

429 LM 3/14

Col.

Nm.
53P
micro
pa

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

Cg - Fcr

SECRET

INSTRUCTION GÉNÉRALE "SERVICE SPÉCIAL"

SÉRIE COMMERCIALE N° 1

SÉRIE SERVICES FINANCIERS-GARES N° 1

**EXÉCUTION DES TRANSPORTS MILITAIRES
EN CAS DE RÉQUISITION TOTALE DES CHEMINS DE FER**

La présente instruction est remise à découvert dès le temps de paix à toutes les gares et stations. En raison de son caractère confidentiel, elle doit être conservée dans un meuble fermant à clef au même titre que les autres documents du service spécial.

Il ne peut en être donné connaissance sous aucun prétexte aux personnes étrangères au service.

Paris, le 15 avril 1939.

Col.

Nm.
53

SECRET

EXÉCUTION DES TRANSPORTS MILITAIRES EN CAS DE RÉQUISITION TOTALE DES CHEMINS DE FER

OBJET DE L'INSTRUCTION

La présente instruction, établie en vue de régler les conditions dans lesquelles sont taxés et comptabilisés les transports militaires en cas de réquisition totale des chemins de fer, est applicable à partir du moment où le Ministre de la Défense nationale et de la Guerre ordonne la réquisition totale des moyens de transport dont dispose la Société Nationale des Chemins de fer Français (S. N. C. F.).

Elle régit, pendant toute la période de réquisition totale, les transports militaires de toute nature effectués par la S. N. C. F. sur l'ordre des Administrations de la Guerre, de l'Air ou de la Marine.

TITRE I

DISPOSITIONS TARIFAIRES

1^o CONDITIONS DE TRANSPORT

CHAPITRE PREMIER

**RÉSERVISTES, MILITAIRES OU MARINS REJOIGNANT INDIVIDUELLEMENT
LEUR LIEU DE MOBILISATION OU DE CONVOCATION ACCOMPAGNÉS OU NON
DE BAGAGES, BICYCLETTES OU CHEVAUX.**

1) — Officiers et hommes de réserve.

Les officiers et les hommes de réserve rappelés sous les drapeaux sont transportés par la S. N. C. F. de leur résidence normale ou accidentelle à leur lieu de mobilisation ou de convocation ou inversement, sans paiement préalable et sur présentation de leur fascicule de mobilisation ou d'un ordre émanant de l'Autorité Militaire.

Les bagages, bicyclettes ou chevaux que les officiers et hommes de réserve peuvent être autorisés à remettre au transport soit d'après les règlements militaires, soit suivant les indications de l'ordre de rappel ou, le cas échéant, du fascicule de mobilisation, donnent lieu à la délivrance aux intéressés d'un bulletin de bagages ou d'un récépissé sans taxe qui devra être restitué à la gare destinataire lors de la prise de livraison.

11) — Militaires ou marins en permission régulière et rappelés à leur corps.

Ces militaires ou marins doivent acquitter le prix de leur place ainsi que, le cas échéant, la taxe prévue pour le transport de leurs bagages.

CHAPITRE 2

MILITAIRES OU MARINS VOYAGEANT EN UNITÉS CONSTITUÉES ACCOMPAGNÉS OU NON D'ANIMAUX OU DE MATÉRIEL (1)

Les transports de l'espèce sont effectués aux prix et conditions qui sont prévus par l'arrêté interministériel du 24 janvier 1939 dont les dispositions essentielles sont reprises ci-après :

I. — Transports par trains ordinaires de l'exploitation ;

II. — Transports par autorails ;

III. — Transports par trains spéciaux militaires.

Pour chacune de ces catégories de transport, le régime de taxation est indiqué ci-après :

I. — Transports par trains ordinaires de l'exploitation.

a) Personnel.

1 f 10 par kilomètre et par compartiment, (sans considération du nombre de voyageurs par compartiment) avec maximum de 7 f 20 par kilomètre et par voiture.

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

0 f 60 par tête et par kilomètre, avec maximum de 3 f 60 par wagon utilisé et par kilomètre.

L'Autorité Militaire peut demander l'affectation exclusive de wagons du type habituellement utilisé pour le transport des animaux, moyennant la perception, quel que soit le nombre d'animaux chargés, d'une taxe de 3 f 60 par wagon et par kilomètre.

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

2 francs par tonne et par kilomètre, avec maximum de 10 francs par wagon et par kilomètre (un wagon à bogies étant compté pour 2 wagons dans le calcul du maximum).

Pour les chargements comprenant des masses indivisibles de plus de 20 tonnes et nécessitant l'utilisation de wagons d'un type spécial, le maximum de taxe est porté à 30 francs par wagon et par kilomètre.

(1) On entend par unités constituées, la formation de manœuvre : section, peloton, compagnie, escadron, batterie, groupe, bataillon, régiment, etc., qui se déplace avec ses moyens d'action sous la conduite de ses cadres.

d) Matériel roulant sur rails.

Taxe sur le poids réel réduit de 3 t 5 par essieu, à raison de 2 f 25 par tonne et par kilomètre, avec minimum de 4 f 50 par unité et par kilomètre.

Lorsque pour l'exécution des règles de sécurité, le matériel roulant doit être isolé par un ou plusieurs wagons à l'intérieur de la rame dont il fait partie, ces wagons sont taxés quel que soit leur type, à raison de 4 f 80 par wagon et par kilomètre parcouru.

L'ensemble des taxes à percevoir pour le transport d'une unité constituée voyageant par un même train ne doit pas être supérieur à celle qui résulterait de l'application des dispositions énoncées au paragraphe III ci-après pour les transports par trains spéciaux militaires.

II. — Transports par autorails.

Les transports par autorails s'effectuent sur demande expresse de l'Autorité Militaire :

— soit par autorail spécial ;

— soit par autorail du service normal.

La S. N. C. F. n'est pas tenue de mettre en marche un autorail spécial si elle ne dispose pas dans ses réserves du matériel nécessaire (1).

Elle ne doit mettre à la disposition de l'Autorité Militaire des places d'un autorail du service régulier que s'il ne doit pas en résulter des difficultés d'exploitation qui nécessiteraient soit la mise en marche d'un second autorail, soit le remplacement d'un autorail du service régulier par un train à vapeur.

Le transport des unités constituées par autorail spécial ou par autorail du service normal donne lieu à l'application d'une taxe qui sera établie par le Service de la S. N. C. F., chargé de la Liquidation des Transports (2).

Pour permettre la détermination de cette taxe, les gares devront préciser sur leurs écritures :

— dans le cas de transport par autorail spécial :

a) le type d'autorail utilisé avec ou sans remorque ;

b) les points de départ et de destination ;

c) le cas échéant, le parcours effectué haut le pied depuis le point de départ jusqu'au point où l'autorail est mis à la disposition de l'unité constituée ;

d) le trajet de retour qui comprend s'il y a lieu le parcours effectué depuis le point terminus du transport jusqu'au point d'origine du premier parcours à vide (centre d'attache où se trouvait l'autorail avant d'être mis à la disposition de l'unité constituée).

— dans le cas de transport par autorail du service normal :

a) le point de départ et de destination ;

b) le nombre de places occupées (assises ou debout) ;

c) le poids total des bagages.

III. — Transports par trains spéciaux militaires.

45 f par train composé de 10 véhicules (3) ou payant pour ce nombre et par kilomètre, taxe augmentée de 3 f par kilomètre et par véhicule en sus de 10 (3), avec maximum de 100 f par train et par kilomètre.

(1) Dans le cas où le transport par autorail se révélerait indispensable, le chef de la gare de départ demanderait des instructions à son Chef d'arrondissement.

(2) L'adresse de ce Service sera donnée en temps utile par avis spécial.

(3) Les véhicules à bogies comptent pour deux véhicules.

Toutefois, lorsqu'un train spécial militaire est scindé sur une partie du parcours pour lui permettre l'emprunt de lignes à profil accidenté, chacune des parties du train est taxée, pour ce parcours, au prix prévu ci-dessus réduit de 10 %.

D'autre part, lorsqu'un train spécial militaire emprunte de nuit une section de ligne où la circulation est interrompue la nuit, il est perçu une taxe supplémentaire de 15 f par kilomètre de parcours effectué sur cette section de ligne pendant l'interruption du service normal.

De même, lorsqu'un train spécial militaire circule sur une section de ligne où, en exploitation normale, les trains de même tonnage que le train spécial militaire comportent l'emploi de la double traction, les frais supplémentaires de traction sur cette section de ligne sont décomptés à raison de 20 f par kilomètre de parcours effectué en double traction.

Dans le cas d'emprunt d'un raccordement militaire non exploité normalement, l'Administration militaire rembourse à la S. N. C. F. les dépenses engagées pour metre temporairement en service ce raccordement. Mention de l'utilisation de raccords de l'espèce doit donc être faite, le cas échéant, sur les écritures.

Par ailleurs, si le matériel mis à la disposition de l'autorité militaire pour un transport par train spécial militaire n'est pas utilisé dans le délai de 24 heures à compter de l'heure fixée pour le départ ou de l'heure de mise à disposition effective du matériel (si celle-ci se trouvait être postérieure à la première) l'Administration militaire acquitte les frais de stationnement calculés à raison de :

- 30 f par journée indivisible de fourgon ou de wagon } non compris le jour de mise à disposition
- 95 f par journée indivisible de voiture } du matériel.
- à voyageurs.

Si le transport commandé n'a pas lieu, la Société nationale des Chemins de fer français est rémunérée des frais de rassemblement et de déplacement du matériel par une allocation de 75 f par véhicule.

Lorsque, sur l'ordre de l'autorité militaire, un train spécial militaire est formé dans une gare, puis dirigé à vide sur une autre gare pour y prendre charge, ce transport donne lieu à l'allocation d'une taxe de 1 f 30 par véhicule et par kilomètre, un véhicule à bogies étant compté pour deux véhicules.

CHAPITRE 3

MILITAIRES OU MARINS VOYAGEANT SOIT EN DÉTACHEMENT (1), SOIT ISOLEMENT

Il est fait application à ces militaires ou marins ainsi qu'à leurs chevaux, mulets ou autres animaux inscrits sur les contrôles de l'armée et à leurs bagages, des prix et conditions qui sont prévus en temps de paix pour les transports de l'espèce. (Voir Tarifs généraux Voyageurs, art. 2 et 11 et Tarif à vitesse unique pour le transport des animaux vivants.)

Toutefois, les dispositions du chapitre 2, paragraphe III (transports par trains spéciaux militaires) sont également applicables aux trains spéciaux qui pourraient être demandés par l'Autorité Militaire pour les transports importants d'éléments ne voyageant pas en unités constituées.

(1) Le détachement est le groupe formé par la réunion de plusieurs militaires appartenant à la même unité ou à des unités différentes, commandé par un ou plusieurs grades spécialement désignés.

CHAPITRE 4

TRANSPORT DE MATÉRIEL, DENRÉES, ANIMAUX DE BOUCHERIE, APPROVISIONNEMENTS ET MARCHANDISES DE TOUTE NATURE A LA CHARGE DES DÉPARTEMENTS DE LA GUERRE, DE L'AIR ET DE LA MARINE.

I. — Transports en général.

Sauf indications contraires indiquées ci-après, les transports visés au présent chapitre sont effectués aux prix et conditions qui sont prévus pour les transports commerciaux par les tarifs de la S. N. C. F.

II. — Dispositions spéciales applicables aux matières dangereuses et aux projectiles de guerre non chargés.

Le transport des matières dangereuses et des projectiles de guerre non chargés est admis au bénéfice des prix indiqués ci-après dans tous les cas où ils sont plus réduits que ceux des tarifs commerciaux.

a) Matières dangereuses (explosibles; inflammables) classées dans les trois premières catégories du Règlement du 12 novembre 1897, remises en petite vitesse par wagon chargé de 4 tonnes ou payant pour ce poids :

Première catégorie.	Prix fixé par le barème spécial n° 1
En ce qui concerne la dynamite, la taxe est appliquée avec un minimum de 17 f 80 par expédition et par kilomètre sur les lignes où il n'existe pas de trains réguliers de marchandises et dans le cas seulement où la Société Nationale des Chemins de fer est dans l'obligation de mettre en marche des trains spéciaux ou des trains facultatifs exclusivement affectés à des transports de dynamite.	Indiqué à l'annexe n° 1 de la présente Instruction sur le poids réel de la marchandise, majoré dans les conditions indiquées ci-après : Marchandises classées en première catégorie : Majoration de 50 %.
Il est perçu, en outre, une taxe de 2 f 40 par kilomètre pour chaque wagon isolateur vide fourni à la demande de l'Autorité Militaire.	
Deuxième catégorie	{ Marchandises classées en deuxième catégorie : Majoration de 25 %.
Troisième catégorie	{ Marchandises classées en troisième catégorie : Majoration de 10 %.

b) Projectiles de guerre non chargés, expédiés par wagon chargé de 10 tonnes ou payant pour ce poids.
Prix fixés par le barème spécial n° 2 qui figure à l'annexe n° 2 de la présente Instruction.

III. — Transports par trains spéciaux.

L'Autorité Militaire expéditrice peut, sur sa demande, obtenir la mise en marche de trains spéciaux.

La composition de ces trains spéciaux, ainsi que les conditions du trajet (horaires, escales, etc.) sont arrêtées de concert entre l'Autorité Militaire et la Société Nationale des Chemins de fer Français en observant les règles de sécurité qui régissent l'exploitation des chemins de fer.

Pour l'exécution de ces transports par trains spéciaux, l'Administration Militaire acquitte les taxes indiquées ci-après :

a) **Trains spéciaux à grande vitesse :**

45 f par train de dix véhicules (1) ou payant pour ce nombre et par kilomètre, taxe augmentée de 3 f par kilomètre et par véhicule en sus de dix (1), avec maximum de 100 f par train et par kilomètre.

b) **Trains spéciaux à petite vitesse :**

40 f par train de dix véhicules (1) ou payant pour ce nombre et par kilomètre, taxe augmentée de 2 f 70 par véhicule en sus de 10 (1), avec maximum de 90 f par train et par kilomètre.

Les prix indiqués ci-dessus sont réduits de 40 % lorsque, à la demande de l'Administration Militaire, le train spécial circule à vide.

Si le matériel mis à la disposition de l'Autorité Militaire pour un transport par train spécial n'est pas utilisé dans le délai de 24 heures, à compter de l'heure fixée pour le départ ou de l'heure de mise à disposition effective du matériel — si celle-ci est postérieure à la première — l'Administration Militaire acquitte les frais de stationnement calculés à raison de :

20 f par véhicule (1) et par journée indivisible non compris le jour de mise à disposition du matériel.

Si le transport, demandé par train spécial est rapporté, la Société Nationale des Chemins de fer Français est rémunérée des frais de rassemblement du matériel par une allocation de 50 f par véhicule (1).

2° TAXES ACCESSOIRES

I. — Droits d'enregistrement et de timbre.

Tous les prix précédemment indiqués comprennent le droit d'enregistrement et de timbre, à l'exception toutefois des transports visés au Chapitre 4 §§ I et II.

II. — Manutention.

Pour les transports effectués par wagon complet ou par train spécial, les opérations de chargement au départ et de déchargement à l'arrivée doivent être assurées par l'Administration Militaire. Ces transports ne sont donc pas passibles de frais de manutention.

III. — Désinfection des wagons ayant servi aux transports d'animaux.

L'Administration Militaire acquittera pour la désinfection de ces wagons, les taxes qui sont prévues à ce titre par les tarifs sauf, toutefois en ce qui concerne les chevaux visés au paragraphe I du chapitre premier.

IV. — Appareils de levage.

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

3° CONDITIONS D'APPLICATION

Les conditions d'application des tarifs commerciaux demeurent applicables aux transports visés aux chapitres 2, 3 et 4 de la présente Instruction en tout ce qui n'est pas contraire aux dispositions particulières de cette Instruction.

(1) Les véhicules à bogies comptent pour deux véhicules.

TITRE II

DISPOSITIONS COMPTABLES

1° OPÉRATIONS AU DÉPART

Titres de transport.

Les titres de transport établis par les autorités militaires qualifiées et destinés à justifier l'exécution par voie ferrée des transports de toute nature et à permettre la liquidation ultérieure des taxes et frais grevant ces transports sont :

- a) **pour les transports visés au Chapitre 2 du Titre I** (Militaires ou marins voyageant en unités constituées) : un bon de chemin de fer portant en tête la mention « Unité Constituée » (modèle 127 de la Nomenclature) (1) ;
- b) **pour les transports visés au Chapitre 3 du Titre I** (Militaires ou marins voyageant soit en détachement soit isolément) : un bon de chemin de fer portant en tête la mention « Détachement » (Modèle 127 bis de la Nomenclature) ;
- c) **pour les transports visés au Chapitre 4 du Titre I** (Transports de matériel, denrées, animaux de boucherie, approvisionnements et marchandises de toute nature à la charge des départements de la Guerre, de l'Air et de la Marine) : la lettre de voiture administrative du modèle ordinaire.

Autorités ayant qualité pour établir les titres de transport.

Les Autorités Militaires autorisées à délivrer les titres de transport sont désignées ci-après :

DÉSIGNATION DES AUTORITÉS AYANT QUALITÉ POUR DÉLIVRER LES TITRES DE TRANSPORT	NATURE DES TITRES DE TRANSPORT QU'ELLES SONT AUTORISÉES À DÉLIVRER	
	Bons de chemin de fer pour les transports visés en a) et b)	Lettres de voiture administrative pour les transports visés en c)
Chef de corps	1	—
Chefs d'établissement	1	1
Commandants de dépôt	1	—
Commandants des écoles militaires	1	—
Commandants des bureaux de recrutement	1	1
Fonctionnaires de l'intendance et leurs suppléants	1	—
Présidents des commissions de réquisition	1	1
Présidents des commissions de réception de ravitaillement	—	—
Commissaires militaires des :		
Commissions et sous-commissions de réseau	1	—
Commissions de gares	1	—
Présidents des commissions de chemins de fer de campagne	1	—

(1) ou un « Ordre de transport - Bon de chemin de fer » - Formule C 2 à bande rouge.

Etablissement des écritures.

Les gares ont à établir dans les conditions d'usage :

- un billet collectif et ses annexes, pour les transports remis avec un bon de chemin de fer ;
- un groupe d'imprimés du modèle spécial aux transports administratifs, pour les transports remis avec une lettre de voiture administrative.

Calcul des taxes et inscription des taxes et frais sur les écritures.

Les taxes sont établies par les gares dans les conditions indiquées au titre I, même on ce qui concerne les transports remis avec bon de chemin de fer (1).

Toutefois, en ce qui concerne spécialement les transports définis au chapitre premier (§ 1) et ceux qui sont effectués par autorails (II du chapitre 2) les gares n'ont pas à intervenir dans le calcul des taxes. Sur les bons de chemin de fer afférents aux transports par autorails elles portent la mention « Frais de transport à déterminer par le Service S. N. C. F. de la Liquidation des Transports ».

Les gares inscrivent sur les billets collectifs et les pièces annexes et sur les lettres de voiture administratives et les groupes d'écritures, aux emplacements réservés à cet effet :

- les taxes de transport proprement dites ;
- le cas échéant, les divers frais survenus au départ (location d'appareils de levage, etc.)

Comptabilisation des titres de transport.

Transports remis avec bon de chemin de fer : Les gares de départ n'ont aucune opération comptable à effectuer ; elles observent strictement les dispositions du temps de paix sous réserve qu'elles doivent comme il est dit ci-dessus, calculer la taxe de transport et l'inscrire sur le bon de chemin de fer et sur le billet collectif.

Transports remis avec lettre de voiture administrative : Les gares doivent inscrire les lettres de voiture administrative sur des comptes d'expédition (détail ou charges complètes, selon le cas) distincts de ceux établis pour les transports commerciaux. La numérotation des expéditions est faite à la plume dans une série continue commençant au n° 1 le premier jour de l'application des dispositions de la présente Instruction.

Envoi des écritures aux gares destinataires.

Il est indispensable que les écritures accompagnent constamment les transports militaires. Par suite, en période de réquisition totale des chemins de fer, les écritures de ces transports doivent toujours être acheminées par les mêmes trains que les transports en faisant l'objet.

Envoi au Service chargé de la liquidation des transports du décalque des feuilles de transport.

Les gares de départ adressent tous les dix jours au Service de la S. N. C. F. chargé de la Liquidation des Transports (2), à l'appui d'un fichet indiquant le nombre des envois effectués, les décalques des feuilles de transport comprises dans les piqûres constituées par le billet collectif.

(1) Les nouveaux modèles de bons de chemin de fer : 127 et 127 bis de la Nomenclature comportent un emplacement réservé au décompte des Taxes. Les gares vont recevoir un nouveau modèle de billet collectif comportant un emplacement analogue. En attendant la distribution de ce nouveau modèle, les gares indiquent le détail de la taxe au bas de l'imprimé du modèle actuel.

(2) L'adresse de ce Service sera donnée en temps utile par avis spécial.

2° OPERATIONS A L'ARRIVÉE

Prise en charge des transports par les gares destinataires.

Les gares destinataires appliquent les dispositions du temps de paix, c'est-à-dire que :

- pour les transports effectués avec bon de chemin de fer, les gares destinataires n'ont aucune comptabilité à tenir,

- pour les transports effectués avec lettre de voiture administrative, les gares destinataires doivent prendre en charge ces transports sur des comptes d'arrivages. Toutefois, contrairement à ce qui se passe pour le temps de paix, il doit être établi des comptes d'arrivages (détail ou charges complètes, selon le cas) distincts de ceux établis pour les transports commerciaux.

Livraison des envois.

En temps de paix, la gare destinataire remet à la livraison, en échange d'un récépissé provisoire, la lettre de voiture administrative au destinataire, lequel doit, dans les trois jours, la restituer dûment déchargée.

Cette disposition n'est pas applicable en période de réquisition totale des chemins de fer. La décharge doit toujours pendant cette période être exigée du destinataire ou de son représentant au moment même de la livraison.

Reprise sur le Service S. N. C. F. de la Liquidation des Transports (1) du montant des frais de transport et des autres frais éventuels.

Transports effectués avec bon de chemin de fer : Les gares destinataires adressent au Service S. N. C. F. de la Liquidation des Transports, sous pli spécial, les feuilles de transport et les bons de chemin de fer recueillis à l'arrivée. Elles n'ont à effectuer, pour cet envoi, aucune opération comptable.

Transports effectués avec lettre de voiture administrative : Les gares destinataires doivent reprendre, dans les conditions habituelles, sur le Service S. N. C. F. de la Liquidation des Transports, au moyen d'un transfert comptable établi par Ministère, les taxes de transport et le cas échéant, les autres frais décomptés, à l'arrivée. Les transferts comptables ainsi établis sont accompagnés des factures de transport et des lettres de voiture administratives correspondantes.

L'envoi des bons de chemin de fer et des feuilles de transport, ainsi que celui des transferts comptables prévus ci-dessus, ont lieu tous les dix jours.

3° TRANSPORTS EN PROVENANCE OU A DESTINATION DES RESEAUX SECONDAIRES

Pour les transports qui ont à emprunter, au départ ou à l'arrivée, une ligne appartenant à un réseau secondaire, il y a lieu d'opérer comme suit :

A. — Transports remis avec un bon de chemin de fer.

a) *Transports en provenance d'un réseau secondaire*. — Ce réseau remet le transport à la gare de jonction S. N. C. F. avec le bon de chemin de fer en se créant dans son compte de remises des frais de transport qui lui sont dus.

La gare de jonction opère, pour le surplus, comme si elle était gare expéditrice. En outre, elle enregistre sur un relevé spécial comportant les références utiles les transports de l'espèce

(1) L'adresse de ce Service sera donnée en temps utile par avis spécial.

et reprend, tous les dix jours, sur le Service S. N. C. F. de la Liquidation des Transports, au moyen d'un transfert comptable, le montant de son découvert, relevé à l'appui.

b) **Transports à destination d'un réseau secondaire.** — La gare de jonction S. N. C. F. remet le bon de chemin de fer et la feuille de transport correspondante au petit réseau. Le réseau secondaire procède aux opérations le concernant.

Lorsque le transport est terminé, la gare destinataire du réseau secondaire retourne à la gare de jonction S. N. C. F. le bon de chemin de fer et la feuille de transport, dûment régularisés, et contre reprise des frais afférents au parcours sur le réseau secondaire.

La gare de jonction S. N. C. F. opère, pour le surplus, comme si elle était gare destinataire : en outre, elle reprend sur le Service de la Liquidation des Transports, au moyen d'un transfert comptable, le montant de son découvert, comme il est indiqué en a) ci-dessus.

B) Transports remis avec une lettre de voiture administrative.

a) **Transports en provenance d'un réseau secondaire.** — Ce réseau remet le transport à la gare de jonction avec la S. N. C. F. avec la lettre de voiture administrative en se créditant, dans son compte de remises, des frais de transport qui lui sont dus d'après ses tarifs.

La gare de jonction fait suivre ces frais en débours, comme transport antérieur en ayant soin de détailler ces frais sur la lettre de voiture administrative et sur les écritures de réexpédition.

b) **Transports à destination d'un réseau secondaire.** — La gare S. N. C. F. établit les écritures pour la gare de jonction seulement. Cette gare transmet le transport au réseau secondaire avec la lettre de voiture administrative en se créditant, dans son compte de remises, du montant du port dû dont elle est à découvert.

Le réseau secondaire assure la continuation du transport et inscrit sur la lettre de voiture administrative le montant de la taxe et des frais afférents au parcours sur ses lignes.

Lorsque la livraison est faite, la gare destinataire du réseau secondaire retourne à la gare de jonction S. N. C. F. la lettre de voiture administrative, dûment déchargée, et la facture de transport, contre reprise de la totalité des frais dont elle est à découvert, c'est-à-dire des frais de transport dont le réseau secondaire avait été débité lors de la remise de l'envoi, augmentés des frais de transport de la gare de jonction à destination et des autres frais éventuels survenus à l'arrivée.

De son côté, la gare de jonction se couvre de cette reprise en opérant comme si elle était gare destinataire, c'est-à-dire en en reprenant à son tour le montant sur le Service S. N. C. F. de la Liquidation des Transports.

4^o DISPOSITIONS DIVERSES

Transport scindé en cours de route.

Lorsque, par suite d'accident, par ordre de l'Autorité Militaire ou pour permettre l'emprunt des lignes à profil accidenté, un transport est scindé en cours de route, la gare où a lieu la division du transport, laisse suivre le titre de transport primitif (bon de chemin de fer ou lettre de voiture administrative) revêtu des certificats contradictoires, ainsi que les autres pièces d'accompagnement, dûment annotées, avec la fraction continuant vers la première destination ou, en cas de changement de destination, avec la fraction la plus importante.

Pour l'acheminement du complément de l'envoi, elle crée une nouvelle piqûre portant le même numéro que le transport primitif pour la nouvelle destination et elle remet le billet collectif correspondant au chef du Détachement accompagnant la fraction ou l'envoi au destinataire par voie postale, si ladite fraction n'est pas accompagnée.

La feuille de transport de cette piqûre tenant lieu de bon de chemin de fer ou de lettre de voiture administrative du chef de détachement, le convoyeur ou le destinataire, suivant le cas, sont tenus d'y porter, le cas échéant, les mêmes certifications, constatations ou décharges que sur le titre.

Autres mutations en cours de route.

Les divers changements apportés en cours de route aux stipulations du contrat de transport primitif et qui portent soit sur la destination, soit sur la composition du transport doivent être mentionnés et certifiés contradictoirement par le chef de détachement ou l'Autorité militaire locale qui a ordonné la modification, ainsi que par le chef de la gare où elle se produit, sur les titres qui accompagnent ledit transport (bon de chemin de fer ou lettre de voiture administrative). Le bon de chemin de fer comporte, au verso, une case réservée à cet effet. Sur la lettre de voiture administrative, les mentions utiles doivent être portées dans le cadre du verso réservé au décompte des frais de transport.

Lorsque des circonstances de force majeure résultant d'un événement de guerre ont obligé un Chef de gare à modifier d'office des itinéraires, il constate le fait sur le bon de chemin de fer ou sur la lettre de voiture administrative, et il en rend compte le plus tôt possible à la Commission régionale dont il dépend. Celle-ci envoie immédiatement au Liquidateur des Transports de Guerre les certifications nécessaires pour que les modifications dont il s'agit prennent le caractère de modifications ordonnées par une Autorité qualifiée de façon qu'il puisse en être tenu compte dans la liquidation.

Les mentions inscrites sur les titres de transport doivent être reproduites exactement au verso de la feuille de transport de la piqûre créée en cours de route ou au verso de la feuille d'expédition et de la facture de transport des écritures administratives originales.

Stationnement du matériel.

1^o **Au départ.** — Lorsque le matériel mis à la disposition de l'Autorité Militaire n'a pas été utilisé, dans un délai de 24 heures à compter de l'heure fixée pour le départ ou de l'heure de mise à disposition effective du matériel (si celle-ci se trouve être postérieure à la première), il est dû des droits de stationnement :

a) S'il s'agit d'un transport effectué avec un bon de chemin de fer, la gare de départ indique au verso de ce bon, ainsi que de la feuille de transport, le nombre de journées indivisibles de stationnement (non compris le jour de mise à disposition du matériel) et le nombre, par nature, de fourgons, de wagons à marchandises ou de voitures à voyageurs passibles de la pénalité de retard ;

b) Si le transport est effectué avec une lettre de voiture administrative, la gare de départ indique au verso de cette pièce, ainsi que de la feuille d'expédition et de la facture de transport le nombre de journées de stationnement dans les conditions visées en a).

Lorsque le transport commandé n'a pas lieu la gare en informe le Service de liquidation par une note spéciale et lui fournit toutes indications nécessaires au décompte des frais de stationnement et de rassemblement (1).

2^o **En cours de route.** — Le matériel chargé ou vide dont le stationnement en cours de transport provoqué par un ordre de garage de l'Autorité Militaire excède 24 heures, donne également lieu au décompte de droits de stationnement ;

3^o **A l'arrivée.** — Le matériel chargé qui, à la gare d'arrivée n'est pas libéré dans le délai de 24 heures après la mise à disposition de l'Autorité Militaire est passible des droits de stationnement. Il en est de même du matériel vide non utilisé dans le même délai.

Dans ces différents cas, la gare d'arrêt ou la gare d'arrivée porte toutes les indications utiles sur les écritures accompagnant ledit matériel, dans les conditions indiquées en a) et b) ci-dessus.

(1) Elle a soin de préciser notamment le nombre de véhicules à bogies.

Transport remis sans titre de transport.

D'une manière générale, tous les transports effectués sur un ordre de l'autorité militaire doivent donner lieu à l'établissement d'un titre de transport.

En conséquence, tout transport remis à une gare sans être accompagné d'un titre de transport conforme aux formules réglementaires (bon de chemin de fer ou lettre de voiture administrative) est ajourné jusqu'à la réception par la gare de départ, d'un titre de transport régulier.

Toutefois, en l'absence d'Autorité munie de formule de bon de chemin de fer ou de lettre de voiture administrative, et dans le cas où l'urgence du transport est certifiée par le Chef de détachement ou par le Chef de service expéditeur, il peut être exceptionnellement donné suite au transport, par la remise à la gare de départ d'une copie de l'ordre de mouvement ou de l'ordre télégraphique, certifié par le Chef de détachement ou par le chef de service expéditeur (1) ; cette copie, qui doit porter en toutes lettres les indications d'effectif et de tonnage à transporter et le nombre de wagons chargés au départ, est valable en liquidation. En pareil cas, la gare de départ établit une piqûre du modèle à utiliser pour les transports effectués avec bon de chemin de fer et remet le billet collectif au Chef de détachement ou à l'expéditeur.

Les dispositions de l'alinéa précédent s'appliquent également dans les cas suivants :

- a) Mouvement de matériel vide (wagons isolés ou rames constituées) prescrit par l'Autorité Militaire entre deux points désignés ;
- b) Envoi sur un point désigné, après réparation ou révision aux ateliers, des wagons particuliers ou aménagés ;
- c) Déplacement des machines prises en location ;
- d) Transports des wagons-grues demandés pour usage.

Le Directeur Général,

P. O. : LE DIRECTEUR DES SERVICES FINANCIERS, P. O. : LE DIRECTEUR DU SERVICE COMMERCIAL,
BROCHU BOYAUX

(1) En cas d'atterrissage d'un appareil d'aviation ou d'aéronautique et à défaut d'une Autorité qualifiée pour délivrer un titre de transport régulier, le transport peut toutefois être effectué sur réquisition établie par le militaire aviateur ou aéronaute pour tenir lieu soit de bon de chemin de fer, soit de lettre de voiture administrative.

ANNEXE N° 1 A L'INSTRUCTION GÉNÉRALE « SERVICE SPÉCIAL », SÉRIE COMMERCIALE N° 1 DU 15 AVRIL 1939 RELATIVE A L'EXÉCUTION DES TRANSPORTS MILITAIRES EN CAS DE RÉQUISITION TOTALE DES CHEMINS DE FER.

BARÈME SPÉCIAL N° 1

DISTANCES	PRIX PAR TONNE	
	correspondant à la distance de jalonnement.	par kilomètre en sus de la distance de jalonnement jusqu'au jalonnement suivant.
6 kilomètres	1238	127
25 —	36 50	1 24
50 —	67 50	1 20
100 —	127 50	1 15
200 —	242 50	1 14
300 —	356 50	1 14
400 —	470 50	1 14
500 —	584 50	1 14
600 —	698 50	1 06
700 —	804 50	1 06
800 —	910 50	0 90
900 —	1.000 50	0 90
1.000 —	1.090 50	0 75
1.100 —	1.165 50	0 75
1.200 —	1.240 50	0 75
1.300 —	1.315 50	0 75
1.400 —	1.390 50	0 75
1.500 —	1.465 50	0 75

ANNEXE N° 2 A L'INSTRUCTION GÉNÉRALE « SERVICE SPÉCIAL », SÉRIE COMMERCIALE N° 1 DU 15 AVRIL 1939 RELATIVE A L'EXÉCUTION DES TRANSPORTS MILITAIRES EN CAS DE RÉQUISITION TOTALE DES CHEMINS DE FER.

BARÈME SPÉCIAL N° 2

DISTANCE DE JALONNEMENT	PRIX PAR TONNE	
	correspondant à la distance de jalonnement.	par kilomètre en sus de la distance de jalonnement jusqu'au jalonnement sui- vant.
6 kilomètres	9179	0188
25 —	26 50	0 86
50 —	48 00	0 71
100 —	83 50	0 60
200 —	143 50	0 52
300 —	195 50	0,52
400 —	247 50	0 47
500 —	294 50	0 47
600 —	341 50	0 38
700 —	379 50	0 38
800 —	417 50	0 23
900 —	440 50	0 23
1.000 —	463 50	0 23
1.100 —	486 50	0 23
1.200 —	509 50	0 23
1.300 —	532 50	0 23
1.400 —	555 50	0 23
1.500 —	578 50	0 23

SOCIÉTÉ
NATIONALE

des

CHEMINS DE FER
FRANÇAIS

**COMMISSION CENTRALE
DES CHEMINS DE FER**

Tr

INSTRUCTION GÉNÉRALE
SÉRIE PERSONNEL DU MATÉRIEL ET DE LA TRACTION N° 5

Paris, le 31 janvier 1940

DEB.
COL.

Nm.
43

C. C. P. 46

RÉGIME DE TRAVAIL DU PERSONNEL SÉDENTAIRE DU MATÉRIEL ET DE LA TRACTION PENDANT LA DURÉE DES HOSTILITÉS

(application du Décret du 6 Octobre 1939)

Article 1^{er}.

Les dispositions de la présente Instruction sont applicables aux agents du Service du Matériel et de la Traction autres que :

- 1° — les agents places sur une échelle au moins égale à 10,
- 2° — les agents de conduite des machines, à l'exception de ceux affectés à des services de remonte, de navette, de manœuvres, ou de dépôt.

DÉFINITIONS

Article 2.

Pour l'application des dispositions de la présente Instruction, on appelle :

- jour : la journée de calendrier comptée de 0 à 24 h.
- journée de service : le service, y compris notamment les déplacements, les délais d'attente et, s'il y a lieu, les interruptions de travail, assuré entre deux repos journaliers consécutifs ou entre un repos journalier et le repos périodique suivant ou précédant.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 3.

- 1° — Pour les agents effectuant un travail absorbant et effectivement ininterrompu, la durée du travail effectif d'une journée de service sera de 10 h. au plus. Toutefois, à titre exceptionnel, elle pourra être portée à 11 h. 30 une fois entre deux repos périodiques consécutifs, étant entendu que la durée moyenne du travail effectif des journées de service sera de 10 h. entre ces deux repos périodiques.
- 2° — Les tableaux de service des agents assurant un service qui ne doit être interrompu à aucun jour de la semaine, soit en un seul poste, soit en postes successifs dans un « cycle d'alternance » couvrant partiellement ou, dans certains cas exceptionnels, totalement les vingt-quatre heures de la journée, seront établis de telle manière que les dimanches de repos soient équitablement répartis, dans l'ensemble de l'année, sur les divers agents assurant le service.