

SERVICE COMMUN DU CONTENTIEUX

1^{re} Division

AFFAIRES GÉNÉRALES

N° 6.158^{ch}

Réseau ~~houmement~~
Commission Delacarte
(Service D. G. M. Sud-Est)

D. N° 6.158; Aff. :

- C.C.O.
Responsabilité
(Clause de)

OBJET DE LA CONSULTATION

- C.C.E.
Sous-Embranchement

1^{er} Projet de modification, dans un sens favorable aux usagers, des clauses de responsabilité figurant au C.C.O.

Modifications
apportées au C.C.E.
et au C.C.O.
ainsi qu'aux Instructions

2nd C.C.E. - Peut-on imposer les sous-embanchement raccourcis sur 2nd partie ?

(du 26 Juin 1942)
(Conférence chez M. Delacarte,
Chef de la Division Commerciale du Sud-Est)
(Conférences 1945 de la Commission
des Raccourcissements)

Références : D. 6.339^{ch}

V. D. 7.415^{ch}

7.415^{ch}

Observations :

**OBSERVATIONS sur le régime unifié S.N.C.F.
en matière de location d'emplacements dans les gares**

(Note Générale - Série M - Affaires Générales - n° 24 A²²)

L'unification des diverses règles appliquées précédemment par les Régions a eu pour premier résultat l'élimination ou l'amélioration de nombreuses clauses difficilement acceptables - et en pratique difficilement acceptées - par les locataires. Tel est le cas, notamment, des clauses visant la responsabilité des permissionnaires en cas d'incendie.

Ceci ne signifie nullement que les nouvelles dispositions constituant le C.C.O. soient très libérales et toujours appréciées de nos clients. Il est évident que dans la situation actuelle - où nous avons retrouvé le monopole de fait des transports - le C.C.O. est peu critiquable, car il est, somme toute, fort raisonnable. Mais il n'en sera pas de même après les hostilités lorsque renaîtra la concurrence des autres moyens de transport, concurrence plus dangereuse encore que dans le passé car elle bénéficiera incontestablement des nombreux progrès qu'engendre toute guerre de longue durée.

La plupart des observations que nous formulerons s'appliqueront donc plus spécialement à cette période future de concurrence.

Toujours en vue de faciliter l'exposé, nous examinerons successivement les principales dispositions du C.C.O. :

a) Principes de base - Les dispositions prévues n'appellent aucune observation de notre part. Il est normal que les locations soient réservées exclusivement aux clients recevant et expédiant leurs marchandises par chemin de fer.

b) Forme et durée de la location - Les locations sont accordées, en principe, sans limitation de durée, mais chaque partie a le droit de résilier le traité en prévenant l'autre partie 3 mois à l'avance. De plus, la S.N.C.F. peut, pour des motifs d'ordre public dont elle est seule juge, résilier la location en prévenant le locataire par lettre recommandée un mois à l'avance.

Ce sont ces conditions de résiliation (1) qui soulèvent de vives critiques de la part de nos clients; ces derniers n'ont pas l'assurance de conserver l'emplacement loué pendant un temps bien déterminé. Ils craignent que, suivant notre bon vouloir, nous les éliminions d'une gare sans autre forme de procès. Cette crainte est d'autant plus grande que les locataires ont des travaux ou installations à réaliser sur l'emplacement.

... ..

(1) déjà améliorées puisque les traités conclus auparavant par le Sud-Est ne prévoyaient qu'un délai de 15 jours en cas de résiliation motivée par des travaux ou des modifications aux installations de la gare.

Il serait à notre avis désirable que, dans des cas bien déterminés, nous puissions accorder dans toute la mesure du possible une garantie de durée. Celle-ci est absolument nécessaire lorsque nous invitons ou autorisons notre locataire à faire sur l'emplacement loué des travaux importants : construction ou couverture d'un quai, d'une halle, etc...

Nous pourrions, en contre partie, exiger du locataire l'engagement de nous confier, pendant toute la durée de la location, la totalité de son trafic.

Bien entendu, il serait néanmoins nécessaire de conserver dans le traité une clause de précarité, mais, sauf en cas d'accord amiable le droit d'éviction pourrait n'être utilisé par la S.N.C.F. - en cas de motif d'ordre public - qu'après approbation du Ministre des T.P., représentant légal et normal du locataire auprès du chemin de fer. De cette façon le locataire aurait l'assurance que nous ne pourrions abuser de cette possibilité de résiliation.

Enfin, pour certaines constructions facilitant notre service ou recommandées par la S.N.C.F. il pourrait être prévu une indemnité de repris lorsque jouerait la clause de précarité ci-dessus et lorsque ces constructions seraient réutilisables par la S.N.C.F. (quais couverts par exemple).

c) Obligations imposées au locataire - Les conditions imposées au locataire d'un emplacement de gare ne paraissent pas excessives et sont toutes justifiées.

La question de l'agrément préalable par la S.N.C.F. des installations qu'envisage de réaliser le locataire soulève quelques protestations de sa part; il est pourtant normal que, pour des raisons de sécurité et d'esthétique nous conservions un droit de contrôle sur les travaux à réaliser dans nos gares.

En ce qui concerne la fixation du délai de chargement et de déchargement des wagons, une amélioration pourrait toutefois être envisagée. Ce délai peut, d'après le C.C.O. être réduit à 6 h. en cas de dessertes multiples. Il s'ensuit qu'un locataire est plus mal placé qu'un client ordinaire travaillant en débord, qui dispose de deux demi-journées pour effectuer les mêmes opérations. En période normale, il serait indiqué d'augmenter ce délai et de le porter à 8 h. ou 10 h., non compris les heures de nuit (temps dont dispose normalement un expéditeur ou destinataire recevant ses wagons sur voies de débord).

d) Droits de la S.N.C.F. - En règle générale, la S.N.C.F. n'a l'obligation de desservir l'emplacement qu'une seule fois par 24 h. à l'heure fixée par elle. Il faudrait prévoir que la S.N.C.F. s'engagera, après accord avec le locataire, à desservir l'emplacement plusieurs fois par jour et que les heures de desserte seront fixées d'entente avec le locataire ou, à tout le moins, celui-ci entendu.

Cette question n'est pas très grave car, dans la pratique, c'est bien ainsi que nous opérons; il serait donc de bonne politique de le dire dans le C.C.O.

Les dispositions relatives au classement, au placement ou déplacement des wagons sont surtout des clauses de style; elles n'appellent pas d'observation.

e) Responsabilité - Ce sont les clauses de responsabilité qui de tout temps ont soulevé les plus vives critiques de la part des locataires. Il suffit d'ailleurs, de les analyser pour comprendre quel peut être l'état d'esprit de nos clients au moment de signer le traité d'occupation. Encore convient-il d'observer qu'elles ont été grandement améliorées, comme nous le verrons en ce qui concerne les incendies.

1°- ACCIDENTS de PERSONNES : Le locataire est, dans tous les cas, responsable des accidents de personnes survenus sur l'emplacement loué, même si l'accident se produit pendant les heures de fermeture de la gare, c'est-à-dire lorsque le locataire n'a pas accès à son emplacement.

Cette clause est évidemment léonine puisque le locataire sera tenu pour responsable, par exemple, d'un accident survenu à un agent S.N.C.F. se trouvant sans motif valable sur l'emplacement à n'importe quelle heure du jour ou de la nuit.

Nous sommes loin des principes du droit commun qui veut que toute personne soit responsable de ses actes.

Il serait nécessaire de préciser que le locataire sera responsable de tous les accidents survenus sur son emplacement, à moins qu'il n'établisse que sa responsabilité ne peut être engagée ni directement ni indirectement et qu'au contraire la faute incombe à la S.N.C.F.

Dans l'exemple choisi, il appartiendrait au locataire de faire la preuve pour dégager sa responsabilité que la faute ayant provoqué l'accident est uniquement imputable à notre agent.

2°- ACCIDENTS AUTRES : Le locataire doit prendre à sa charge tous les risques que peut courir tout ce qui se trouve sur l'emplacement.

Cette clause est également léonine si l'on considère que la S.N.C.F. a le droit, à toute heure, de placer sur l'emplacement loué des wagons autres que ceux destinés au locataire.

Ceci revient à dire que le locataire peut être tenu pour responsable d'un vol commis en pleine nuit dans un wagon chargé de marchandises ne lui appartenant pas et placé, à son insu peut-être, par la gare sur son emplacement loué.

Pour les 1° et 2° ci-dessus, nous ajouterons que les tribunaux n'admettent pas facilement notre thèse lorsque l'affaire vient devant eux. Il serait donc de bonne politique de modifier nos prétentions sur ces deux points; c'est une question de bonne foi et de loyauté.

Par contre, pour les accidents survenus dans des dépendances du chemin de fer mais en dehors de l'emplacement loué, ce sont les règles du droit commun qui s'appliquent : chaque partie, locataire ou S.N.C.F., supporte les conséquences de ses fautes.

3°- INCENDIES - Dans les anciens traités, le locataire était responsable comme assureur du chemin de fer de tous les incendies, quelles qu'en soient l'origine et la cause, même de ceux imputables au chemin de fer, qui pourraient se déclarer sur l'emplacement ou l'atteindre.

Sauf pour les groupements (1) les risques ainsi encourus par les locataires n'étaient même pas limités à une somme maximum.

Lorsque la location intéressait une gare importante, comme notre gare de Paris-Lyon par exemple, aucune Cie d'assurances n'acceptait de couvrir les risques correspondants, lesquels la plupart du temps ne pouvaient être évalués correctement.

1. l'adoption des règles du C.C.O. a eu pour résultats intéressants :

a) d'une part, de donner au locataire la possibilité de faire la preuve que l'incendie n'avait pas pris naissance sur son emplacement et que l'extension du sinistre n'était pas une conséquence d'une faute de sa part;

b) d'autre part, de fixer au locataire le montant minimum des risques locatifs (1/3 de la valeur vénale des bâtiments ou 15 fois le montant de la redevance) et des risques de voisinage. Pour ces derniers, le locataire doit évaluer ceux qui concernent des tiers autres que la S.N.C.F.; les risques de voisinage pour la S.N.C.F. étant déterminés par elle et indiqués au traité.

Mais encore convient-il d'observer que le C.C.O. précise (article 4, § IV) que ces taux indiqués au traité ne constituent que des minima qui ne sauraient, en aucune façon, constituer limitation de la responsabilité du locataire.

C'est évidemment le type même de la clause d'assurance, mais reconnaissons qu'elle est de nature à faire hésiter un locataire éventuel : ce dernier ne saura jamais, en effet, à quelle somme il devra fixer le montant des risques à faire couvrir par une Cie d'assurances.

Ne serait-il pas possible, comme nous le faisons pour les groupements, de limiter, surtout dans les grandes gares, les risques encourus par le locataire en fixant sa responsabilité à un chiffre maximum. Il suffirait ensuite de prévoir que sa responsabilité resterait entière en cas de faute lourde de sa part.

f) Dépenses et redevances - Le remboursement par le locataire des dépenses engagées pour son compte par la S.N.C.F. est évidemment chose normale. Toutefois il serait de bonne politique, tout au moins pour les locations à durée déterminée (cf paragraphe b) ci-dessus) de donner au locataire la possibilité de se libérer par annuités ou mensualités. De cette façon il pourrait amortir ses dépenses d'installations sur une période d'une ou de plusieurs années. Peut-être même pourrions-nous avoir intérêt dans l'avenir, lorsqu'il s'agirait par exemple de remanier ou de fixer au fer un trafic concurrencé, à prendre à notre charge tout ou partie de ces dépenses d'installation.

(1) Pour Beroy, par exemple, le traité fixait à 4 millions par sinistre le montant de la réclamation globale que le Sud-Est pouvait adresser à l'ensemble des occupants des quais 13 et 14.

La question de loyer (redevance d'occupation) n'appelle pas d'observation importante; les taux sont fixés par la Note Générale (document intérieur) et pourraient être abaissés dans l'avenir s'ils se trouvaient être trop élevés. Notons que la Direction Régionale a la possibilité d'accorder de son propre chef un dégrèvement de 30 % et de proposer au Service des Domaines une réduction plus importante.

Par ailleurs, le C.C.O. a très heureusement généralisé la formule de la prime au tonnage reçu ou expédié, accordée jusqu'ici aux groupements. De ce fait, le loyer peut être réduit des 2/3.

Peut-être ce type de prime est-il insuffisant dans certains cas, par exemple lorsque le client fait preuve dans son trafic d'une fidélité totale; cette fidélité pourrait être reconnue par un abaissement déterminé (50 % par exemple) (1).

La perception des frais de manœuvres soulève par contre plus d'objections; ils sont actuellement trouvés trop élevés par nos locataires. Jusqu'à la création du C.C.O. nous percevions au Sud-Est 5 fr. par wagon manœuvré; actuellement les frais de manœuvre sont perçus suivant un barème donné par le C.C.O.; les prix sont appliqués aux durées forfaitaires (voies de débord) ou réelles (voies de service) des manœuvres.

Sur voies de débord, la livraison d'un wagon seul ressort à 12f50 au minimum et à 37f50 pour 5 wagons et plus. Sur voies de service cette livraison ou restitution peut être beaucoup plus élevée si le temps de manœuvres est important.

Il est hors de doute que dans les circonstances actuelles nous avons intérêt à faire payer à leur valeur les prestations que nous fournissons à nos clients.

Mais en période de concurrence il faudra bien envisager de réduire ces charges accessoires qui grèvent lourdement le transport. En règle générale les expéditeurs ou destinataires sont hostiles à ces frais supplémentaires variables qui, du fait même de leur variabilité, ne leur permettent pas d'établir à l'avance avec certitude un prix de revient complet.

Pour notre part, nous sommes d'avis qu'il sera de notre intérêt, au point de vue commercial, de supprimer purement et simplement dans la majorité des cas les frais de manœuvres, ou tout au moins d'adopter un taux forfaitaire uniforme au wagon et assez réduit (5 fr.00).

Notons en outre que le montant du loyer et les frais de manœuvres sont susceptibles de modification en cas de variations des tarifs marchandises. Ils sont augmentés ou modifiés dans la même proportion que les tarifs. Cette clause est très combattue par nos clients (surtout, comme nous le verrons, à propos du C.C.E. par nos embranchements).

... ..

(1) Une formule analogue existe dans le tarif des chaux et ciments mis en vigueur juste avant les hostilités.

Il faut observer que le montant du loyer n'a absolument aucun point commun avec les tarifs marchandises. Dans la situation actuelle cette clause a sa raison d'être étant donné la dévalorisation de notre monnaie, qui entraîne une hausse continue des prix de toute nature. Mais dans l'avenir nous pourrions la faire disparaître sans grands risques pour nos recettes.

g) Cessation d'occupation - Les clauses prévues à ce sujet ne soulèvent pas d'objection de notre part.

En résumé, les améliorations qui pourraient être apportées aux règles actuelles du C.C.O. pour que le régime des locations réponde à une situation normale, seraient les suivantes :

- 1° - donner aux locataires remplissant certaines conditions, de trafic notamment, une garantie de durée;
- 2° - prévoir pour le cas d'éviction une indemnité de résiliation lorsque la construction ou les installations réalisées pourraient être utilisées par la S.N.C.F.;
- 3° - augmenter de 6, à 8 ou 10 h. le délai de chargement ou de déchargement en cas de dessertes successives rapprochées;
- 4° - donner la possibilité au locataire d'obtenir dans le traité la garantie que la S.N.C.F. acceptera d'effectuer plusieurs dessertes;
- 5° - améliorer les clauses relatives aux accidents de toute nature (de personnes et autres) et aux incendies, en vue de se rapprocher du droit commun dans toute la mesure du possible;
- 6° - prévoir que, sous certaines conditions, le locataire pourra payer par annuités ou mensualités les dépenses engagées pour son compte par la S.N.C.F.
Prévoir également que la S.N.C.F. pourra, dans certains cas, effectuer des travaux pour le compte du locataire et prendre à sa charge, sous certaines garanties de trafic et de durée, tout ou partie des dépenses engagées;
- 7° - aménager les taux de location en fonction de la fidélité du client et récompenser notamment par un abaissement important la fidélité totale;
- 8° - réduire, ou même dans la majorité des cas supprimer les redevances perçues au titre de frais de manœuvres; en tout cas les rendre uniformes et forfaitaires;
- 9° - faire disparaître, dès stabilisation des conditions monétaires, la clause rendant solidaires les redevances pour loyer et frais de manœuvres du taux des tarifs marchandises.

CCA MF

9 Mai

2

S.J.

3.665^{bis} ch

V.R. Domaine 93 D/991

Monsieur le Secrétaire Général Adjoint,

En réponse à votre lettre du 17 avril dernier, j'ai l'honneur de vous faire connaître que le nouveau projet de réglementation des accès particuliers dans les gares, que vous avez bien voulu me communiquer, ne donne pas lieu à observations de ma part, si ce n'est en ce qui concerne la clause "Responsabilité".

En effet, du 5ème alinéa de l'art. 4, il semblerait résulter que le régime de responsabilité imposé au permissionnaire est différent suivant que ce dernier déroge ou non aux prescriptions légales ou réglementaires relatives au Chemin de fer. Or, de l'ensemble du texte, il ressort que le permissionnaire supporte l'intégralité des risques dans tous les cas. - L'alinéa serait donc à supprimer comme n'ajoutant rien et pouvant, par contre, soulever des difficultés d'interprétation.

D'autre part, en ce qui concerne les dommages matériels il conviendrait, au dernier alinéa, de mettre à la charge du permissionnaire, non seulement les dommages causés à ses propres installations ou aménagements, mais ceux également causés aux installations ou au matériel de la S.N.C.F. ainsi qu'aux marchandises pouvant appartenir à des tiers.

En définitive, je vous proposerais de rédiger comme suit l'article 4 :

"Le permissionnaire doit, sous sa seule responsabilité, se conformer aux prescriptions légales ou réglementaires relatives au chemin de fer ainsi qu'aux dispositions relatives à la sécurité, qui figurent aux

"présentes conditions, modifiées ou complétées, le cas
"échéant, par le traité.

"Le permissionnaire s'engage à supporter seul, au
"besoin comme assureur de la S.N.C.F., les conséquences
"des accidents de toute nature, quelle qu'en soit la
"cause, qui pourraient survenir, dans les gares ou emprises
"du chemin de fer, tant à sa personne qu'à celle de ses
"représentants, employés ou ouvriers.

"Il supporte dans les mêmes conditions les consé-
"quences des accidents qui seraient occasionnés aux tiers
"et aux agents de la S.N.C.F. par son fait ou celui des
"mêmes personnes.

"Il renonce, en conséquence, à tout recours contre
"la S.N.C.F. ou ses agents pour les causes prévues ci-
"dessus, et s'engage à les garantir contre toute action qui
"pourrait être exercée contre eux, notamment en applica-
"tion de l'article 7 de la loi du 9 avril 1898.

"Le permissionnaire déclare également prendre à sa
"charge tous les risques que pourront courir aussi bien
"ses propres installations ou aménagements que les instal-
"lations ou le matériel de la S.N.C.F., ainsi que les
"marchandises appartenant à des tiers et à elle confiées.
"Il renonce, en conséquence, à tout recours de ce chef
"contre la S.N.C.F. ou ses agents et s'engage à indemniser
"celle dernière et à la garantir contre toute action qui
"serait intentée contre elle à la suite de dommages".

LE CHEF DU CONTENTIEUX,

Hyacinthe de Casneray

D.

CCB.

RESPONSABILITE.

I - Traction et wagons S.N.C.F. - Traction S.N.C.F.
et wagons particuliers ou loués.

Les règles relatives à la responsabilité en cas d'accident ou de dommage sont celles du droit commun. Toutefois, si l'accident ou le dommage se produit sur les voies dépendant d'embranchements particuliers, les questions de responsabilité restent réglées par les dispositions particulières contractuelles régissant les dits embranchements.

II - Traction et wagons particuliers.

L'expéditeur doit, sous sa seule responsabilité, se conformer aux prescriptions légales ou réglementaires relatives au chemin de fer, ainsi qu'aux règlements intérieurs de la S.N.C.F., notamment aux règlements de gare concernant la circulation des trains ou les manœuvres de gare.

Il n'est admis de dérogation, à quelque titre que ce soit, aux prescriptions de l'alinéa précédent qu'aux risques et périls exclusifs de l'expéditeur qui, au cas d'accident ou de dommage, quelles qu'en soient la nature et la cause, renonce à tout recours contre la S.N.C.F. ou ses agents et s'engage, en outre, à indemniser la S.N.C.F. et à la garantir contre toute action qui pourrait être intentée contre elle ou ses agents.

Par contre, sous réserve de l'observation par l'expéditeur des dites prescriptions, chacune des parties contractantes supportera les conséquences des accidents ou dommages de toute nature survenus par sa faute au cours des opérations de brouettage.

Par contre, sous réserve de l'observation par l'expéditeur des dites prescriptions, chacune des parties contractantes supportera, sans recours contre l'autre, les conséquences des accidents survenus à son personnel au cours des opérations de brouettage, et la garantira, le cas échéant, contre les actions qui pourraient être exercées de ce chef contre elle ou ses agents, notamment en application de l'article 7 de la loi du 9 avril 1898.

Il en sera de même pour les dommages et les incendies

C.C.O.

(faute)
hors de
l'engagement
ou

C.C.E.

(forfait)

subis per les installations, le matériel ou autres objets mobiliers.

Les accidents et les dommages causés aux tiers seront à la charge de

L'expéditeur doit se conformer strictement aux prescriptions légales ou réglementaires relatives au chemin de fer, ainsi qu'aux règlements intérieurs de la S.N.C.F., notamment aux règlements de gare concernant la circulation des trains ou les manœuvres de gare.

En outre, les opérations de brouettage sont effectuées sous la responsabilité exclusive, sauf dans le cas où il établirait que l'accident ou le dommage résulte directement d'une faute du chemin de fer.

En conséquence, en cas d'accident ou de dommage, quelles qu'en soient la nature et la cause (sauf la réserve précédente), l'expéditeur renonce à tout recours contre la S.N.C.F. ou ses agents et s'engage, en outre, à les indemniser et à les garantir contre toute action qui pourrait être intentée contre eux.

C.C.E. (art. 7)

A. - Si l'embranché est conforme aux prescriptions légales et réglementaires :

Personnel (accidents) { chacune des parties supporte les conséquences
des accidents survenus à son personnel au cours des
opérations de service de l'embranchement

Installations,
matériel,
Objets mobiliers
(dommages ou incendies) { d.°
(sans avoir intervenu sur l'embranchement, au
matériel roulant, dont l'embranché rippe conformément
au calcul de charge)
(art. 38, 12. al.)

Tiers (accidents
ou dommages) { Sur la 1^{ère} partie de l'embranchement : S.N.C.F.
Sur la 2^{ème} partie : Embranché

B. - Si l'embranché ne s'est pas conformé aux règlements :

risques et pénalités exclusifs de l'embranché

Arrangement Berliet (art. 8)

d.° (mais ^{le terme} "proposés" ne comprennent
que le personnel de manœuvre,
à l'exclusion des ouvriers de l'entreprise)

d.°

Droit commun { chaque partie supporte les fautes
de sa personnel ou de sa responsabilité
(?) de son matériel ou de ses installations

mais :

1. en cas de responsabilité
2. si la responsabilité ne peut être
déterminée } $\frac{1}{2}$
pour chaque partie

Rem : les ouvriers autres que le personnel de manœuvre
paraissent rentrer dans la catégorie des "tiers"

2 novembre 1938

AG

La
3351

Monsieur le Directeur du Service Central
du Mouvement

3p- Comme suite à votre note n° 13.846 (3^{ème} Division) du 24 octobre courant, j'ai l'honneur de vous faire connaître qu'au point de vue juridique, l'article 7 du Cahier des Conditions d'établissement, d'entretien et d'exploitation des embranchements particuliers, proposé par la Commission présidée par M. Rabourdin pour le cas où des dépôts de matières inflammables seraient autorisés sur le chemin de fer, présente un intérêt certain pour la S.N.C.F.

Sans doute, la valeur de la renonciation de l'embranché, en ce qui concerne le matériel ou les marchandises lui appartenant en propre, pourrait strictement être discutée, mais il a été tenu compte du fait que le groupe Standard avait déclaré de lui-même, à l'origine des pourparlers qui avaient précédé l'examen d'une clause incendie uniforme pour tous les Réseaux, être disposé à accepter une telle renonciation.

En tout cas, cette renonciation serait incontestablement

valable pour les objets appartenant à des tiers et entreposés par l'embranché sur le terrain du chemin de fer occupé par lui. Par ailleurs, si le droit commun était appliqué, la S.N.C.F. ne pourrait, dans l'hypothèse d'un incendie né sur ledit terrain, obtenir la réparation du dommage qui serait causé à ses installations par la propagation du feu qu'en démontrant la faute de l'embranché, preuve presque toujours impossible à rapporter.

Toutefois, si vous estimez que la clause en question ne jouerait que rarement alors que, d'autre part, l'intérêt commercial bien compris de la S.N.C.F. devrait l'inciter à accorder le droit commun même aux entrepôts de matières inflammables, je ne puis que me ranger à votre manière de voir.

J'ajoute que je n'ai pas d'objection de principe à formuler sur les projets très étudiés de la Commission Rabourdin dans lesquels il a du reste été tenu compte des quelques observations que mon Service avait eu à présenter au cours des travaux de la Commission.

Ci-joint, en retour, les pièces communiquées.

LE CHEF DU CONTENTIEUX,

24 OCT. 1938

3^{ème}

13.84.6

M.le Chef du Service du Contentieux

Je vous transmets les projets ci-joints de "Chhier des Conditions d'établissement, d'entretien et d'exploitation des embranchements particuliers " et d'Instruction Commune fixant les " Principes devant régir les embranchements particuliers " résultat de l'étude de la Commission présidée par M.RABOURDIN à laquelle vous étiez représenté.

Ces projets ne donnent pas lieu à objection de principe de ma part.

Je considère que l'application du droit commun telle qu'elle est prévue à l'article 7 constitue une mesure particulièrement favorable à l'embranché et susceptible de l'attirer à nous.

J'inclinerais d'ailleurs vers la généralisation de l'application du droit commun en l'étendant aux entrepôts de matières inflammables pour lesquels on a maintenu les anciennes formules; je n'ai pas l'impression en effet que la clause prévue nous assure une garantie bien intéressante, tant en raison du faible nombre de cas où elle est susceptible de jouer, que du fait de son caractère assez discutable au point

de vue purement juridique.

Par contre, l'existence de cette clause dans les contrats oblige les intéressés à contracter des assurances très onéreuses, ce qui peut avoir pour effet de les éloigner du rail.

Je vous demanderai de bien vouloir me faire part de votre sentiment à ce sujet.

Enfin, avant de donner la suite que comportent ces projets, je serais désireux de connaître les observations auxquelles ils donnent lieu de votre part et, le cas échéant, les objections de principe que vous estimeriez devoir être soumises à la décision de M. le Directeur Général.

Le Directeur
du Service Central du Mouvement

Signé : Coursat

G.G.O

(Responsible)

Vendredi 26 / juin

9^h 1/2

Gare de Lyon
4 Départs

et C.C.E (Responsible)