 - Décomptes de Trafic

Les rémunérations revenant à la Compagnie de.....
pour sa participation aux trafics des Colis postaux et des Petits Colis et dont les taux lui ont été notifiés par le Service Commercial S.N.C.F. sont déterminées mensuellement par le Contrôle des Recettes S.N.C.F. au moyen des documents comptables établis par les Gares intéressées des deux Administrations.

Article 3 - Règlements financiers

§ 1 - Les redevances et rémunérations prévues au présent traité, les detaxes, les indemnités pour pertes, avaries, retards, les soldes débiteurs des décomptes relatifs aux stationnements des wagons et des grèges sur les voies d'échange, font l'objet d'un compte tenu par la S.N.C.F., lequel arrêté à la fin du mois (M+1) pour le mois comptable (M) comprend :

- d'une part, les rémunérations allouées à la Compagnie de..... pour le trafic des Colis postaux et des Petits colis du mois (M),
- d'autre part, les dettes et créances réciproques de toute nature, autres que celles visées au § 1 de l'Article 1 et notifiées avant l'arrêté du compte.

Le décompte général faisant apparaître le solde général est adressé par la S.N.C.F. à la Compagnie de..... le 10 du mois (M+2)

§ 2 - Le règlement du solde débiteur visé au § 1 ci-dessus doit être effectué dans un délai maximum de 10 jours après notification, étant entendu que les erreurs ou omissions qui sont constatées lors de la vérification détaillée des décomptes sont régularisées lors du règlement suivant la constatation.

§ 3 - En cas de retard dans le paiement des sommes dues en application du § 2 ci-dessus, la partie débitrice s'engage à verser à l'autre partie, à compter du lendemain du jour où le paiement n'aurait dû être effectué, des intérêts de retard calculés au taux des avances de la Banque de France majoré de 1 % et en vigueur le jour de la notification.

A l'expiration du dit délai de 10 jours, la S.N.C.F. pourra, en outre, après autorisation de l'Administration Supérieure et notification à la Compagnie de..... du dépôt de la demande, limiter l'acceptation des marchandises aux envois non grevés de remboursements ou de débours, le prix du transport par fer sur les lignes S.N.C.F. étant en outre obligatoirement acquitté de l'expéditeur pour les transports à destination des gares de la Compagnie de..... et par le destinataire pour les envois en provenance des dites gares.

COMPAGNIES SECONDAIRES REGIANT
JOURNELLEMENT OU PERIODIQUEMENT AUX GARES
DE JONCTION

ANNEXE II AU TRAITE DU..... REGIANT L'USAGE EN COMMUN DE LA GARE
DE..... PAR LA S.N.C.F. ET LA COMPAGNIE.....

Etablissement des écritures de remise de marchandises et décomptes
de trafic. Règlements financiers

(Concerne les Compagnies Secondaires délivrant des
billets directs)

Article 1 - Trafic direct

Voyageurs et Bagages - Décomptes de trafic

Le Service du Contrôle de la Compagnie de..... établit,
pour les émissions au départ de ses gares, un "Résumé" mensuel des
comptes voyageurs et bagages, faisant ressortir la part de recette
revenant à la S.N.C.F. dans les produits Voyageurs, Chiens, Recet-
tes supplémentaires et Bagages.

Ce résumé est accompagné d'une récapitulation des émis-
sions de chaque gare, par point de transit, mentionnant, par nature
de billets, les nombres et la part S.N.C.F. et d'un relevé des en-
registrements de bagages avec excédent dominant pour chaque gare,
le nombre d'enregistrements, les poids brut et taxé et les parts
S.N.C.F.

Le résumé, les récapitulations et les bordereaux-annexes
sont adressés à la Subdivision du Contrôle des Recettes-Voyageurs
de la S.N.C.F., 212, rue de Bercy, Paris (12ème).

Article 2 - Remises réciproques

A - Trafic réinscrit aux Gares de jonction.

§ I - Les remises à la Compagnie de..... ou à la S.N.C.F.
sont constatées par journée et comprennent tous les transports par-
venus à la gare de transit et dont les écritures ont été inscrites
sur les comptes d'arrivages du service de transit de l'Administra-
tion cédante.

Gares de transit
à personnel
commun

Gares de Transit à personnel commun

() Le compte de ces remises s'effectue au moyen d'un résumé sommaire sur lequel on fait figurer, d'une part, le total des ports dus (y compris les remboursements (1)) à porter au débit de l'Administration cessionnaire et, d'autre part, le total des au delà sur arrivages en port payé à porter au crédit de cette Administration.

() § 1 - Les remises ont lieu au fur et à mesure de l'arrivée des marchandises lesquelles sont, à cet effet, inscrites, article par article, sur un bordereau de transmission à un modèle arrêté d'un commun accord entre les deux Administrations et comportant, d'une part, le total des ports dus (y compris les recouvrements) (1) à porter au débit de l'Administration cessionnaire et, d'autre part, le total des au delà sur arrivages en port payé à porter au crédit de cette Administration.

() Les bordereaux de transmission sont établis en double exemplaire, dont le premier est remis avec les titres de transport à l'Administration cessionnaire, laquelle comme décharge sur le second qui est conservé par l'Administration cedante.

() Chaque jour, les totaux des bordereaux de transmission établis pendant la journée sont récapitulés afin d'obtenir les totaux respectifs des sommes à porter au débit ou au crédit de la Compagnie de et de la S.T.C.F.

B - Trafic non réinscrit aux gares de jonction.

§ 2 - Sauf en ce qui concerne les opérations afférentes aux remboursements (2), les gares de la Compagnie de sont assimilées à des gares S.N.C.F. pour la comptabilisation des colis postaux, des remboursements grevant les colis postaux du régime international, des petits colis ainsi que, éventuellement, pour l'établissement des documents comptables se rapportant aux trafics directs Marchandises (Détail et Charges complètes) lorsque de tels trafics sont prévus soit pour des relations déterminées, soit pour l'ensemble des gares de la Compagnie de et de la S.N.C.F.

(1) Toutefois, les remboursements ne sont réglés par l'Administration cessionnaire à l'Administration cedante qu'à la réception des avis d'encaissement renvoyés, après encaissement, par les gares destinataires des envois.

Bien entendu, les remboursements grevant les transports en provenance de la Cie de et réglés soit par le Contrôle des Recettes S.N.C.F., soit par une gare S.N.C.F. ne sont pas compris dans les comptes de remise et, par suite, ne donnent lieu à aucun règlement.

(2) Toutefois, des dérogations peuvent être apportées, après accord des Services financiers de la S.N.C.F. pour des trafics où l'importance du nombre des remboursements le justifierait.

Les gares de la Compagnie de doivent, dans ce cas, se conformer aux instructions détaillées arrêtées d'accord avec la S.N.C.F. et utiliser notamment les imprimés spéciaux fournis par la S.N.C.F.

Cette fourniture est gratuite pour ce qui concerne les opérations afférentes au trafic des Petits Colis ainsi qu'aux trafics directs Marchandises G.V. et P.V. (Détail et Charges complètes) pour l'enregistrement desquels les gares de la Compagnie se substituent aux gares de jonction avec la S.N.C.F.

Par contre, sont fournis à titre onéreux, les imprimés S.N.C.F. utilisés éventuellement par la Compagnie de pour son trafic local et pour les colis postaux.

Article 3 - Décomptes de Trafic

Les rémunérations revenant à la Compagnie de pour sa participation aux trafics des Colis Postaux et des Petits Colis et dont les taux lui ont été notifiés par le Service Commercial S.N.C.F. et les parts de taxe lui revenant dans les trafics directs Voyageurs, Marchandises G.V. et P.V. (Détail et Charges complètes) sont déterminées mensuellement par le Contrôle des Recettes S.N.C.F. au moyen des documents comptables établis par les Gares Intéressées des deux Administrations.

Article 4 - Règlements financiers

(Compagnies réglant journellement)

§ 1 - Le compte des remises réciproques arrêté journellement dans les conditions prévues à l'article 2 § I donne lieu à un règlement en espèces effectué chaque matin pour les échanges de la veille.

(Compagnies réglant périodiquement)

§ 1 - Le compte des remises réciproques arrêté journellement dans les conditions prévues à l'article 2 § I donne lieu à un règlement décadaire (ou hebdomadaire) effectué en espèces ou par chèque à la gare de jonction le lendemain de l'expiration de la décade ou de la semaine).

§ 2 - Les redévances et rémunérations prévues au présent traité les détaxes, les bonifications pour trains complets (1) les indemnités pour pertes, avaries, retards, les soldes débiteurs :

(1) des comptes décharge du matériel roulant; des cadres (2) et des aèrès,

(3) des décomptes relatifs aux stationnements des wagons et aèrès sur les voies décharge,

font l'objet d'un compte tenu par la S.N.C.F., lequel arrêté à la fin du mois (M + 1) pour le mois comptable (M) comprend :

- (1) Compagnies Secondaires à voie normale
- (2) Compagnies secondaires qui admettent les transports en cadres.
- (3) à voie étroite

- d'une part, les rémunérations allouées à la Compagnie pour le trafic des colis postaux et des petits colis du mois (M) ainsi que les parts de taxe lui revenant dans les tarifs directs voyageurs et marchandises comptabilisés pendant ce mois,

- d'autre part, les dettes et créances réciproques de toute nature, autres que celles visées au § I et notifiées avant l'arrêt du compte.

Le décompte général faisant apparaître le solde général est adressé par la S.N.C.F. à la Compagnie d'..... le 10 du mois (M + 2).

§ 3 - L'Administration débitrice s'engage à verser mensuellement à l'Administration créancière pour le mois comptable (M), un compte provisionnel calculé sur les bases suivantes :

- Trafic direct Marchandises (y compris (9/10^e du solde des opérations des colis postaux et les petits colis) (M - 1) et Voyageurs. ((M - 1)

- (1) Redevances de location de matériel roulant, des cadres (2) et des agrès. (9/10^e du solde des comptes (échange du mois précédent ((M - 1)

- (3) Frais de stationnement des wagons et des agrès sur les voies décharge. (9/10^e du solde des décomptes du mois précédent ((M - 1)

Le montant de l'acompte est déterminé par la S.N.C.F. et notifié à la Compagnie d'..... le 10 du mois (M + 1).

§ 4 - Le règlement des soldes débiteurs visés au § 2 et de l'acompte prévu au § 3 doit être effectué dans un délai maximum de 10 jours après notification, étant entendu que les erreurs ou omissions qui sont constatées lors de la vérification détaillée des décomptes sont régularisées lors du règlement suivant la constatation.

§ 5 - En cas de retard dans le paiement des sommes dues et en application des §§ 1 et 4, la partie débitrice s'engage à verser à l'autre partie, à compter du lendemain du jour où le paiement aurait dû être effectué, des intérêts de retard calculés au taux des avances de la Banque de France majoré de 1 %, et en vigueur le jour de la notification.

- (1) Compagnies Secondaires à voie normale,
- (2) Compagnies Secondaires qui admettent les transports en cadres
- (3) Compagnies Secondaires à voie étroite.

Sauf pour les
Compagnies délivrant des
billets directs

§ 6 - Dans le cas où le règlement total n'aurait pas été effectué dans un délai de 10 jours suivant l'envoi d'une mise en demeure par lettre recommandée, la S. M. C. F. pourra interdire la délivrance de billets directs aux voyageurs en provenance de la Compagnie d..... devant circuler sur les lignes de la S. M. C. F.

A l'expiration dudit délai de 10 jours, la S. M. C. F. pourra, en outre, après autorisation de l'Administration Supérieure, et notification à la Compagnie d..... du dépôt de la demande, limiter l'acceptation des marchandises aux envois non grevés de remboursements ou de débours, le prix du transport par fer sur les lignes S. M. C. F. étant, en outre, obligatoirement acquitté par l'expéditeur pour les transports à destination des gares de la Compagnie et par le destinataire pour les envois en provenance des dites gares.

(COMPAGNIES SECONDAIRES REGIANT PAR COMPTE-COURANT)

ANNEXE No II

au traité du réglant l'usage en commun de la gare de par la S.N.C.F. et la Cie de

Etablissement des écritures de remise de marchandises et décomptes de trafic. Règlements financiers.

(Concerne les Compagnies Secondaires délivrant des billets directs).

Article 1^{er} - Trafic direct Voyageurs et Bagages. Décomptes de trafic.

Le Service du Contrôle de la Compagnie de établi, pour les émissions au départ de ses gares, un "Résumé" mensuel des comptes voyageurs et bagages, faisant ressortir la part de recette revenant à la S.N.C.F. dans les produits Voyageurs, Chiens, Recettes supplémentaires et Bagages.

Ce résumé est accompagné d'une récapitulation des émissions de chaque gare, par point de transit, mentionnant, par nature de billets, les nombres et la part S.N.C.F. et d'un relevé des enregistrements de bagages avec excédent, donnant, pour chaque gare, le nombre d'enregistrements, les poids brut et taxé et les parts S.N.C.F.

Le résumé, les récapitulations et les bordereaux annexes sont adressés à la Subdivision du Contrôle des Recettes-Voyageurs de la S.N.C.F., 212, rue de Bercy, PARIS (12ème).

Article 2 - Remises réciproques

A - Trafic réinscrit aux Gares de jonction.

§ 1 - Les remises à la Compagnie de ou à la S.N.C.F. sont constatées par journée et comprennent tous les transports parvenus à la gare de transit et dont les écritures ont été inscrites sur les comptes d'arrivages du service de transit de l'Administration cédante.

Le compte de ces remises s'effectue au moyen d'un résumé sommaire sur lequel on fait figurer, d'une part, le total des ports dus (y compris les remboursements (1)) à porter au débit de l'Administration cessionnaire et, d'autre part, le total des au-delà sur arrivages en port payé à porter au crédit de cette Administration.

Les totaux du compte des remises réciproques sont inscrits jour par jour sur un état récapitulatif des sommes à régler.

Cet état, arrêté à la clôture des opérations du dernier jour du mois, fait apparaître respectivement les totaux des sommes à porter au débit et au crédit de chaque Administration.

§ 2 - Les remises ont lieu au fur et à mesure de l'arrivée des marchandises lesquelles sont, à cet effet, inscrites, article par article, sur un bordereau de transmission d'un modèle arrêté d'un commun accord entre les deux Administrations et comportant, d'une part, le total des ports dus (y compris les remboursements (1)) à porter au débit de l'Administration cessionnaire et, d'autre part, le total des au-delà sur arrivages en port payé à porter au crédit de cette Administration.

Les bordereaux de transmission sont établis en double exemplaire, dont le premier est remis avec les titres de transport à l'Administration cessionnaire, laquelle donne décharge sur le second qui est conservé par l'Administration cédante.

Chaque jour, les totaux des bordereaux de transmission établis pendant la journée sont récapitulés afin d'obtenir les totaux respectifs des sommes à porter au débit ou au crédit de la Compagnie de et de la S.N.C.F.
....

Gares de transit à personnel distinct.

Gares de transit à personnel commun.

(1) sauf ceux grevant les envois en provenance de la Compagnie de et réglés soit par le Contrôle des Recettes de la S.N.C.F., soit par une gare S.N.C.F.

Gares de transit
à personnel
distinct.)

Les totaux des remises reciproques sont inscrits jour par jour sur un état récapitulatif des sommes à régler.

Cet état, arrêté à la clôture des opérations du dernier jour du mois, dûment approuvé par les Représentants locaux de la Compagnie de et de la S.N.C.F., fait apparaître respectivement les totaux des sommes à porter au débit et au crédit de chaque Administration.

B - Trafic non réinscrit aux gares de jonction.

§ 2 - Sauf en ce qui concerne les opérations afférentes aux remboursements (1), les gares de la Compagnie sont assimilées à des gares S.N.C.F. pour la comptabilisation des colis postaux, des remboursements grevant les colis postaux du régime international, des petits colis ainsi que, éventuellement, pour l'établissement des documents comptables se rapportant aux trafics directs Marchandises (Détail et Charges Complètes) lorsqu'ils de tels trafics sont prévus, soit pour des relations déterminées, soit pour l'ensemble des gares de la Compagnie de et de la S.N.C.F.

Les gares de la Compagnie de doivent, dans ce cas, se conformer aux instructions détaillées arrêtées d'accord avec la S.N.C.F. et utiliser notamment les imprimés spéciaux fournis par la S.N.C.F.

Cette fourniture est gratuite pour ce qui concerne les opérations afférentes au trafic des Petits Colis ainsi qu'aux trafics directs Marchandises G.V. et P.V. (Détail et Charges Complètes) pour l'enregistrement desquels les gares de la Compagnie de se substituent aux gares de jonction avec la S.N.C.F.

Par contre, sont fournis à titre onéreux les imprimés S.N.C.F. utilisés éventuellement par la Compagnie de pour son trafic local et pour les colis postaux.

Article 3 - Décomptes de trafic.

Les rémunérations revenant à la Compagnie de pour sa participation aux trafics des Colis postaux et des Petits Colis et dont les taux lui ont été notifiés par la S.N.C.F. et les parts de taxe lui revenant dans les trafics directs Marchandises G.V. et P.V. (Détail et Charges Complètes) sont déterminées mensuellement par le Contrôle des Recettes S.N.C.F. au moyen des documents comptables établis par les gares intéressées des deux Administrations.

(1) Toutefois, des dérogations peuvent être apportées, après accord des Services Financiers, pour des trafics où l'importance du nombre des remboursements la justifierait.

Article 4 - Régléments financiers,

§ 1 - Les redevances prévues au présent traité, les détaxes, les bonifications pour trains complets (1), les indemnités pour pertes, avaries, retards, les soldes débiteurs :

- (1) des comptes d'échange du matériel roulant, des cadres (2) et des agrès,
- (3) des décomptes relatifs aux stationnements des wagons et agrès sur les voies d'échange,

les frais de toute nature grevant le transport des marchandises échangées à (4) et, d'une manière générale, toutes les dettes et créances réciproques de la S.N.C.F. et de la Compagnie de font l'objet d'un compte-courant Général tenu par la S.N.C.F.

Ce compte, arrêté à la fin du mois (M + 1) pour le mois comptable (1) comprend :

- d'une part, en ce qui concerne ce dernier mois, les rémunérations allouées à la Compagnie de pour le trafic des Colis Postaux et des Petits Colis, les parts de taxe lui revenant dans les trafics directs Voyageurs et Marchandises et le solde des opérations de remises réciproques de marchandises arrêté dans les conditions prévues à l'article § 1 et, d'autre part, toutes autres dettes et créances notifiées avant l'arrêt du compte.

Le décompte Général faisant apparaître le solde Général est adressé par la S.N.C.F. à la Compagnie de le 10 du mois (M+2).

§ 2 - L'Administration débitrice s'engage à verser mensuellement à l'Administration créancière pour le mois comptable (M) un acompte provisionnel calculé sur les bases suivantes :

- Trafic réinscrit à la gare (9/10^e du solde des remises de) réciproques du mois (M)
- Trafic direct Marchandises () 9/10^e du solde des opérations (y compris les Colis postaux et les Petits Colis) et (du mois précédent (M-1)) Voyageurs (.....)

- (1) Compagnies secondaires à voie normale,
- (2) Compagnies secondaires qui admettant les transports en cadre,
- (3) Compagnies secondaires à voie étroite,
- (4) Chacune des deux parties (S.N.C.F. ou Compagnie de) a la faculté en prévenant l'autre partie jours à l'avance, d'exclure du compte-courant les dits frais qui doivent, dans ce cas, être réglés au moment de la transmission des marchandises.

- (1) Retenues de location (9/10^e du solde des comptes du matériel roulant des) d'échange du mois précédent cadres (2) et des agrès.... ((M-1)).

- (3) Frais de stationnement (9/10^e du solde des décomptes des wagons et des agrès sur) du mois précédent (M-1).
Les voies d'échange..... (

Le montant de l'acompte est déterminé par la S.N.C.F. et notifié à la Compagnie de Le 10 du mois (M + 1).

§ 3 - Le règlement du solde débiteur visé au § 1 et de l'acompte prévu au § 2 doit être effectué dans un délai maximum de 10 jours après notification, étant entendu que les erreurs ou omissions qui sont constatées lors de la vérification détaillée des décomptes sont régularisées lors du règlement suivant la constatation.

§ 4 - En cas de retard dans le paiement des sommes dues en application du § 3, la partie débitrice s'engage à verser à l'autre partie, à compter du lendemain du jour où le paiement aurait dû être effectué, des intérêts de retard calculés au taux des avances de la Banque de France majoré de 1% et en vigueur le jour de la notification.

§ 5 - Dans le cas où le règlement total n'aurait pas été effectué dans un délai de 10 jours suivant l'envoi d'une mise en Compagnies (demeure par lettre recommandée, la S.N.C.F. pourra interdire la délivrance de billets directs aux voyageurs en provenance de la des billets (Compagnie de devant circuler sur les lignes de la S.N.C.F. directs.

A l'expiration du dit délai de 10 jours, la S.N.C.F. pourra en outre, après autorisation de l'Administration supérieure et notification à la Compagnie de du dépôt de la demande, limiter l'acceptation des marchandises aux envois non grevés de remboursements ou de débours, le prix du transport par fer sur les lignes S.N.C.F. étant, en outre, obligatoirement acquitté de l'expéditeur pour les transports à destination des gares de la Compagnie de et par le destinataire pour les envois en provenance des dites gares .

-
- (1) Compagnies secondaires à voie normale.
 - (2) Compagnies secondaires qui admettent les transports en cadres.
 - (3) Compagnies secondaires à voie étroite.

de
réglant l'usage en commun de la gare de
S.N.C.F. et la Compagnie de

par le

TRANSMISSION DES MARCHANDISES ET DES BAGAGES & IMPUTATION DES INDEMNITES
PAYEES A L'OCCASION DES TRANSPORTS

(Clauses prévues pour les Compagnies Secondaires acceptant la répartition kilométrique) -

ARTICLE 1 - Transmission des marchandises (y compris les colis postaux) et des bagages faisant l'objet d'un enregistrement direct -

§ 1 - La transmission des bagages et des marchandises de toute nature en grande ou en petite vitesse (y compris les colis postaux) faisant l'objet d'un enregistrement direct, qu'il y ait eu ou non transbordement à la gare de transit, s'effectue sans donner lieu à une reconnaissance contradictoire.

§ 2 - Sont exceptés de cette règle les colis finances et valeurs dont la reconnaissance est obligatoire.

ARTICLE 2 - Règles applicables au partage des indemnités payées à l'occasion d'un transport.

§ 1 - Sauf les exceptions prévues au § 2 b) toute indemnité payée à l'occasion d'un transport est répartie au prorata des kilomètres de tarif entre les chemins de fer qui ont concouru, ou qui, d'après les écritures, devaient concourir au transport.

Les kilomètres afférents au parcours en dévoyé ne sont en aucun cas pris en considération.

Les indemnités payées pour des expéditions faites partie en taxe et partie en service sont répartissables sur l'ensemble du parcours.

§ 2 - a) - Sont assimilés à une indemnité et répartis comme tels, les frais de transport et insuffisances de vente devenus irrécouvrables, les amendes de douane et de régie, les débours et remboursements omis ou non encaissés.

b) - Par contre les indemnités de toute nature payées à l'occasion de transports de voyageurs ainsi que les indemnités payées à la suite d'un incendie, restent à la charge de l'Administration sur laquelle le fait dommageable s'est produit.

Il en est de même :

1°) - des indemnités payées pour pertes ou avaries survenues:

- à des envois de finances et valeurs (objets et marchandises énumérés dans les tarifs généraux de la S.N.C.F. pour le transport des marchandises);

- à des colis postaux renfermant des objets ou marchandises indiqués ci-dessus;

- à des bagages et colis postaux dont la valeur déclarée ou l'intérêt à la livraison atteint 1.500 francs.

La transmission de ces envois donne lieu à reconnaissance contradictoire et doit être constatée par un engagement spécial. L'administration cessionnaire n'a pas responsabilité lorsque l'Administration des réserves sur l'état formulé par écrit lors de cette transmission des scellés. La vérification du poids n'est effectuée que si une irrégularité est reconnue dans le conditionnement extérieur ou s'il y a doute sur l'intégrité de la valeur.

2° - des indemnités payées à l'expéditeur ou son mandataire pour retard dans la fourniture du matériel et des indemnités payées pour pertes ou avaries survenues au cours d'un camionnage, d'un factage ou d'une réexpédition par route.

3 - Doivent venir en déduction de l'indemnité ou du découvert à répartir toute somme récupérée : valeur d'une marchandise faussement livrée à une autre personne que le destinataire réel, frais de transport ou remboursements non encaissés lors de la livraison dont le montant a été ultérieurement recouvré, produit de vente d'une marchandise laissée pour compte ou d'une marchandise tombée sans application et dont l'identification a été faite par la suite, droits remboursés par les Administrations des Contributions Indirectes et des Douanes, etc.....

Cependant, si l'indemnité ou le découvert avait déjà été réparti, la somme récupérée est répartie dans les mêmes conditions au profit des Administrations intéressées au transport.

ARTICLE 3 - Pouvoirs réciproques de transaction en matière d'indemnités

§ 1er - La S.N.C.F. et la Compagnie se donnent réciproquement pouvoir pour transiger jusqu'à concurrence de 5.000 frs au mieux de leurs intérêts et sans autorisation préalable.

2 - Lorsque l'une de ces deux Administrations envisage le paiement d'une indemnité supérieure à 5.000 francs et devant rester à la charge exclusive de l'autre Administration ou d'une indemnité répartissable telle que la part de l'autre Administration doit être supérieure à 5.000 frs, elle ne pourra transiger qu'autant qu'elle aura obtenu l'autorisation de l'autre Administration.

.....

§ 3 - Si l'Administration consultée ne formule pas d'objection ou de réserve dans le délai d'un mois, l'Administration saisie de la demande d'indemnité est réputée autorisée à traiter avec le réclamant.

§ 4 - Si, contrairement aux dispositions du § 2, l'Administration réglante transige sans avoir consulté l'autre Administration ou avant d'avoir reçu l'adhésion qu'elle a sollicitée compte tenu des dispositions du § 3, elle ne peut imputer à cette Administration qu'une somme n'excédant pas 5.000 frs.

§ 5 - L'Administration destinataire est autorisée à vendre sans autorisation préalable des autres Administrations des objets sans application ou tombés en souffrance.

Lorsque la recette a lieu pour le compte commun, le produit de cette vente doit être appliqué par privilège sur le montant du récépissé, y compris les droits d'octroi, de régie, de douane ou autres que le chemin de fer a dû verser en vertu des lois et règlements en vigueur.

S'il subsiste un découvert et si tout recours contre l'expéditeur ou le destinataire est impossible (débiteur décédé, en faillite, insolvable et cas analogues) le déficit est partagé d'office entre les Administrations au prorata des kilomètres ayant servi à l'établissement de la taxe.

ARTICLE 4 - Concessions réciproques - Abandon de droits.

§ 1er - Les indemnités et les découverts assimilés à des indemnités, qui, répartissables, ne dépassent pas 50 francs, ne donnent pas lieu à répartition et restent à la charge de l'Administration ayant reçu la réclamation et à laquelle incombe en conséquence, le règlement.

§ 2 - Les indemnités réglées par une Administration ou les découverts qu'elle peut avoir et qui sont totalement ou partiellement à la charge de l'autre Administration sont repris intégralement sur cette dernière; celle-ci est tenue d'accepter le débit de la somme payée ou du découvert quels que soient les recours susceptibles d'être exercés par l'une ou l'autre Administration à l'égard de tiers.

§ 3 - Les frais de magasinage, de stationnement ou de chômage sur embranchement prévus aux Tarifs restent, lorsqu'ils sont irrécouvrables et quel qu'en soit le montant, à la charge de l'Administration qui devait en bénéficier.

Toutefois, si des wagons pour lesquels ont été décomptés des frais de stationnement ou de chômage sur embranchement ont fait l'objet d'une pénalité pour retard dans la restitution du matériel entre les Administrations, cette pénalité

est elle-même réduite du montant de ces frais de stationnement, ou de chômage irrécouvrables.

ARTICLE 5 - Procès.

1^{er} - Avant d'engager une action judiciaire en demandeur, l'Administration qui suit l'affaire doit demander à l'autre Administration son avis sur l'opportunité d'engager cette action.

Si une Administration engage une telle action sans l'assentiment de l'autre partie, elle le fait à ses risques et périls et supporte, si elle succombe, le montant de son découvert y compris les frais judiciaires.

§ 2 - Lorsqu'une Administration est assignée, elle est tenue de consulter l'autre Administration si le chiffre de la demande excède la limite de ses pouvoirs de transaction (voir article 3, § 2).

A défaut de cette consultation, l'Administration défenderesse ne sera autorisée à imputer à l'autre Administration qu'une somme ne pouvant pas dépasser 5.000 francs.

§ 3 - Lorsque les règles fixées par les § 1 et 2 (1^{er} alinéa) ont été respectées, le montant total des condamnations des frais judiciaires et honoraires est réparti au prorata kilométrique comme une indemnité.

Il en est de même dans le cas prévu au § 1^{er} (alinéa 2) si l'Administration qui a engagé une action sans l'assentiment de l'autre a obtenu un résultat favorable.

§ 4 - Dans tout procès, la partie défenderesse ou demanderesse ne mettra en cause l'autre partie qu'autant que cette formalité sera jugée nécessaire et, dans ce cas, encore, la défense sera autant que possible confiée au même défenseur.

§ 5 - Aucune décision judiciaire ne sera frappée d'appel ou portée devant la Cour de Cassation sans l'assentiment des parties intéressées.

ARTICLE 6 - Ventilation des indemnités payées et des découverts assimilés aux indemnités.

La liquidation des indemnités et des découverts assimilés aux indemnités s'opère de la façon suivante :

§ 1^{er} - La S.N.C.F. a réglé l'indemnité ou possède le découvert.

La Compagnie est débitée de sa part dans l'indemnité ou le découvert, ou, le cas échéant, de la totalité de cette indemnité ou de ce découvert par la Région de contact.

....

§ 2 - La Compagnie a réglé l'indemnité ou possède le découvert.

La Compagnie..... adresse sans débit à la Région qui est en contact avec elle un relevé des indemnités qu'elle a payées et des découverts qu'elle peut avoir. A ce relevé sont épinglés les quittances d'indemnités ou, s'il s'agit de frais de transport irrécouvrables, les récépissés au destinataire.

Ces pièces sont conservées par la Région de contact qui procède à la répartition et crédite la Compagnie de la part incombant à la S.N.C.F.

§ 3 - Les débits et crédits sont passés par bordereaux mensuels et font l'objet d'un compte tenu par la S.N.C.F. comme il est indiqué à l'annexe II.

§ 4 - La ventilation des indemnités et découverts doit être faite au plus tard dans un délai de 6 mois à dater du jour du paiement ou du jour où s'est produit le découvert.

Passé ce délai, l'Administration qui a réglé ou qui possédait le découvert en supporte seule la charge.

ANNEXE III au TRAITE de
 réglant l'usage en commun de la gare de
 S.N.C.F. et la Compagnie de
 par la

TRANSMISSION DES MARCHANDISES ET DES BAGAGES & IMPUTATION DES
 INDEMNITES PAYEES A L'OCCASION DES TRANSPORTS

(Clauses prévues pour les Compagnies Secondaires n'acceptant pas la répartition kilométrique et entendant maintenir la reconnaissance contradictoire lors de la transmission et du transbordement).

ARTICLE 1 - Règles applicables à l'imputation des indemnités payées à l'occasion d'un transport.

§ 1 - Il appartient à l'Administration cessionnaire de formuler par écrit à l'Administration cédante des réserves lorsque, au moment de la transmission de colis, y compris les colis postaux, ou du transbordement du chargement d'un wagon, des avaries ou manquants sont constatés.

§ 2 - Pour être valables, les réserves doivent être faites par l'Administration cessionnaire au moment où les colis lui sont présentés et, s'il s'agit du chargement d'un wagon, aussitôt que le transbordement est terminé.

Les réserves générales sont interdites : l'avarie, le mauvais conditionnement, le coulage ou le manquant doivent être définis d'une manière précise. Les réserves pour vidange sur des fûts de liquide doivent relater la différence en poids constatée.

§ 3 - L'Administration cédante est déchargée de toute responsabilité si l'Administration cessionnaire n'a pas fait de réserves régulières.

§ 4 - Par dérogation aux dispositions du paragraphe 3, l'acceptation des marchandises sans réserves n'implique pas, pour l'Administration cédante, décharge des conséquences des avaries intérieures, quelle que soit leur cause, ni de mouilles intérieures lorsque ces avaries et ces mouilles n'étaient pas présumables à la vérification extérieure des colis avant leur déballage.

Les indemnités qui peuvent être payées pour ces avaries ou pour ces mouilles sont réparties au prorata des kilomètres de tarif entre les chemins de fer qui ont concouru ou qui, d'après les écritures, devaient concourir au transport.

§ 5 - Les indemnités relatives aux avaries et manquants survenus à la gare de transit et qui seraient le fait du personnel commun et dont la responsabilité ne pourrait être déterminée, sont supportées par les deux Administrations par parts égales, pourvu que ces avaries ou manquants aient été constatés contrairement et soient afférents à des expéditions faites en trafic commun.

§ 6 - Les indemnités pour retard sont supportées par les Administrations fautives au prorata du nombre de jours de retard de chacune d'elles.

Pour établir le nombre de jours auquel a droit chaque Administration, il est convenu ce qui suit :

- a) Les délais de transmission sont partagés par moitié entre les deux Administrations s'il s'agit de colis; ils appartiennent à l'Administration chargée du transbordement s'il s'agit du chargement d'un wagon.
- b) L'Administration cédante est libérée, quant aux délais au moment de la remise à l'Administration cessionnaire, des colis ou du wagon dans lequel le chargement a été transbordé s'il s'agit d'un envoi de la Compagnie sur la S.N.C.F. ou des colis, ou du wagon d'origine s'il s'agit d'un envoi de la S.N.C.F. sur la Compagnie.

§ 7 - Les indemnités qui sont la conséquence soit de retards ou d'omissions dans l'envoi des pièces de douane ou de régie, soit d'erreurs ou d'omissions commises dans l'envoi des écritures qui accompagnent les marchandises, sont supportées par l'Administration dont les agents ont commis l'erreur qui a été la cause du litige.

§ 8 - Le montant des frais de transport, des remboursements ou débours que la gare destinataire a omis d'encaisser et qui, pour une cause quelconque, deviennent irrécouvrables, restent à la charge de l'Administration à laquelle appartient cette gare.

§ 9 - Le produit de vente d'une marchandise doit être appliqué par privilège sur le montant de la lettre de voiture, y compris les droits d'octroi, de régie, de douane, ou autres que le Chemin de fer a dû verser en vertu des lois et règlements en vigueur.

S'il subsiste un découvert et si tout recours contre le débiteur est impossible, le déficit (à l'exclusion des frais de magasinage ou de stationnement (voir article 3 - paragraphe 3) est partagé entre les Administrations au prorata des kilomètres de tarif entre les Chemins de fer qui ont concouru ou qui, d'après les écritures devaient concourir au transport.

....

ARTICLE 2 - Pouvoirs réciproques de transaction en matière d'indemnités.

§ 1er - La S.N.C.F. et la Compagnie se donnent réciproquement pouvoir pour transiger jusqu'à concurrence de 5.000 frs au mieux de leurs intérêts et sans autorisation préalable.

§ 2 - Lorsque l'une de ces deux Administrations envisage le paiement d'une indemnité supérieure à 5.000 francs et devant rester à la charge exclusive de l'autre Administration, ou d'une indemnité répartissable telle que la part de l'autre Administration doit être supérieure à 5.000 Frs, elle ne pourra transiger qu'autant qu'elle aura obtenu l'autorisation de l'autre Administration.

§ 3 - Si l'Administration consultée ne formule pas d'objection ou de réserve dans le délai d'un mois, l'Administration saisie de la demande d'indemnité est réputée autorisée à traiter avec le réclamant.

§ 4 - Si, contrairement aux dispositions du § 2, l'Administration régissante transige sans avoir consulté l'autre Administration ou avant d'avoir reçu l'adhésion qu'elle a sollicitée compte tenu des dispositions du § 3, elle ne peut imputer à cette Administration qu'une somme n'excédant pas 5.000 Frs.

§ 5 - L'Administration destinataire est autorisée à vendre sans autorisation préalable des autres Administrations, des objets sans application ou tombés en souffrance.

Lorsque la recette a lieu pour le compte commun, le produit de cette vente doit être appliqué par privilège sur le montant du récépissé, y compris les droits d'octroi, de régie, de douane ou autres que le chemin de fer a dû verser en vertu des lois et règlements en vigueur.

S'il subsiste un découvert et si tout recours contre l'expéditeur ou le destinataire est impossible (débitur décédé, en faillite, insolvable et cas analogues) le déficit est partagé d'office entre les Administrations au prorata des kilomètres ayant servi à l'établissement de la taxe.

ARTICLE 3 - Concessions réciproques - Abandon de droits.-

§ 1er - Les indemnités et les découverts assimilés à des indemnités, qui, répartissables, ne dépassent pas 50 Frs, ne donnent pas lieu à répartition et restent à la charge de l'Administration ayant reçu la réclamation et à laquelle incombe en conséquence, le règlement.

§ 2 - Des indemnités réglées par une Administration ou les découverts qu'elle peut avoir et qui sont totalement ou partiellement à la charge de l'autre Administration, sont repris . . .

intégralement sur cette dernière; celle-ci est tenue d'accepter le débit de la somme payée ou du découvert quels que soient les recours susceptibles d'être exercés par l'une ou l'autre Administration à l'égard de tiers.

§ 3 - Les frais de magasinage, de stationnement ou de chômage sur embranchement prévus aux Tarifs restent, lorsqu'ils sont irrécouvrables et quel qu'en soit le montant, à la charge de l'Administration qui devait en bénéficier.

Toutefois, si des wagons pour lesquels ont été décomptés des frais de stationnement ou de chômage sur embranchement ont fait l'objet d'une pénalité pour retard dans la restitution du matériel entre les Administrations, cette pénalité est elle-même réduite du montant de ces frais de stationnement ou de chômage irrécouvrables.

ARTICLE 4 - Procès.-

§ 1er - Avant d'engager une action judiciaire en demandeur, l'Administration qui suit l'affaire doit demander à l'autre Administration son avis sur l'opportunité d'engager cette action.

Si une Administration engage une telle action sans l'assentiment de l'autre partie, elle le fait à ses risques et périls et supporte, si elle succombe, le montant de son découvert y compris les frais judiciaires.

§ 2 - Lorsqu'une Administration est assignée, elle est tenue de consulter l'autre Administration si le chiffre de la demande excède la limite de ses pouvoirs de transaction (voir article 2 § 2).

A défaut de cette consultation, l'Administration défendresse ne sera autorisée à imputer à l'autre Administration qu'une somme ne pouvant pas dépasser 5.000 francs.

§ 3 - Lorsque les règles fixées par les § 1 et 2 (1er alinéa) ont été respectées, l'imputation du montant total des condamnations des frais judiciaires et honoraires est faite en prenant comme base les dispositions prévues à l'article 1er.

Toutefois, dans le cas où l'Administration qui a engagé une action sans l'assentiment de l'autre a obtenu un résultat favorable, les frais judiciaires sont répartis au prorata kilométrique.

§ 4 - Dans tout procès, la partie défenderesse ou demanderesse ne mettra en cause l'autre partie qu'autant que cette formalité sera jugée nécessaire et, dans ce cas, encore, la défense sera autant que possible confiée au même défenseur.

...

§ 5 - Aucune décision judiciaire ne sera frappée d'appel ou portée devant la Cour de Cassation sans l'assentiment des parties intéressées.

ARTICLE 5 - Ventilation des indemnités payées et des découverts assimilés aux indemnités.

La liquidation des indemnités et des découverts assimilés aux indemnités s'opère de la façon suivante :

§ 1er - La S.N.C.F. a réglé l'indemnité ou possède le découvert
La Compagnie est débitée de sa part dans l'indemnité ou le découvert, ou, le cas échéant, de la totalité de cette indemnité ou de ce découvert par la Région de contact.

§ 2 - La Compagnie a réglé l'indemnité ou possède le découvert.

La Compagnie adresse sans débit à la Région qui est en contact avec elle un relevé des indemnités qu'elle a payées et des découverts qu'elle peut avoir. A ce relevé sont épinglés les quittances d'indemnités ou, s'il s'agit de frais de transport irrécouvrables, les récépissés au destinataire.

Ces pièces sont conservées par la Région de contact qui procède à la répartition et crédite la Compagnie de la part incombant à la S.N.C.F.

§ 3 - Les débits et crédits sont passés par bordereaux mensuels et font l'objet d'un compte tenu par la S.N.C.F. comme il est indiqué à l'annexe II.

§ 4 - La ventilation des indemnités et découverts doit être faite au plus tard dans un délai de 6 mois à dater du jour du paiement ou du jour où s'est produit le découvert.

Passé ce délai, l'Administration qui a réglé ou qui possédait le découvert en supporte seule la charge.

SERVICE DU CONTENTIEUX

AFFAIRES GÉNÉRALES

N° 5958 *Leg*

Service Central: *M. Le Beauvais*

Région: _____

D^{er} N° 1.878 *Leg*; AFF.: *Le Beauvais*

*La poutre de
la femme mariée
souscription d'une
poutre d'assurance incendie monument en bois
propre, sans l'autorisation du mari.*

OBJET DE LA CONSULTATION

17-1 5858 leg

Trés légal p. 113
M. Lepès

Blindly, mais, si vous le
répète de la nouvelle loi
sur la capacité de la femme
marier, une folie d'au-
rang, incendie, répète par
la femme propriétaire d'un
immeuble doit être visée
par la loi fait autorité,
incontestable du 20-1-1909
le fait est - voir les commentaires
de la nouvelle loi.

17-1-112


Garnier
1911. 1. 112

SERVICE DU CONTENTIEUX

SECRÉTARIAT JURIDIQUE

D^o N^o

N^o 5859

Ln

Service Central : Secrétariat du Collège Adm^m

Région :

Impôt sur le revenu
des valeurs mobilières
(fonctions d'adm^m)

OBJET DE LA CONSULTATION

Impôt sur le revenu (rémunérations d'adm^m) -

Exonération de l'art 155 C.V.M. (L. 29 Mars 1941).

Cette exonération ~~qualificative~~ s'applique-t-elle à
l'allocation versée au Président d'une Société Coopérative
Directeur Général a été nommé ^{« allocation versée au Président »} en vue ~~de~~ ^{de} tenir
compte de la mission de surveillance et de contrôle, ainsi que
de la responsabilité (loi du 16 Nov 1940)

; AFF. :

Références :

AM Orange - post 694

Mr. Goben - Wichita

Abstracts Stuart county R. L. ...
intelligence at ...

Belphage - + the R.L. ...

What is ... (with ...)

86 ...

J. ...

For ...

(L. ...)

Pop. ...

And ...

with ...

16-1-42

71 ...
M ...
STARR, ...

F. ...



SERVICE DU CONTENTIEUX

AFFAIRES GÉNÉRALES

N° 5860 ^{lag}

Service Central: *Chemins de fer algériens*
Région: _____

D. N° 5860 ^{lag}; AFF.: *Chemins de fer algériens*

Transmission
d'un arrêt de
libération aux
Chemins de fer algériens

OBJET DE LA CONSULTATION

798

20 Janvier 1942
45 rue St-Lazare

S.J.

5.860 Les

V. Réf. :
I.B./ACT. N° 6.337
P.L.M. Algérien
c/ Veuve Bindellin
Dr 138

Mon cher Collègue,

M. LABBÉ, Avocat au Conseil d'Etat et à la Cour de Cassation me prie de vous faire parvenir la copie de l'arrêt rendu le 30 Décembre 1941, par la Chambre civile, dans l'affaire d'accident du travail BINDELLIN.

J'ai l'honneur de vous transmettre ce document, sous ce pli.

Veuillez agréer, mon cher Collègue, l'expression de mes sentiments distingués et dévoués.

LE CHEF DU CONTENTIEUX,

Signé: Chapuis

Monsieur le Chef du Contentieux
des Chemins de fer algériens,
à ALGER.

8
1880 49

Notre réponse :

I. B/ACT. 9:2837

P. G. M. Klossner

of Wake Sinden

D^e 188

Mon cher Monsieur, veuillez

M^{rs} Kelli, brosat au bannil
d'état et à la leur de boocatin me
prie de vous faire parvenir la copie
de l'arrêt rendu le 20 décembre 1941, par
le double civile, dans l'affaire
d'abord du travail Sinden.

J'ai l'honneur de vous
remercier et de vous en remercier.

P. G. M. Klossner
à ma amabilité distinguée.

(Signature)

Monsieur le chef de
bureau de
Chemin de fer algériens
à Alger

LÉON LABBÉ

Avocat au Conseil d'Etat
et à la Cour de Cassation

Successeur de M^r JEAN LABBÉ

TELEPHONE

~~BAHZAQ-55-59~~

Ellys . 71-85

I.B/ACT. N° 6337 -P.L.M. Algérien
c/ Vve BINDELIN
Dr 138

5860 Jug

~~45-AVENUE HOCHÉ~~
21, av. George V

Dauvissière 16. I. 42

R

M. Leprieux

17-1-42

Cher Monsieur,

J'ai l'honneur de vous prier de bien vouloir transmettre, au Chef du Contentieux du Chemin, de fer algérien à Alger, la copie de l'arrêt rendu par la Chambre Civile dans son audience du 30 décembre dernier, les difficultés de communications ne me permettant pas de le faire moi-même.

Je vous en remercie bien vivement et vous prie de croire à mes sentiments les meilleurs et tout dévoués.

Yvon Labbé

Monsieur AURENGE, Contentieux, S. N. O. F.
45, rue St-Lazare, PARIS

SERVICE DU CONTENTIEUX

AFFAIRES GÉNÉRALES

N° 5861 ^{Reg}

Service Central: Agent

Région: Est

D^{re} N° 5861 ^{Reg}; Aff.:

Requiescence
d'une note adressée
par le demandeur.

OBJET DE LA CONSULTATION

M^{re} Debrière, Chef de gare à
Chasnay - Région Est.

SJ

5861 Les

Monsieur DELAITRE,
Chef de Gare à THAON - Région de l'EST

En réponse à votre lettre qui nous est parvenue le 16 courant, je vous informe qu'ainsi que vous l'a fait connaître le Maire de Cornimont, il n'existe actuellement aucune réglementation relative aux motocyclettes et voitures automobiles, enlevées à leurs propriétaires par les Autorités allemandes avant le 25 juin 1940.

Une instruction ministérielle du 8 janvier 1941 précise, en effet, que : "les réquisitions effectuées avant le 25 juin 1940 par l'armée allemande ne sont pas payées par les Autorités d'occupation sur la provision qui leur est versée en exécution des clauses de l'armistice".

Mais il résulte d'une démarche effectuée auprès de la délégation générale du Gouvernement Français dans les territoires occupés, que la Commission d'Armistice envisagerait des mesures de réparation en faveur des personnes ayant subi de telles réquisitions antérieurement au 25 juin 1940.

Il ne vous est donc pas possible de prétendre actuellement à l'octroi d'une indemnité du fait de la réquisition de votre motocyclette. C'est vraisemblablement pour cette raison que l'organisme allemand Zentra-Kraft n'a pas répondu à votre lettre du 20 juillet dernier.

Je vous signale en tous cas que la presse de la Région parisienne a publié récemment un avis dont je

1 p. j.

...

vous envoie ci-joint copie, adressé aux personnes se trouvant dans votre situation.

Bien qu'il s'agisse là d'une procédure qui n'a pas été instituée par un règlement officiel, il peut y avoir intérêt pour vous à vous rapprocher de votre Automobile Club régional, à l'effet de lui signaler votre cas et de lui donner tous renseignements utiles à l'examen éventuel de votre dossier.

LE CHIEF DU CONTENTIEUX,

Signé : de CAQUERAY

S.J.
5.861 Les

Mon sieur DELAITRE,
Chef de Gare à THAON
Région de l'EST

car Réponse, à votre lettre qui nous est parvenue le 16 courant, je vous informe qu'ainsi que vous l'a fait connaître le Maire de Cornimont par sa lettre du 18 juillet dernier, il n'existe actuellement aucune réglementation relative aux motocyclettes et voitures automobiles enlevées à leurs propriétaires par les Autorités allemandes avant le 25 juin 1940.

Une instruction ministérielle du 8 janvier 1941 précise en effet que : "les réquisitions effectuées avant le 25 juin 1940 par l'armée allemande ne sont pas payées par les Autorités d'occupation sur la provision qui leur est versée en exécution des clauses de l'armistice", et, pour le moment, les ~~Préfets ne sont pas autorisés à mandater les indemnités correspondantes.~~

Mais il résulte d'une démarche effectuée auprès de la délégation générale du Gouvernement français dans les territoires occupés, que la Commission d'Armistice envisagerait des mesures de réparation en faveur des personnes ayant subi de telles réquisitions antérieurement au 25 juin 1940.

~~En l'état de la réglementation sur ce point, il ne vous est toutefois pas possible de prétendre actuellement à l'octroi d'une indemnité du fait de la réquisition de votre motocyclette. C'est vraisemblablement pour cette raison que l'organisme allemand Zentra-Kraft n'a pas répondu à votre lettre du 20 juillet dernier.~~

Je vous signale en tous cas que la presse de la Région parisienne a publié récemment un avis dont je vous

1 p.f.

M. M. Bouche
1-1-42

5.861

Projet

Nu

26.1.42

envoie ci-joint copie, adressé aux personnes se trouvant dans votre situation.

Officiel

Bien qu'il s'agisse là d'une procédure qui n'a pas été instituée par un règlement gouvernemental, il peut y avoir intérêt pour vous à vous rapprocher de votre Automobile Club régional, à l'effet de lui signaler votre cas et de lui donner les renseignements dont il pourrait avoir besoin pour hâter dans la mesure du possible une décision gouvernementale. *with*

in reply, please refer to V. 10115

LE CHEF DU CONTENTIEUX,

St. Louis
23 Jan 1921

12353

58611^{log}

Service des Contentieux

à Paris



J'ai l'honneur de vous transmettre en double
relatif à la perte de ma matricule, par vos deux
soldats allemands alors que je venais du repli ordonné
par le SMCP en Juin 1940.

Les autorités allemandes m'ont indiqué que cette affaire
devait être réglée par les autorités françaises au titre « prises
de guerre D. ». En raison de l'engagement, après avoir consulté le
docteur HENRI, me l'a retourné en m'informant à
m'adresser à Genba Kraft, ce qui fut fait en Juillet 1941.
Néanmoins reçu aucune réponse de cet organe, je vous
demande très respectueusement si vous pourriez me renseigner
sur l'état de cette affaire.

Cette respectueusement

A. Belaïche

Chef de Base

Chamon

degens Bat

M. Belaïche

3

H

Avis aux automobilistes dont les voitures
ont été réquisitionnées avant le 25 Juin 1940

L'Automobile Club de France invite les prestataires dont les voitures ont fait l'objet de réquisitions avant le 25 Juin 1940, à envoyer des maintenants aux clubs automobiles de leur région, ou à lui-même, 6 place de la Concorde, Paris, les indications sommaires suivantes : leurs nom et adresse, le numéro d'immatriculation et la marque de leur véhicule, la date et le lieu de la réquisition.

L'Automobile Club de France les avisera ensuite du moment où leurs dossiers pourront être examinés et à quel service ils devront être adressés.

(Petit Parisien 21 Janvier 1942)

ON RÉCLAME TOUJOURS LES GALOCHES POUR LES ENFANTS !

quelques remèdes applicables sans tarder

Ve a des sujets qu'il ne faudrait traiter, ou bien alors il faut prendre à y revenir souvent, tant soit dououreux et comme l'on verra le jargon d'aujourd'hui, nuchans ».

galoches d'enfants sont de plusieurs reprises, le Petit s'en a demandé que l'on hâit l'opération des galoches. Les que nous recevons nous vent combien cette affaire au cours de la population, en hiver de 1942.

faudrait arriver, non seule- à ce que tous les bons de nous soient honorés sans re- chés, mais à ce qu'ils soient très libéralement. — ce qu'ils ont pas encore. Après leur ture, il n'y a pas de problème important que les chaus- de nos enfants.

quelques remèdes énergiques

difficultés inhérentes à la- tion des galoches ne pro- ent point du dessus, mais de emelle de bois.

féderation des groupements à merciaux de Tours, qui le beaucoup de galochers, en substance :

Les semelles de bois man- diabord parce que certains ceints spécialistes continuent à, au lieu de semelles à galo- des semelles de chausures out féminines) beaucoup plus aractéristiques, et ce malgré l'in- action officielle.

Quelle parce que l'homologas- même avec la nouvelle aug- tion de 85 %, est insuffi- pour rémunérer convenab- l'ouvrier loyal. Il ne faut oublier que le bois est accu- aujourd'hui, à n'importe prix, pour de multiples pas.

Quels sont donc vos remèdes? Ils sont énergiques : taxation bois, priorité à l'industrie, fa- tion de semelles de bois à ga-

LA POLICE PARISIENNE PRÊTE SERMENT

Suite de la première page

Le rôle que vous accomplissez le maintien de l'ordre public pensable à la vie de la nation, ont été assurés par des mains calmes, des bras français et têtes françaises.

Le ministre s'ignifiait ensuite le ministre révolutionnaires qui, « à adres révolutionnaires qui, « à aide de l'étranger, essaient de r un réseau d'intrigues abon- r aux actions terroristes que- police a eu à rechercher » et à tiner ».

Le ministre, désignant du geste portrait du Maréchal, conclut : Ce visage est beaucoup plus celui du Chef de l'Etat : il est résonnancement même de la pa- l'espère que vous aurez un l'occasion de l'accueillir dans capitale.

loches par l'organe d'un comité préfectoral; surveillance de toutes les installations pour se rendre compte que leur activité est strictement destinée à la production de la semelle à galoches; obligation pour l'industriel de déclarer chaque semaine à la préfecture sa produc- tion et la liste des acheteurs.

En cas de violation de ces ré- gles, saisir la marchandise et infli- ger une amende pouvant atteindre vingt fois la valeur de la marchan- dise. Faciliter la production de la semelle à galoches par une homo- logation permettant un bénéfice normal.

Tout industriel qui se soustrai- rait à cela, réquisition immédiate de l'usine. Qui veut la fin veut les moyens !

Et l'industrie ?

D'autre part, certains fabricants nous font observer qu'on n'a guère fait appel, jusqu'à présent, qu'à l'artisanat des galochers ou aux petites entreprises. Puisqu'il nous faut, en 1942, des galoches et encore des galoches, ne pourrait-on, tout en ménageant les légitimes intérêts des petits artisans, deman- der à quelques grosses affaires industrielles, celles qui travaillent peu faite de matières premières, de prêter leur outillage et leurs ouvriers à la confection en série des semelles ?

Sans doute, il faudrait alors homogénéiser de nouveaux tarifs. A titre indicatif, la semelle, qui devait revenir à 4 francs il y a encore quelques semaines, a été augmentée de 85 %. Elle n'est donc payée que 8 francs à peine. Or le bois a augmenté depuis dans des proportions plus grandes encore. Il faudrait donc doubler environ ces tarifs pour les rendre rémunéra- teurs pour l'industrie...

Il nous semble que, puisqu'il faut, en venir à un jour ou l'autre, la nécessité ne nous permet guère d'hésiter. Des galoches ! Des galo- ches !

Yves DARTOIS

Les raisons exceptionnelles des restrictions à la consommation d'électricité

Le secrétariat d'Etat à la pro- duction industrielle communique les renseignements suivants sur les conditions de la sécheresse excep- tionnelle qui, en réduisant dans des proportions considérables la production du courant dans les usines hydrauliques, a motivé de sévères restrictions à la consom- mation d'électricité :

Le 10 janvier, le débit du Rhône était tombé de 130 m3 seconde, c'est-à-dire au-dessous de celui de la Seine. Jamais, en cette saison, le débit de ce fleuve n'a été aussi faible.

A la même date, le débit de la Truyère, qui représente 8 % de la production d'énergie électrique du bassin français et entre pour une part importante dans l'alimentation de la région parisienne, était de

Craignant pour la vie de sa fillette il étrangle sa maîtresse

Hier, la concubine et deux loca- taires de l'immeuble 14, rue des Gaiencourt, prévenaient le commis- sariat de la rue de la Folle-Méri- court qu'une petite fille, Marie- Louise Carpo, âgée de douze ans, était mariée par sa belle-mère.

L'enquête, menée par M. Duez, sous la direction de M. Per- dhomme, commissaire de police, prouva que la fillette, qui portait au front des ecchymoses, était soumise à des mauvais traite- ments. La belle-mère, Mme Ray- monde Dupray, qui vit mariéte- ment avec M. Jules Carpo depuis trois ans, ne pouvait souffrir l'en- fant.

A la suite de ces constatations douloureuses, M. Carpo, mandé au commissariat, y reçut quelques re- montrances méritées. Il promit de veiller à ce que ces faits ne se reproduisent plus.

A son tour, rentré chez lui, il adressait de véhéments reproches à sa maîtresse. Une discussion s'ensuivit que la nuit seule vint calmer. Mais dès le réveil, la que- relle reprit.

Vers 6 h. 30, son amie déclara qu'elle se levait pour tuer Marie- Louise afin de voir cesser ces scènes.

M. Carpo, amputé d'une jambe, craignit alors que sa blessure ne lui permit pas d'intervenir à temps. Il saisit son amie à la gorge et serra...

Une heure plus tard, il venait au commissariat se constituer pri- sonnier.

AVIS AUX AUTOMOBILISTES DONT LES VOITURES ONT ÉTÉ RÉQUISITIONNÉES AVANT LE 25 JUNE 1940

L'Automobile Club de France invite les prestataires dont les voi- tures ont fait l'objet de réquisitions avant le 25 juin 1940 à envoyer dès maintenant aux clubs automo- biles de leur région, ou à l'uni- versité, 6, place de la Concorde, Paris, les indications sommaires suivantes : leurs nom et adresse, le numéro d'immatriculation, et la marque de leur véhicule, la date et le lieu de la réquisition.

L'Automobile Club de France les avisera, ensuite du moment où leurs dossiers pourront être exami- nés et à quel service ils devront être adressés.

DES MALADES RAPATRIÉS D'ALLEMAGNE SONT RENTRÉS A PARIS

Un train sanitaire rapatriant d'Allemagne deux cents malades est arrivé hier à 18 h. 55 à la gare de Lyon.

Tous ces malades ont été conduits par des autos de la Croix Rouge au Val-de-Grâce, où ils seront hospitalisés.

REPRISE A LA T.S.F. des causeries sur la STENO-TYPE GRANDJEAN et le Secrétaire



Radio-Toulouse in- forme ses auditeurs que Mme Morland a repris, les mardis et vendredis, à 19 h. 30, ses cause- ries sur l'orientation pra- tique des jeunes. Ces émissions, dont on se rappelle le suc- ces, ont permis à des centaines de jeunes filles et de jeunes gens instruits de trouver de belles si- tuations : plus que jamais elles intéresseront les familles sou- cieuses de l'avenir de leurs en- fants. Pour tous renseignements sur ces causeries, s'adresser à l'Ecole normale de sténographie et de secrétariat, 8, rue Saint-Augus- tin, Paris (2^e), ou à l'Institut Grandjean, 15, rue Soufflot (5^e).

LES OPTIMISTES ONT BON ESTOMAC

et il faut être optimiste. Nous avons toutes les raisons de l'être mais trop souvent une mauvaise diges- tion due à des nerfs trop tendus se reflète sur notre mentalité.

Dès que vous sentez le moindre gêne digestive : acidité, tiraille- ments, brûlures, gaz, migraine après les repas, prenez une petite dose de poudre ou quelques com- primés de Margérite Bismanure qui neutraliseront instantanément l'ex- cès d'acidité, cause de la plupart des maux d'estomac et, 3 minutes après, l'estomac sera « remis à neuf » et prêt à absorber et à digé- rer le prochain repas normalement et sans douleurs. En vente dans toutes pharmacies (poudre ou com- primés) Fr. 10,75 et Fr. 16.

AGNAT DE LIVRES JOSEPH GIBERT

N'oubliez pas

N'oubliez pas que vous retrou- verez rapidement vos livres, votre entraîne, votre bonne humeur, si vous commencez aujourd'hui votre cure de Frlieuse. Préparez par un docteur en pharmacie, Frlieuse existe en cachets ou en extrait à verser dans un litre de vin. En augmentant le nombre de vos glo- bules rouges, Frlieuse vous apporte la santé. En vente chez votre pharmacien. Prix de la boîte de 20 cachets, 9 fr. Prix de l'extrait à verser dans un litre de vin, 6 fr. 75.

Un baromètre du foie : la langue

Normalement, la langue doit être rose. Si elle est blanche et chargée, même lorsque cet état « saburréal » seaccompagne pas d'amertume de la bouche, de nausées, de trou- bles digestifs, d'haltéranées, de constipation et de diarrhée, etc., il y a de grandes chances pour que le foie soit paresseux. Mais tout rentre vite dans l'ordre quand on prend, avant les repas, 20 à 30 gouttes d'Hépasool Français, préparation végétale qui stimule la glande hépatique et active la sécré- tion de la bile. L'Hépasool Français facilite la digestion ; la langue redevient rose, l'état général s'amé- liore. Dix années de succès. Pas de

Automobilistes réquisitionnés

24 mai au 25 juin 1940

De nombreux lecteurs du *Petit* Pontisee demandant des précisions au sujet de l'avis aux automobilistes dont les voitures ont été réquisitionnées avant le 25 juin 1940 — avis que nous avons publié mercredi — l'Automobile Club de France vient à compléter : 1^o qu'il s'agit exclusivement des réquisitions allemandes ; 2^o que les prés-tataires dont les dossiers ont déjà été remis aux autorités d'occupation, notamment à la Zentrale-Kraft, n'ont pas, pour l'instant, à effectuer de nouvelle démarche.

SOCIÉTÉ NATIONALE
des
CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Paris, le 21 Janvier 1942

SERVICE DU CONTENTIEUX

Bureau SJ

Aff. N° 5862 V

Monsieur VAUCHEZ
Châlet Brin d'Herbe
rue Bénard
à VILLENEUVE-LE-ROI (S. et O.)

répondre

Comme suite à votre lettre du 10 courant, je vous informe que vous pouvez vous présenter au Service du Contentieux, 45, rue St-Lazare (Bureau S.J.); le jour de votre choix, dimanche excepté, soit le matin de 9 heures à 11 heures 45, soit l'après-midi de 13 heures 45 à 18 heures 15.

Il conviendra de vous munir de votre carte d'identité et de la présente lettre, ainsi que de toutes les pièces relatives à la question qui vous intéresse.

[Signature]
LE CHEF DU CONTENTIEUX,
L'inspecteur Principal

*26/1 - Reçu suite de Vauchez -
venez trouver le bureau*

Paris, 21 Janvier 1943

SJ

5862 V Monsieur VAUCHEZ
 Châlet Brin d'Herbe
 rue Bénard
à VILLENEUVE-LE-ROI (S.et O.)

Comme suite à votre lettre du 10 courant, je vous informe que vous pouvez vous présenter au Service du Contentieux, 45, rue St-Lazare (Bureau S.J.), le jour de votre choix; dimanche excepté, soit le matin de 9 heures à 11 heures 45, soit l'après-midi de 15 heures 45 à 18 heures 15.

Il conviendra de vous munir de votre carte d'identité et de la présente lettre, ainsi que de toutes les pièces relatives à la question qui vous intéresse.

P. LE CHEF DU CONTENTIEUX,

Signé: Arnies.

1850

Villeneuve-le-roi le 10.1.42

99

Monsieur



Etant employé à la S. N. S. et ayant besoin de renseignements au sujet de ma situation de famille, je vous serais très obligé de bien vouloir me faire prochainement un rendez-vous à votre bureau.

Dans l'attente d'une réponse favorable, recevez Monsieur l'assurance de ma haute considération.

M. Kueij

Vaucher
Monsieur Vaucher Georges
Chalets Brin d'Herbe
Rue Bénard

Villeneuve-le-roi
(Cset 0)

17-1-42

Paris, 21 Janvier 1942

SJ

5863 V

Monsieur le Chef du
Matériel et de la Traction de la
Région de l'Ouest

(Subdivision de Comptabilité)

Comme suite à votre lettre
MTO CI 8271 du 14 janvier, j'ai
l'honneur de vous faire connaître
que j'ai confirmé à M. PESSON que
l'allocation de salaire unique ne
pouvait être payée à son ex-femme
en vertu des règlements en vigueur.

Je lui ai d'ailleurs
précisé que cette même solution
avait été admise par l'Instruction
Ministérielle du 9 juin 1941 pour
le personnel de l'Etat.

LE CHEF DU CONTENTIEUX,

Signé : Aurouge

Paris,

10 Janvier 1942

M. Vives

3 J

5863 V

Monsieur TESSON
Raboteur aux Ateliers de la
S.N.C.F., à SAINTEES

M. le Chef du Service du Matériel
et de la Traction de la Région de l'Ouest
me communique votre lettre du 5 janvier.

Je vous confirme qu'en vertu de
nos règlements, l'allocation de salaire
unique n'est pas payée par la S.N.C.F. à
l'ex-épouse, divorcée d'un agent et ayant
la garde de l'enfant né du mariage.

Cette solution est également
consacrée par l'Instruction Ministérielle
du 9 juin 1941 fixant les conditions d'ap-
plication au personnel de l'Etat du régime
des allocations familiales et de l'allocation
de salaire unique.

LE CHEF DU CONTENTIEUX,

Signature

Signé : de CAQUERAY

Paris, le

WTO CI 8271

15 JANV 1942

15 JAN 1942

Monsieur le Chef du Service
du Contentieux,
45, Rue St-Lezare, Paris

J'ai l'honneur de vous transmettre pour la
suite que vous jugerez utile une lettre de
M. TESSON, Mle 195567 reboteur à Saintes Ateliers
lettre inspirée par un avoué.

Cet agent est divorcé; sa femme a la garde
de l'enfant né du mariage. Nous ne payons plus
aucune allocation à Madame TESSIER, ex-TESSON
par application de la circulaire P.5.808 du
12.7.41 (depuis le 1.9.41) :

Seul enfant à charge, 1er rang, n'a pas droit
à l'allocation familiale ni à l'allocation tran-
sitoire;

Enfant à la Garde de la Mère, pas de salaire
unique

M. TESSON nous avait demandé pour quelle rai-
son le paiement de l'allocation familiale à son
ex-femme avait été suspendu; veuillez trouver ci-
joint copie de notre réponse WTO CI 8271 du
27.12.41.

2 p. jointes

Service du Bénéficiaire
du Service de la Subdivision des Services

Carrière

*Enfant à charge
M. Tesson
M. Virey. 17-1-42*

Paris, le 27 décembre 1941

MTO CI 8271

copie

Monsieur TESSON
Mle 195567
Raboteur à Saintes Ateliers

Comme suite à votre lettre du 18.12.41 j'ai l'honneur de vous faire connaître qu'en application des règlements en vigueur, l'allocation de salaire unique n'est jamais payée par la S.N.C.F. à la femme séparée ou divorcée d'un de ses agents.

Cette allocation étant la seule à laquelle puisse prétendre Madame TESSIER, l'enfant à sa charge étant de premier rang, tout paiement à ce titre a été suspendu le 1er septembre dernier.

D'autre part, la première condition requise pour bénéficier des prestations du code de la famille est d'avoir la garde des enfants, de ce fait, il ne peut être question de vous attribuer, à vous personnellement, une allocation, malgré la P.A que vous servez à votre ex-épouse.

Recevez, Monsieur mes civilités.

signé: BINET

SERVICE DU CONTENTIEUX

AFFAIRES GÉNÉRALES

N° 5864 ^{leg}

Service Central :

Région :

Grand
Femme d'agent
4 phitarière
pharmacie

OBJET DE LA CONSULTATION

M. Martin

D^{com} N° 5864 ^{leg} ; Aff. : Grand

599

Les mines de Charmaux
prohibées d'opiner

—
P. S. 2 8.2-42
—

19^E ESCADRON DU TRAIN

..... e Compagnie

PERMISSION D _____

Il est permis au _____ d'aller

à _____

Il devra rentrer le _____ heures

A _____ le _____ 19__

Le Chef d'escadron comm' le groupe, Le Capitaine comm' la Compagnie,

AVIS TRÈS IMPORTANT. — Pendant la durée du trajet en chemin de fer, ne jetez rien par la portière, vous vous exposez à une grave condamnation.

Imp.-Lib. Militaire Universelle L. Fournier et Cie, Paris.

T. 540 bis

5864 deg

M. Taylor
111-1-12

Market

The practitioners of the N.A.C.P. a
group was given full, minute de
tails of the pharmacy - Cole is
pres. the reports - some official, they
inquiries as to the law by courts
(on that or my basis) - but the
committee has put by phraseology &
by 18th and 9 courts.

The front of the Journal = objection
1. art. 1 in fine
Question 11.0.97

objekt for objection - art. 64
Question 4th/10th

Journal Thermans 11-IX: 41 (p. 10, 10, 11)
for objection