

505LM9/7

1h

(1939-1940)

14

A

V. D. 68 : Facturation des prestations
fournies à l'armée anglaise

D. 927 : Règlement des transports
effectués en France pour le
compte de l'armée anglaise

Exécution des transports militaires britanniques

Instruction Générale M.16 - C.18 & 13 - F.Gares21	2.12.39
Circulaire d'application 1	5. 2.40
Rectificatif 1 à l'I.G.	27. 3.40
Rectificatif 2 à l'I.G.	8. 4.40
Rectificatif 1) la circulaire 1	10. 5.40

Paris, le 10 mai 1940.

Col.

Nm.
33

C.C. P. 47

**TRANSPORT DES MUNITIONS DE L'ARMÉE BRITANNIQUE
SUR LES LIGNES DE LA S. N. C. F.
PENDANT LA DURÉE DES HOSTILITÉS**

Les rectifications suivantes sont à faire à la plume au tableau Annexe I qui figure aux pages 3 et 4 de la circulaire précitée :

- 1° — Supprimer à la page 3 (catégorie A) la désignation « Cartridges S.A.303 - Cartouches pour obus de petit calibre 303 - 1^{re} » ;
- 2° — Apporter les modifications indiquées ci-après :

DÉSIGNATION ANGLAISE	TRADUCTION FRANÇAISE	CATÉGORIE au point de vue transport par chemin de fer
Page 3, catégorie B, il y a :		
Tubes perc. S A cartridge.	Tubes à percussion, cartouches pour armes de petit calibre.	4°
Il faut :		
Cartridge 303 S A.	Cartouches pour armes de petit calibre.	4°
Page 4, catégorie E, il y a :		
Fuze Safety.	Mèche sécurité.	2°
Il faut :		
Fuze Safety.	Mèche sécurité.	4°

En outre, les Agents inscriront sur cette Circulaire la mention :
« Modifiée par le Rectificatif n° 1 du 10 mai 1940 ».

Le Commissaire Militaire,
PAQUIN.

Le Commissaire Technique,
R. LE BESNERAIS.

14

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

**COMMISSION CENTRALE
DES CHEMINS DE FER**

Cm

RECTIFICATIF N° 2
A L'INSTRUCTION GÉNÉRALE
SÉRIE M. — Transports N° 16
SÉRIE C. — Voyageurs N° 18
SÉRIE C. — Marchandises N° 13
SÉRIE SERVICES FINANCIERS-GARES N° 21

du 2 décembre 1939

Transports Militaires britanniques

Paris, le 8 avril 1940.

Col.

Nm.
33

C.C. P. 31

**APPLICATION DU TARIF SPÉCIAL G.V. N° 1 AUX TRANSPORTS
DES POSTES BRITANNIQUES EFFECTUÉS PAR WAGONS OU FOURGONS POSTAUX**

Les Agents colleront, dès réception, le bécuet rectificatif ci-dessous, en remplacement du texte correspondant de l'article 25 de l'Instruction Générale précitée.

Ils inscriront, en outre, sur cette Instruction Générale la mention : « Modifiée par le Rectificatif N° 2 du 8 avril 1940 (Chapitre III, article 25) ».

Le Commissaire Militaire,

PAQUIN.

Le Commissaire Technique,

R. LE BESNERAIS.

443. — Paris, Imprimerie administrative Centrale, 8, rue de Furstenberg (244)

— 10 —

Article 25. — Fourgons et Wagons postaux. — Ces transports donnent lieu à l'établissement par les services expéditeurs d'une lettre de voiture (Freight Warrant) mod. 497 A et d'une piqure mauve dont l'utilisation est prévue au Chapitre II (article 11) de la présente instruction.

Ils sont soumis aux prix et conditions du tarif spécial P.V. N° 1, si l'expédition est demandée en petite vitesse et du tarif spécial G.V. N° 1, si l'expédition est demandée en grande vitesse.

Pour l'application de ces dispositions, les gares doivent s'efforcer d'obtenir ou de déterminer le poids du chargement.

Rectificatif N° 2 à l'Instruction
Générale, Série M. — Transports
N° 16, Série C. — Voyageurs N° 18,
Série C. — Marchandises N° 13,
Série Services Financiers - Gares
N° 21.
Bécuet à coller sur le texte cor-
respondant de l'article 25 (page 10).

14

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

**COMMISSION CENTRALE
DES CHEMINS DE FER**

Cm

RECTIFICATIF N° 1
A L'INSTRUCTION GÉNÉRALE
SÉRIE M. — Transports N° 16
SÉRIE C. — Voyageurs N° 18
SÉRIE C. — Marchandises N° 13
SÉRIE SERVICES FINANCIERS-GARES N° 21

du 2 décembre 1939
Transports Militaires britanniques

Paris, le 27 mars 1940.

COL.

Nm.
58

C.O. P. 31

**UTILISATION DE DÉCLARATIONS COMMERCIALES ORDINAIRES,
A DÉFAUT DE LETTRES DE VOITURE (FREIGHT WARRANT) MODÈLE 497 A**

Les agents colleront, dès réception, le béquet rectificatif ci-dessous, en remplacement du texte correspondant de l'article 10 de l'Instruction Générale précitée.

Ils devront, en outre, inscrire sur l'Instruction Générale la mention : « Modifiée par le Rectificatif N° 1 du 27 mars 1940 (chapitre II, art. 10) ».

Le Commissaire Militaire,
PAQUIN.

Le Commissaire Technique,
R. LE BESNERAIS

Rectificatif N° 1 à l'Instruction Générale, Série M. — Transports N° 16, Série C. — Voyageurs N° 18, Série C. — Marchandises N° 13, Série Services Financiers-Gares N° 21.
Béquet à coller sur le texte correspondant de l'article 10 (page 5)

Article 10. — A défaut des titres britanniques et français, par exemple parce qu'il n'y a pas à proximité de R.T.O. britannique, ni d'Intendance française, les gares doivent accepter les déclarations commerciales ordinaires revêtues de la mention :

« Armée Britannique — Transport à régler — déclaration d'expédition délivrée à défaut de l'imprimé réglementaire ».

Cette mention doit être appuyée du cachet de l'Autorité Militaire Britannique, que la gare d'arrivée doit faire apposer dans le cas où il n'aurait pu l'être au départ.

Il est alors remis à l'expéditeur un récépissé.

En outre, le R. T. O. destinataire a la faculté de remettre à la gare d'arrivée, aux fins de régularisation, une lettre de voiture modèle 497 A sur laquelle doivent être reproduites toutes les indications figurant sur la déclaration d'expédition commerciale. Lorsqu'il use de cette faculté, il doit donner décharge du transport, dans les conditions fixées à l'article 16, ci-après, sur l'exemplaire n° 1 de la lettre de voiture. La gare d'arrivée lui restitue les exemplaires n° 3 et 4 de la lettre de voiture ; elle conserve soigneusement l'exemplaire n° 2 et elle envoie l'exemplaire n° 1, après y avoir annexé la déclaration d'expédition commerciale originale, à la Subdivision de la Liquidation des Transports militaires et administratifs à Blois, dans les conditions indiquées à l'article 17 ci-après.

14

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

**COMMISSION CENTRALE
DES CHEMINS DE FER**

Cm

CIRCULAIRE N° 1
POUR L'APPLICATION

DE L'INSTRUCTION GÉNÉRALE

SÉRIE M. — Transports N° 16

SÉRIE C. — Voyageurs N° 18

SÉRIE C. — Marchandises N° 13

SÉRIE SERVICES FINANCIERS-GARES N° 21

Paris, le 5 février 1940

Col.

Nm.
53

C. O. P. 47

**TRANSPORT DES MUNITIONS DE L'ARMÉE BRITANNIQUE
SUR LES LIGNES DE LA S. N. C. F.
PENDANT LA DURÉE DES HOSTILITÉS**

La présente Circulaire a pour but de préciser les formalités à remplir par les agents des gares et des trains en ce qui concerne les transports des munitions effectués pour le compte de l'Armée Britannique.

Les transports de munitions de l'Armée britannique sont soumis, comme ceux de l'Armée française, aux prescriptions du Règlement Ministériel du 12 novembre 1897 pour le transport par Chemin de fer des matières dangereuses (explosibles, inflammables, vénéneuses, etc...) et des matières infectes, modifiées par le décret du 25 août 1939 dont les dispositions sont reprises dans l'Instruction Générale « Service Spécial », Série Commerciale N° 3 du 28 août 1939.

Ces munitions sont classées pour les besoins de l'armée britannique en cinq catégories A, B, C, D, E, conformément au tableau annexé. Sur ce tableau, ont été portées, en regard des différentes munitions, les catégories françaises correspondantes telles qu'elles résultent du Règlement Ministériel du 12 novembre 1897.

Les prescriptions essentielles à appliquer au transport de ces munitions sont reprises dans l'Instruction Générale N° 3 ; elles sont modifiées ou complétées par les dispositions particulières ci-après :

Déclaration d'expédition :

La déclaration d'expédition doit porter la désignation exacte de la marchandise transportée et mentionner la catégorie **française** à laquelle elle appartient.

Emballage :

L'emballage des munitions britanniques transportées sous enveloppe est réputé conforme à l'emballage prescrit par le Règlement ministériel du 12 novembre 1897.

Chargement :

A. — CHOIX DES WAGONS.

1° — les wagons doivent être pourvus de ressorts de suspension et de tampons de choc à ressorts ;

Les wagons d'encadrement doivent être également munis de tampons à ressort.

2° — *Transport facultatif en wagons plats ou tombereaux.*

Les obus et bombes chargés, amorcés ou non, en caisses ou en vrac, ainsi que les autres munitions en caisses, à l'exclusion des poudres et matières explosives utilisées pour leurs chargements peuvent être transportés en wagons plats ou tombereaux. Ces wagons doivent être bâchés, par les Services militaires expéditeurs.

3° — *Transport obligatoire en wagons couverts.*

Toutes les munitions dont le transport n'est pas prévu, comme pouvant être effectué en wagons plats ou tombereaux, conformément au 2° ci-dessus sont obligatoirement transportées en wagons couverts.

B. — OPÉRATIONS DE CHARGEMENT.

Le transport en vrac des obus chargés et amorcés est autorisé. **Les obus amorcés doivent être transportés couchés et placés parallèlement au petit côté du wagon.**

Toutes précautions doivent être prises pour rendre impossible la chute sur la voie de munitions ou de caisses qui les contiennent. On observera, en particulier, les prescriptions ci-après :

- ne pas charger au-dessus des parois ;
- vérifier le plancher des wagons avant chargement ;
- utiliser au besoin, des planches doublant (en recroisant) le plancher des wagons afin de mieux répartir la charge, notamment quand le chargement des obus (autres que les obus amorcés) se fait debout ;
- bien caler les obus qui ne couvriraient que partiellement le plancher du wagon ;
- veiller à une bonne répartition de la charge, longitudinalement et transversalement.

La capacité totale de chargement des wagons pourra être utilisée pour le transport des matières explosives autres que la gélignite.

Pour la gélignite, le chargement total ne doit pas excéder 5 tonnes, pour un wagon à 2 essieux, et 10 tonnes pour un wagon à 4 essieux.

Le Commissaire Militaire,

PAQUIN.

Le Commissaire Technique,

R. LE BESNERAIS.

MUNITIONS UTILISÉES PAR L'ARMÉE BRITANNIQUE

DÉSIGNATION ANGLAISE	TRADUCTION FRANÇAISE	CATÉGORIE AU POINT DE VUE du transport par Chemin de fer (1)
1	2	3
CATÉGORIE " A "		
Fuzed — Cartridges Q.F.	Cartouches avec fusée pour canons à tir rapide.	1 ^{re}
" 3 in. 20 cwt	3 pouces — 2240 livres	1 ^{re}
" 3 in. 20 cwt	4 pouces — 2240 livres	1 ^{re}
" 25 pr. H.E. and Shrap Shell	25 livres obus explosif et obus à shrapnel	1 ^{re}
" 25 pr. Cartridge	25 livres cartouche	1 ^{re}
Cartridges S.A. 303	Cartouches pour obus de petit calibre 303	1 ^{re}
Fuzed — 3.7" A.A. H.E. and Shrap	3.7" pour D.C.A. explosifs et shrapnels	1 ^{re}
CATÉGORIE " B "		
Cartridges B. L.	Cartouches B.L. (breech loading) pour canons.	
60 pr	60 livres	1 ^{re}
6" Howr	6" obusiers	1 ^{re}
6" Gun	6" canons	1 ^{re}
8" Howr	8" obusiers	1 ^{re}
9.2" Howr	9.2" obusiers	1 ^{re}
12" Howr	12" obusiers	1 ^{re}
Fuses percn.	Fusée à percussion.	
N° 106 type	Type N° 106	1 ^{re}
N° 101 type	Type N° 101	1 ^{re}
Fuses T. et P.	Fusées T. et P.	1 ^{re}
N° 80 or 88 types	Types N° 80 ou 88	1 ^{re}
Shell B. L.	Obus B.L.	1 ^{re}
60 pr.	60 livres	1 ^{re}
6" gun or howr	6" canon ou obusier	1 ^{re}
6" howr	6" obusier	1 ^{re}
8" howr	8" obusier	1 ^{re}
9.2" howr	9.2" obusier	1 ^{re}
9.2" Gun	9.2" canon	1 ^{re}
12" howr	12" obusier	1 ^{re}
Tubes, percn. S.A. cartridge	Tubes à percussion, cartouches pour armes de petit calibre.	4 ^e

DÉSIGNATION ANGLAISE	TRADUCTION FRANÇAISE	CATÉGORIE AU POINT DE VUE du transport par Chemin de fer (1)
1	2	3
CATÉGORIE " C "		
Grenades N° 36 M	Grenades N° 36 M.	1 ^{re}
M.L. 3" mortat Bombs	M.L. 3" Bombes-mortier	1 ^{re}
H.E. aircraft	Explosifs de D.C.A.	1 ^{re}
20 lb	20 livres	1 ^{re}
R.L. 112 lb	R.L. 112 livres	1 ^{re}
G.P. 120 lb	G.P. 120 livres	1 ^{re}
G.P. 250 lb	G.P. 250 livres	1 ^{re}
CATÉGORIE " D "		
Cartridges, signal or illuminating.	Cartouches de signalisation ou éclairantes.	1 ^{re}
1 in	1 pouce	1 ^{re}
1 1/2 in	1 pouce 1/2	1 ^{re}
Generators Smoke N° 5	Générateurs fumig. N° 5	2 ^e
Grenades signal	Grenades de signalisation	2 ^e
Shell smoke 6" howr	Obus fumig. 6" obusier	1 ^{re}
Shell smoke 25 pdr	Obus fumig. 25 livres	1 ^{re}
CATÉGORIE " E "		
Detonators — N° 8	Détonateurs — N° 8	1 ^{re}
Detonators — N° 9	Détonateurs — N° 9	1 ^{re}
Fuze instantaneous detonating	Mèche instantanée à détonateur (cordeau détonant)	2 ^e
Fuze safety	Mèche sécurité	2 ^e
Guncotton, dry primers	Coton-poudre en amorces sèches	1 ^{re}
Guncotton, wet-charges, field	Coton-poudre de campagne emballé à l'état humide	1 ^{re}
Slabs, field	Plaques campagne	2 ^e
Gelignite (2)	Gelignite	1 ^{re}
(1) Règlement du 12 novembre 1897 pour le transport des matières dangereuses et des matières infectes. (2) Assimilable à la dynamite par sa composition.		

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

**COMMISSION CENTRALE
DES CHEMINS DE FER**

Cm

INSTRUCTION GÉNÉRALE

SÉRIE M. — Transports N° 16
SÉRIE C. — Voyageurs N° 18
SÉRIE C. — Marchandises N° 13
SÉRIE SERVICES FINANCIERS-GARES N° 21

Paris, le 2 décembre 1939.

Col.

Nm.
53

C. G. P. 31

TRANSPORTS MILITAIRES BRITANNIQUES

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

La présente instruction a pour but de préciser les formalités à remplir par les agents des gares et des trains pour assurer l'établissement régulier des écritures, y compris la taxation, pour constater les modifications survenant en cours de route, pour faire certifier par les Services Militaires destinataires, l'exécution des transports.

Tout transport, quel que soit sa nature et son importance, doit donner lieu à la remise d'un titre accrédité par la S. N. C. F.

CHAPITRE I

TRANSPORTS DE TROUPES

Bons de Chemin de fer et Ordres de transport britanniques.

Article 1^{er}. — Les transports britanniques de troupes avec ou sans matériel doivent donner lieu à l'établissement, par les Services expéditeurs, d'imprimés rédigés en langues française et anglaise.

Le mod. 494 A " Bon de Chemin de fer " (General Railway Warrant, Annexe I) est utilisé pour tout élément voyageant sur une seule destination, autrement que par train militaire ou sanitaire.

Le mod. 493 A " Ordre de transport " (Train Warrant, Annexe II) est utilisé pour tout train militaire ou sanitaire, vide ou chargé.

Chacun de ces modèles constitue une piqure formée de 3 exemplaires :

- le n° 1 destiné au Chef de gare, qui le remet au Chef de train,
- le n° 2 destiné au Chef de détachement ou au Chef de train en cas de rames vides ; il est remis à la gare d'arrivée,
- le n° 3 conservé par l'Autorité Militaire émettrice.

Le mod. 494 A étant utilisé aussi bien pour un détachement que pour une unité constituée, taxés différemment (Voir Instruction Générale "Service spécial", Série Commerciale N° 1, - Série Services Financiers - Gares N° 1, du 13 avril 1939), la gare expéditrice fera préciser par une mention s'il s'agit de l'un ou de l'autre.

Opérations de la gare expéditrice.

Article 2. — Sur le vu de l'une de ces formules, la gare expéditrice confectionne une piqure mod. 376 cc formée de 4 feuillets se remplissant simultanément par décalque :

- a) **la feuille de transport** — à remettre au Chef de train, conjointement avec l'exemplaire n° 1 du Bon de Chemin de fer 494 A ou de l'Ordre de transport 493 A ;
- b) **le billet collectif** — à remettre au Chef de détachement qui le joint à l'exemplaire n° 2 du mod. 494 A ou 493 A ;
- c) **le décalque de la feuille de transport** — à adresser en fin de décade au Service de la Liquidation à Blois ;
- d) **la souche** — à conserver par la gare.

Les divers feuillets du mod. 376 cc doivent reproduire très lisiblement les énonciations figurant sur les titres présentés par les Autorités Britanniques. La gare destinataire à inscrire est celle qui figure sur le 494 A ou 493 A britannique. Les taxes doivent être soigneusement établies et inscrites dans les cadres ad hoc.

Chaque piqure reçoit un numéro d'ordre pris dans une série spéciale affectée à ces transports, qui sont inscrits **pour ordre** sur des comptes mod. 307 cc spéciaux à conserver avec les souches (feuilles 4 de la piqure) "Armée britannique — Transports de troupes".

Opérations de la gare d'arrivée.

Article 3. — A l'arrivée : (1)

- a) Le Chef de train remet à la gare d'arrivée les écritures qui lui ont été confiées au départ, c'est-à-dire l'exemplaire n° 1 du 494 A ou 493 A britannique, et la feuille de transport.
- b) Le Commissaire militaire, ou à défaut le Chef de gare, réclame au Chef de détachement l'exemplaire n° 2 du 494 A ou 493 A britannique et le billet collectif. Ces pièces sont conservées par le Commissaire militaire ou à défaut par la gare destinataire qui les classe dans ses archives.

(1) Ces dispositions, applicables aux transports britanniques, sont différentes de celles applicables aux transports militaires français et qui figurent au bas du billet collectif.

Article 4. — La gare d'arrivée inscrit **pour ordre** sur un compte d'arrivages C. C. 311 spécial aux transports britanniques, toutes les écritures reçues des Chefs de train conformément à l'alinéa a) et adresse à la Subdivision de la Liquidation des transports militaires et administratifs à Blois, les 10, 20 et dernier jour du mois les comptes d'arrivages spéciaux établis pour ordre dans lesquels sont insérés :

- les exemplaires n° 1 des Bons de Chemin de fer ou Ordres de transports (mod. 494 A et 493 A).
- les feuilles de transports (1^{er} feuillet de la piqure mod. 376 cc).

Mutations en cours de transport.

Article 5. — Continuation d'un train britannique au delà de la destination indiquée sur les écritures.

Ce cas se produit souvent.

En effet, pour maintenir le secret des opérations, les Ordres de transport (Train Warrant) mod. 493 A sont fréquemment établis pour une gare déterminée, d'où le train est réexpédié vers une nouvelle destination ; ce fait peut d'ailleurs se reproduire plusieurs fois jusqu'à la gare de destination définitive.

Il n'est pas établi de nouvelles écritures.

Les écritures sont régularisées par le Chef de la gare terminus du parcours pour laquelle elles sont établies. A cet effet, celui-ci porte :

- a) au verso des exemplaires n° 1 et 2 de l'Ordre de transport mod. 493 A (Train Warrant) ;
- b) au verso de la piqure mod. 376 cc (Billet collectif) ;

la mention suivante "Train continue sans modification jusqu'à...". Après avoir signé, le Chef de gare demande la signature du Chef de détachement en attirant au besoin son attention sur les renvois figurant au bas du 493 A en sa possession. S'il refuse de signer, le Chef de gare ajoute : "Le Chef de détachement n'ayant pas reçu d'instructions, n'a pas cru devoir signer" et appose son timbre à date.

Cette régularisation doit être faite obligatoirement à toutes les gares terminus du parcours pour lequel les écritures ont été établies.

Les opérations de la gare d'arrivée (art. 3 et 4) incombent à la gare de destination définitive.

Article 6. — Autres mutations.

Ces mutations peuvent consister en prolongations ou modifications de parcours, ou en changement de composition du détachement du Train, abandon ou reprise de nouveaux éléments.

On opérera d'une façon analogue, c'est-à-dire par mention au dos du 494 A ou 493 A et du billet collectif.

La mention devra décrire exactement et complètement la mutation, de manière à permettre aux Services Financiers de la S. N. C. F. de calculer correctement la taxe et d'encaisser la totalité du prix du Transport.

Remarque.

Article 7. — L'attention du personnel est vivement attirée sur l'importance de ces opérations pour la liquidation des transports militaires.

S'il arrive que le stationnement à la gare de mutation soit insuffisant pour permettre de prendre le contact utile avec le Chef de détachement, il importe que la mention de mutation soit au minimum inscrite et signée par la gare au dos des écritures détenues par le Chef de train. Dans ce cas, la régularisation définitive a lieu dans la première gare où le train a un arrêt suffisant.

En outre, toute gare dans laquelle un train militaire a un arrêt assez important doit se faire présenter les écritures par le Chef de train, s'assurer qu'elles sont en règle et, si elles ne le sont pas, prendre immédiatement les mesures utiles en vue de leur régularisation.

Rôle des Agents des Trains.

Article 8. — D'une manière générale le Chef de train doit avoir le souci de la régularité des écritures et, le cas échéant, prend toutes mesures en son pouvoir pour en provoquer la régularisation et coopérer avec les gares pour la réaliser.

Dans cet esprit, le Chef de train s'assure au départ qu'il possède bien les écritures régulières.

Si le Chef d'un train militaire sait que le train continuera au delà de la destination figurant sur les écritures (1), il doit alerter dès l'arrivée la gare d'escale à partir de laquelle il n'existe plus d'écritures régulières, afin de provoquer l'application des mesures utiles.

S'il sait que le stationnement sera bref, il fait prévenir à l'avance la gare d'escale par une gare intermédiaire.

Une attention toute particulière doit être apportée en cas de relai. Le Chef de train quittant ses fonctions remet ses écritures à la gare en lui signalant, s'il y a lieu, les particularités de celles-ci. Le Chef de train prenant ses fonctions réclame au besoin ses écritures et s'assure de leur régularité.

Enfin, en cas de circulation d'un train militaire vide, le Chef de train joue le rôle attribué par la présente au Chef de détachement.

(1) par exemple, par sa fiche itinéraire.

CHAPITRE II

TRANSPORTS DE MATÉRIEL, DENRÉES, ETC.

Lettre de voiture (Freight Warrant) mod. 497 A — Annexe III.

Article 9. — Tous les transports de matériel, denrées, etc., que les autorités britanniques désirent effectuer, doivent obligatoirement être remis avec une lettre de voiture (Freight warrant) mod. 497 A, certifiée par leur représentant local.

En général, ces lettres de voiture sont établies par les soins d'un Office anglais (désigné par les lettres R. T. O. (1). Dans le cas où il en serait démuné, le R. T. O. britannique est autorisé à utiliser les lettres de voiture françaises. Les gares doivent alors obligatoirement ajouter en caractères rouges la mention " ARMÉE BRITANNIQUE ".

Chaque lettre de voiture mod. 497 A se compose de 4 exemplaires :

- le n° 1 — destiné au Chef de gare,
- le n° 2 — destiné au Chef de train,
- le n° 3 — envoyé par la poste, après timbrage par la gare expéditrice, par les soins de l'autorité britannique, à l'organisme destinataire,
- le n° 4 — formant souche conservée par le service expéditeur.

Article 10. — A défaut des titres français et anglais, par exemple parce qu'il n'y a pas à proximité d'intendance française, ni de R. T. O. britannique, les gares peuvent accepter les déclarations commerciales ordinaires revêtues de la mention :

« Lettre de voiture administrative — Transport à régler avec l'Autorité Britannique, délivrée à défaut de l'imprimé réglementaire ».

Cette mention doit être appuyée du cachet de l'intendance ou de l'Autorité Militaire, que la gare d'arrivée doit faire apposer dans le cas où il n'aurait pu l'être au départ.

Il est alors remis à l'expéditeur un récépissé.

Il serait opéré de la même façon s'il était remis par le Service expéditeur une déclaration d'expédition du type commercial avec bande tricolore (N° 165 de la nomenclature militaire française).

Opérations de la gare expéditrice ; préparation des écritures.

Article 11. — Après reconnaissance des marchandises, la gare établit une piqure de couleur mauve (transports administratifs) qui se compose de 4 feuillets :

- a) la feuille d'expédition - à annexer à l'exemplaire N° 1 de la lettre de voiture britannique mod. 497 A., pièces qui accompagnent le transport et qui doivent être remises à la gare d'arrivée.
- b) la feuille de chargement - à joindre à l'exemplaire N° 2 de la lettre de voiture britannique, à remettre au Chef de train.
- c) la facture de transport à joindre également à la feuille d'expédition ci-dessus.
- d) la souche à conserver par la gare.

(1) Railway Transport Office.

Les divers feuillets de la piqure mauve doivent reproduire exactement les énonciations figurant sur les titres présentés par les autorités britanniques. Les taxes doivent être soigneusement établies et inscrites dans les cadres ad hoc.

Chaque piqure reçoit un numéro d'ordre pris dans une série spéciale (détail ou charges complètes). Ces piqures font l'objet d'inscriptions comptables sur des comptes d'expédition 307 CC spéciaux "Armée britannique. Transports de matériel."

Ces comptes sont envoyés à la Subdivision du Contrôle des Recettes Marchandises à Trouville, à la date et dans les conditions prescrites par le tableau annexe à l'Avis Général - Services Financiers-Gares N° 3.

Taxation.

Article 12. — Afin de permettre la taxation correcte des transports britanniques, les gares s'assurent que les colonnes 1 à 7 de la lettre de voiture mod. 497 A. sont bien remplies.

Lorsqu'il s'agit de trains spéciaux, la taxation est faite dans les conditions prévues aux pages 5 et 6 de l'Instruction Générale - Service Spécial - Série Commerciale N° 1 - Série Services Financiers-Gares N° 1. La mention "Train spécial" doit être portée dans la colonne "Observations" de la lettre de voiture.

Lorsqu'il s'agit de wagons remis pour le transport sans revendication de train spécial, la taxe est établie dans les conditions prévues à la page 5 de l'Instruction ci-dessus rappelée.

En tout état de cause, essence et munitions doivent être taxées comme telles. Pour les autres marchandises, lorsque la nature n'est pas explicitement indiquée, la taxe est établie aux conditions du tarif spécial P. V. N° 1.

Article 13. — Lorsque l'Autorité Britannique a donné un poids global pour l'ensemble des wagons inscrits sur une même lettre de voiture, les gares doivent s'efforcer d'obtenir les renseignements complémentaires utiles pour déterminer le poids de chaque wagon afin de faciliter les réexpéditions ou mutations possibles en cours de route.

Dans le cas où, exceptionnellement, il serait impossible de déterminer le poids d'une manière précise, la taxation serait faite d'après le poids probable maximum et, à défaut, d'après la charge inscrite sur la caisse de chaque wagon.

La concordance des poids anglais et des poids français est indiquée sur le tableau figurant à l'annexe IV de la présente instruction

Statistique.

Article 14. — Les gares expéditrices doivent avoir soin d'apposer sur les écritures leur timbre de codification et d'inscrire tous les renseignements utiles pour l'établissement de la statistique, à l'exception toutefois du numéro de code de la marchandise ; ce dernier renseignement est indiqué par la Subdivision de la Liquidation des Transports militaires et administratifs à Blois.

Opérations de la gare destinataire.

Article 15. — La gare destinataire inscrit les écritures reçues sur des comptes d'arrivages mod. 311 cc (détail ou charges complètes) spéciaux intitulés "Armée Britannique. Transports de matériel".

Elle comptabilise dans la forme ordinaire le montant des ports dus.

Article 16. — Livraison. — La lettre de voiture britannique mod. 497 A. ne comportant pas de cadre spécial pour la décharge à donner par les Autorités destinataires, la gare d'arrivée colle au verso de la lettre susvisée (exemplaire n° 1) un papillon imprimé en langues française et anglaise libellé de la manière suivante :

« Reçu en bon état extérieur les marchandises mentionnées au recto qui ont été livrées { en gare
sur embranchement

A. le.
Le destinataire,

et fait signer cette pièce par le destinataire.

La gare destinataire conserve trace dans les conditions habituelles des livraisons ainsi faites.

Au cas où l'exemplaire N° 1 de la lettre de voiture britannique manquerait à l'arrivée, la décharge serait requise au dos de l'exemplaire N° 2 joint à la feuille de chargement.

Article 17. — La gare destinataire envoie :

1° - les 10, 20 et dernier jour du mois à la Subdivision de la Liquidation des Transports Militaires et des Administrations Publiques à Blois, à l'appui d'un "transfert comptable" :

- les factures de transport (3^e feuillet de la piqure mauve).
- les exemplaires de la lettre de voiture britannique, exemplaire N° 1 ou N° 2, qui ont reçu la décharge.

2° — en fin de mois, à la Subdivision du Contrôle des Recettes-Marchandises, à Trouville, les comptes d'arrivages mod. 311 cc., auxquels sont annexées les feuilles d'expédition (1^{er} feuillet de la piqure mauve)

Les feuilles de chargement ainsi que les deuxièmes exemplaires des lettres de voiture britanniques sont soigneusement conservés par la gare destinataire.

Frais divers, stationnement, etc.

Article 18. — Les frais divers qui, habituellement, doivent figurer dans la colonne "Transport" des écritures, sont inscrits dans la colonne Transport de la feuille d'expédition et de la facture de transport pour être compris dans le montant du port dû.

Les taxes de pesage, de bûchage, de location de grue, de stationnement en gare,

etc., décomptées au tarif commercial, sont inscrites sur la feuille d'expédition et sur la facture de transport.

Tous ces frais sont détaillés avec toutes les références utiles, sur un bordereau mod. 450 cc spécial intitulé "Armée Britannique".

Ce bordereau, établi au décalque, est envoyé en fin de mois, à la Subdivision du Contrôle des Recettes-Marchandises en gare de Trouville, dans les conditions habituelles.

La souche est conservée par la gare.

Transports au départ ou à destination des embranchements militaires ou civils, etc., réquisitionnés par les Autorités Britanniques.

Article 19. — Les droits d'embranchements de 1 f, 1 f 25 ou 1 f 50 par tonne sont ajoutés sur les feuilles d'expédition et sur les factures de transports et les frais d'excédent de séjour (indemnité pour retard), de desserte spéciale, de manœuvre à l'intérieur de l'embranchement, de reconnaissance, etc., font l'objet comme d'usage, de relevés spéciaux, établis en double exemplaire, présentés en fin de mois à l'Autorité Britannique aux fins d'acceptation.

Cette formalité remplie, le gare s'en débite par 451 cc puis amortit son découvert en en reprenant le montant par transfert comptable sur la Subdivision de la Liquidation des transports militaires et des Administrations Publiques à Blois. Elle joint au transfert ainsi établi un exemplaire des relevés spéciaux visés à l'alinéa précédent. Elle conserve soigneusement le double dans ses archives.

Réexpéditions.

Article 20. — Deux cas sont à considérer :

1^{er} cas. — La demande de réexpédition est présentée par l'Autorité Militaire Britannique avant la livraison.

La gare d'arrivée décompte les frais de réexpédition et fait suivre en débours les frais de transport antérieurs dont elle a pris charge ainsi que les frais de magasinage, stationnement, etc... survenus à l'occasion du séjour de la marchandise ou des véhicules en gare.

Les pièces primitives : lettre de voiture mod. 497 A et facture de transports dûment complétées et approuvées par l'Autorité Militaire Britannique, sont adressées à la nouvelle gare destinataire avec la marchandise.

2^e cas. — La demande de réexpédition est présentée après la livraison.

La gare exige de l'Autorité Militaire Britannique la remise d'une nouvelle lettre de voiture mod. 497 A et établit une piqure mauve pour la nouvelle destination.

Les frais de magasinage, stationnement, etc... survenus, le cas échéant, pendant le séjour de la marchandise ou des véhicules en gare, après prise en charge, sont détaillés sur les écritures de réexpédition et font l'objet d'un « débours », approuvé par l'Autorité Britannique.

Dans les deux cas, si le séjour des véhicules s'est produit sur un embranchement les frais divers sont à traiter comme il est dit à l'art. 19.

Article 21. — Pour les mutations en cours de route, les agents des gares et des trains doivent opérer comme il est prescrit aux art. 5 à 8 inclus de la présente instruction.

CHAPITRE III

DISPOSITIONS DIVERSES

A. — Transports remis sans titre régulier.

Article 22. — Troupes. — Les R. T. O. momentanément démunis de mod. 494 A ou 495 A utilisent soit des bons 494 A au lieu de bons 495 A ou inversement, soit des bons de chemins de fer français.

A défaut de tout imprimé, ce qui peut arriver notamment dans le cas où un détachement isolé doit se déplacer, la gare exigera au minimum une feuille signée du Chef de détachement ou du R. T. O. et indiquant les caractéristiques du transport permettant de calculer les taxes telles qu'elles devraient figurer sur le 494 A. Cette feuille sera établie en 3 exemplaires numérotés 1, 2, 3, qui tiendront lieu des 3 feuillets du 494 A et qui seront annotés : « à défaut de 494 A » et visés par le Représentant de l'Autorité Militaire Britannique.

La gare de départ sur remise de ce document établira la piqure mod. 376 cc.

Article 23. — Marchandises. — Etant donné la possibilité d'utiliser, à défaut de lettre de voiture mod. 497 A, une feuille d'expédition ordinaire dûment annotée (ainsi qu'il est prévu au Chapitre II), aucun transport de l'espèce ne doit être accepté sans écritures.

Si, exceptionnellement, certains transports parvenaient sans être accompagnés des pièces prévues, la gare destinataire devrait se mettre immédiatement en rapport avec la gare expéditrice aux fins de régularisation.

B. — Transports des Postes Britanniques.

Article 24. — Sacs postaux convoyés. — Ces transports donnent lieu à l'établissement par les services expéditeurs d'un bon de chemin de fer mod. 494 A (General Railway Warrant) et d'une piqure mod. 376 cc dont la description et l'emploi sont définis au chapitre 1^{er} (articles 1 et 2) de la présente instruction.

Ils sont taxés à raison de 1 f 40 par km et par compartiment.

Article 25. — Fourgons et Wagons postaux. — Ces transports donnent lieu à l'établissement par les services expéditeurs d'une lettre de voiture (Freight Warrant) mod. 497 A et d'une piqûre mauve dont l'utilisation est prévue au chapitre II (article 11) de la présente instruction.

Ils sont taxés au tarif général des messageries, sur un minimum de 1.500 kg.

Article 26. — Trains spéciaux. — Ces transports donnent lieu à la remise de lettres de voiture mod. 497 A portant l'indication « Train spécial » dans la colonne Observations, et à l'établissement de piqûres mauves.

La taxe à appliquer à ces transports est celle résultant des dispositions du Chapitre IV paragraphe 3 de l'Instruction Générale - Service Spécial - Série Commerciale N°1 - Série Services Financiers-Gares N°1 du 15 avril 1939 (Trains spéciaux à grande vitesse).

SURTAXES LOCALES

Article 27. — Les surtaxes locales temporaires doivent être perçues pour les transports de l'Armée anglaise, comme pour les transports commerciaux, dans les conditions fixées par les recueils des Tarifs Voyageurs et Marchandises. Elles sont comptabilisées dans la forme ordinaire sans distinction avec celles afférentes aux transports commerciaux. Les gares reprennent le montant de leur découvert par transfert comptable sur la Subdivision de la Liquidation des transports militaires et des Administrations Publiques à Blois.

Bulletin hebdomadaire des recettes.

Article 28. — Le montant des taxes des transports britanniques doit figurer sur un relevé mod. 530 cc spécial aux transports de l'Armée Britannique. (voir avis comptabilité du 4 novembre).

Les gares ont donc à fournir à leur Arrondissement éventuellement trois relevés 530 cc, correspondant respectivement aux transports commerciaux, aux transports de la Défense Nationale français et aux transports de l'Armée Britannique.

Le Commissaire Militaire,
PAQUIN.

Le Commissaire Technique,
R. LE BESNERAIS.

ARMÉE BRITANNIQUE.

Exemplaire N°
Copy

Army Book 494 A.

BON DE CHEMIN DE FER General Railway Warrant

Pour le Transport à Exécuter par train
For the movement by train.

De à
From to

Par d'un Détachement.
Via of a party.

Commandé par
Under the command of

Timbre de la Gare de Départ.
Departure station stamp.

Date d'expédition.
Date of departure.

	Nombre Number	Poids Weight	Essieux Axles	Observations Remarks
Officiers, Officers				
Hommes de Troupe, Other ranks				
Animaux, Animals				
Voitures Hippomobiles, Horsed vehicles				
Voitures Automobiles, Camions, Tracteurs et Remorques, Motor cars, trucks, lorries, tractors and trailers.				
Véhicules Chenilles, Tracked vehicles (carriers, tanks, dragons)				
Canons, Guns				
Bagages, Baggage				
Matériel, Denrées, Stores, supplies, etc.				

Certifié.
Signed R.T.O. Chef de Gare.

At A
Date Date

R.T.O. to fill in for statistics.
Traffic loaded in area.

PRESCRIPTIONS

On se sert de ce bon de chemin de fer pour tout élément voyageant sur une seule destination, sauf lorsqu'on emploie l'ordre de transport A. B. 495 A.

Exemplaire N° 1. Chef de Gare.
Exemplaire N° 2. Chef de Détachement ou gradé le plus ancien. Cette copie sert de billet et doit être rendue au Commissaire Britannique de la Gare (ou en l'absence de ce dernier au Chef de Gare) à l'arrivée à la destination.

Exemplaire N° 3. Souche.

INSTRUCTIONS

This Warrant is to be used for all parties of personnel travelling to one destination by any train, unless the train warrant A.B. 495 A is used.

Copy N° 1. Station Master.

Copy N° 2. O i/c party or senior passenger. This serves as a ticket, and is given to the R.T.O. (or in his absence to the Station Master) at destination on arrival.

Copy N° 3. File.

(Format $29\frac{1}{2} \times 38\frac{1}{2}$).

Exemplaire	No.
Copy	

Army Book 495A.

Date d'expédition
Date of departure

Observations.	
Remarks.	

TOTAL.

Observations.	Remarks.
<p>1. The first observation was made on the 1st of January, 1880, at 10 o'clock, A.M., when the temperature of the air was 32° F., and the wind was from the north-east at 10 miles per hour.</p> <p>2. The second observation was made on the 2nd of January, 1880, at 11 o'clock, A.M., when the temperature of the air was 34° F., and the wind was from the north-east at 10 miles per hour.</p> <p>3. The third observation was made on the 3rd of January, 1880, at 12 o'clock, M., when the temperature of the air was 36° F., and the wind was from the north-east at 10 miles per hour.</p> <p>4. The fourth observation was made on the 4th of January, 1880, at 1 o'clock, P.M., when the temperature of the air was 38° F., and the wind was from the north-east at 10 miles per hour.</p> <p>5. The fifth observation was made on the 5th of January, 1880, at 2 o'clock, P.M., when the temperature of the air was 40° F., and the wind was from the north-east at 10 miles per hour.</p> <p>6. The sixth observation was made on the 6th of January, 1880, at 3 o'clock, P.M., when the temperature of the air was 42° F., and the wind was from the north-east at 10 miles per hour.</p> <p>7. The seventh observation was made on the 7th of January, 1880, at 4 o'clock, P.M., when the temperature of the air was 44° F., and the wind was from the north-east at 10 miles per hour.</p> <p>8. The eighth observation was made on the 8th of January, 1880, at 5 o'clock, P.M., when the temperature of the air was 46° F., and the wind was from the north-east at 10 miles per hour.</p> <p>9. The ninth observation was made on the 9th of January, 1880, at 6 o'clock, P.M., when the temperature of the air was 48° F., and the wind was from the north-east at 10 miles per hour.</p> <p>10. The tenth observation was made on the 10th of January, 1880, at 7 o'clock, P.M., when the temperature of the air was 50° F., and the wind was from the north-east at 10 miles per hour.</p>	<p>1. The first observation was made on the 1st of January, 1880, at 10 o'clock, A.M., when the temperature of the air was 32° F., and the wind was from the north-east at 10 miles per hour.</p> <p>2. The second observation was made on the 2nd of January, 1880, at 11 o'clock, A.M., when the temperature of the air was 34° F., and the wind was from the north-east at 10 miles per hour.</p> <p>3. The third observation was made on the 3rd of January, 1880, at 12 o'clock, M., when the temperature of the air was 36° F., and the wind was from the north-east at 10 miles per hour.</p> <p>4. The fourth observation was made on the 4th of January, 1880, at 1 o'clock, P.M., when the temperature of the air was 38° F., and the wind was from the north-east at 10 miles per hour.</p> <p>5. The fifth observation was made on the 5th of January, 1880, at 2 o'clock, P.M., when the temperature of the air was 40° F., and the wind was from the north-east at 10 miles per hour.</p> <p>6. The sixth observation was made on the 6th of January, 1880, at 3 o'clock, P.M., when the temperature of the air was 42° F., and the wind was from the north-east at 10 miles per hour.</p> <p>7. The seventh observation was made on the 7th of January, 1880, at 4 o'clock, P.M., when the temperature of the air was 44° F., and the wind was from the north-east at 10 miles per hour.</p> <p>8. The eighth observation was made on the 8th of January, 1880, at 5 o'clock, P.M., when the temperature of the air was 46° F., and the wind was from the north-east at 10 miles per hour.</p> <p>9. The ninth observation was made on the 9th of January, 1880, at 6 o'clock, P.M., when the temperature of the air was 48° F., and the wind was from the north-east at 10 miles per hour.</p> <p>10. The tenth observation was made on the 10th of January, 1880, at 7 o'clock, P.M., when the temperature of the air was 50° F., and the wind was from the north-east at 10 miles per hour.</p>

Observations. Remarks.

(f)

Arrivée. Arrive.	Départ. Depart.
(d)	(e)

Copy N ^o . 3.	File.
--------------------------	-------

(Format 22% x 40%)
(Couleur rose)

Exemplaire N^o
Copy

Army Book 497A.

Date d'expédition }
Date of despatch. }

Chef de Gare.

Date
Date

NOTE. — When train conducting officers, armed train guards, etc., accompany a train, they do not cause the stores to be "accompanied" for the purposes of accounting. The coach or wagon in which the T.C.O. or armed guard is travelling will be accounted for in the same way as the loaded stores wagons on the train.

MESURES DE POIDS ANGLAISES

(Tableau de concordance avec les mesures de poids françaises)

ABRÉVIATIONS		ÉQUIVALENT EN POIDS FRANÇAIS ET ANGLAIS			
Ton	= T	1 T	= 20 cwt	=	1.016 kgs,
Hundredweight	= cwt	1 cwt	= 4 q	=	50 kgs, 800
Quarter	= q	1 q	= 28 lb	=	12 kgs, 700
Pound	= lb	1 lb	= 16 oz	=	0 kg, 454
Ounce	= oz	1 oz	=	=	0 kg, 028 gr, 375

TABLEAUX DÉVELOPPÉS

Oz	lb	q	cwt	T
gr.	kg.	kg.	kg.	kg.
1 = 28,375	1 = 0,454	1 = 12,700	1 = 50,800	1 = 1.016
2 = 56,750	2 = 0,908	2 = 25,400	2 = 101,600	2 = 2.032
3 = 85,125	3 = 1,362	3 = 38,100	3 = 152,400	3 = 3.048
4 = 113,500	4 = 1,816	4 = 50,800 ou	4 = 203,200	4 = 4.064
5 = 141,875	5 = 2,270	1 cwt	5 = 254, »	5 = 5.080
6 = 170,250	6 = 2,728		6 = 304,800	6 = 6.096
7 = 198,625	7 = 3,178		7 = 355,600	7 = 7.112
8 = 227, »	8 = 3,632		8 = 406,400	8 = 8.128
9 = 255,375	9 = 4,086		9 = 457,200	9 = 9.144
10 = 283,750	10 = 4,540		10 = 508, »	10 = 10.160
11 = 312,125	11 = 4,994		11 = 558,800	11 = 11.176
12 = 340,500	12 = 5,448		12 = 609,600	12 = 12.192
13 = 368,875	13 = 5,902		13 = 660,400	13 = 13.208
14 = 397,250	14 = 6,356		14 = 711,200	14 = 14.224
15 = 425,625	15 = 6,810		15 = 762, »	15 = 15.240
16 = 454, » ou	16 = 7,264		16 = 812,800	16 = 16.256
1 lb	17 = 7,718		17 = 863,600	17 = 17.272
	18 = 8,172		18 = 914,400	18 = 18.288
	19 = 8,626		19 = 965,200	19 = 19.304
	20 = 9,080		20 = 1.016, » ou	20 = 20.320
	21 = 9,534		1 T	30 = 30.480
	22 = 9,988			40 = 40.640
	23 = 10,442			50 = 50.800
	24 = 10,896			60 = 60.960
	25 = 11,350			70 = 71.120
	26 = 11,804			80 = 81.280
	27 = 12,258			90 = 91.440
	28 = 12,712			100 = 101.600
	arrondi 12,700 ou			
	1 q			