

V. D. 68 : Comptabilisation et payement
des transports militaires français
et alliés après la libération.-

ent des transports militaires en cas
quisition totale des chemins de fer.-

ration d'un règlement -

N.C.F. au M. de la D.N.	8.	9.38		
	26.	8.39		
l'envoi du M. des T.P.	30.	8.39		
	C.D. 2.	5.39	38	XIII c)

ification en ce qui concerne les
ports de blessés et malades -

N.C.F. au M. des T.P.	13.	9.39		
	(s) C.D. 19.	9.39	16	II bis

structions de service -

on Générale Service Spécial n° 1	15.	4.39		
" " "	28.	8.39		

ntien du régime jusqu'à cessation
hostilités -

u M. de la Guerre à la S.N.C.F.	6.	9.40		
N.C.F. au M. de la Guerre	26.	9.40		
N.C.F. au M. de la Guerre	19.	10.40		
N.C.F. au M. des T.P.	19.	10.40		

sion des tarifs.
u M.G. à la SNCF

16.11.44

V. D. 14 : Exécution des transports mi-
litaires français pendant la période
de réquisition totale des ch. de fer

D. 9144: Examen général des traités
et arrêtés relatifs aux transports-
militaires.

D. 9142 : Réquisition des Chemins
de fer.-

9194
Règlement des transports militaires
en cas de réquisition totale des chemins de fer

V

Révision des tarifs

Dépêche du M.G. à la S.N.C.F. 16.11.44

D.G.
Ministère de la Guerre

Direction Générale de
l'Intendance

Sous-Direction de la Solde
et des Transports

9 11 44
GOUVERNEMENT PROVISOIRE DE LA
REPUBLIQUE FRANÇAISE

PARIS, le 18 Novembre 1944

M. COURSAT,

Monsieur le Président,

"Voulez-vous désigner
d'urgence nos représentants."

L'Ordonnance du 20 Juin 1944, relative à l'exploitation
signé : FOURNIER des voies ferrées comprises dans les territoires métropolitains
libérés :

- a validé la loi du 5 août 1940 fixant les conditions d'exploitation de diverses lignes ou sections de lignes du réseau ferroviaire français;
- a abrogé le décret du 5 août 1940, relatif aux attributions de la D.C.F. et l'arrêté du 5 août 1940 rapportant les dispositions de l'arrêté du 24 août 1939 portant réquisition des chemins de fer.

En vertu de cette Ordonnance, les réseaux ferrés se trouvent à nouveau placés sous le régime de la réquisition totale, il s'en suit que l'arrêté interministériel du 26 août 1939 relatif au Règlement des Transports Militaires est remis en vigueur.

Certes, les tarifs de cet arrêté ne sont plus en harmonie avec les tarifs actuellement pratiqués par votre Société. Je fais donc procéder par mon Service Technique de la Liquidation des Transports à la refonte de ces tarifs, compte tenu des relèvements déjà consentis depuis le début des hostilités.

Il me semble utile qu'une réunion restreinte entre vos représentants et les miens mette au point, s'il en est besoin, ces tarifs et élabore le modicatif indispensable à l'arrêté en cause.

Je désigne pour mes représentants :

- l'Intendant PICHU, chef du service de la Liquidation des Transports,
- le Capitaine MAILLET, chef du bureau des Transports de la Direction Générale de l'Intendance.

Je vous laisse le soin de fixer la date de cette réunion qui pourrait se tenir au Ministère de la Guerre.

J'attacherai du prix à ce que cette question soit réglée dans un délai assez bref.

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

L'Intendant G^{ral} de 2^{ème} cl. LE COUÏEC
Directeur Général de l'Intendance

9194

REGLEMENT DES TRANSPORTS MILITAIRES EN CAS
DE REQUISITION TOTALE DES CHEMINS DE FER

IV

Maintien du régime jusqu'à la date de cessation des
hostilités

Dépêche du M. de la Guerre à la S.N.C.F.	6. 9.40) <i>ensemble</i>
Lettre S.N.C.F. au M. de la Guerre	26. 9.40	
Lettre S.N.C.F. au M. de la Guerre	19.10.40	
Lettre S.N.C.F. au S. d'E. aux Commun.	19.10.40	

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

N° 538.51
40.143COPIE

19 octobre 1940

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous remettre sous ce pli une copie de notre réponse à la lettre n° 1931.13/5 du 6 septembre 1939 de M. le Ministre Secrétaire d'Etat à la Guerre relative à l'application des textes concernant les transports par voie ferrée, par suite de l'abrogation de l'arrêté du 24 août 1939 portant réquisition des chemins de fer.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments de haute considération.

Le Président
du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications
Direction Générale des Transports - PARIS -

1144

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

N° 536.51
40.143

19 octobre 1940

C O P I E

Monsieur le Ministre,

Par lettre n° 1961-13/5 du 6 septembre 1940, vous m'avez adressé la copie de votre circulaire ministérielle n° 063 13/5 relative à l'application des textes concernant les transports par voie ferrée par suite de l'abrogation de l'Arrêté du 24 août 1939 portant réquisition des chemins de fer.

Ainsi que je vous l'ai précisé par ma lettre D.560.S-536-51-40.110 du 26 septembre dernier, faisant suite à votre lettre n° 064-13/5, les dispositions de l'arrêté interministériel du 26 août 1939 relatif au règlement des transports militaires en cas de réquisition totale des chemins de fer demeurent en vigueur par application de l'article 3 du décret-loi du 5 août 1940.

Sauf modifications à intervenir dans le cadre du décret-loi précité, nous sommes donc tenus à l'application, jusqu'à la date qui sera fixée pour la cessation des hostilités, des mesures réglementaires qui découlent de l'arrêté interministériel du 26 août 1939.

Nous vous laissons le soin d'apprécier l'opportunité de faire rapporter, par une mesure particulière, l'arrêté ministériel précité ou de faire abroger la circulaire du 6 septembre adressée aux Généraux, Commandant les régions militaires.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments de haute considération.

Le Président
du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

Monsieur le Ministre Secrétaire d'Etat à la Guerre
(Direction de l'Intendance)

9144

REGLEMENT DES TRANSPORTS MILITAIRES EN CAS DE
REQUISITION TOTALE DES CHEMINS DE FER

III

Instructions de Service

Instruction Gle - Service spécial n°1 15. 4.39 *in fine*
Instruction Gle - Service spécial . 28. 8.39

Md

Paris, le 28 août 1939.

COL.

Nm.
53

CONFIDENTIEL

**ORGANISATION, CLASSIFICATION, TAXATION ET COMPTABILISATION DES TRANSPORTS DE TOUTES NATURES
EN CAS DE RÉQUISITION TOTALE DES CHEMINS DE FER**

INTRODUCTION

La présente Instruction a pour objet de fixer les principes du régime des transports de toute nature en temps de guerre et dès la réquisition totale des chemins de fer.

Elle est remise, dès le temps de paix, à tous les Chefs d'Arrondissements et d'Établissements de tous les Services et notamment à toutes les gares.

Elle serait complétée, en cas d'application du Service Spécial, par des Instructions particulières émanant soit de la Commission Centrale des Chemins de fer, soit des Commissions Régionales.

TITRE I^{ER}

**ORGANISATION GÉNÉRALE ET CLASSIFICATION
DES TRANSPORTS**

Article 1. — Direction Générale des Transports.

A la mobilisation, ou dès la réquisition totale des chemins de fer, les divers services de transports (fer, eau, air, route) sont placés sous l'autorité du Ministre des Travaux publics et des Transports, assisté d'un « Commissaire Général aux Transports ».

Le Ministre des Travaux publics et des Transports dispose d'une Direction Générale des Transports (D. G. T.), placé sous la Direction du « Directeur Général des Chemins de Fer et des Transports » qui, pendant la période de mobilisation et de concentration, prend le titre de « Commissaire Général Technique » et pendant la période des opérations celui de « Directeur Général des Transports ».

Il est en outre constitué, dès le temps de paix, un Comité Général de Défense Nationale des Transports.

Article 2. — Direction des Transports par voie de Fer.

Sous l'autorité du Directeur Général des Transports sont groupées diverses directions, dont l'une pour les **Transports par voie de Fer** (D. T. F.).

La Direction des Transports par voie de fer comprend :

- le Directeur Général des Chemins de fer au Ministère des T. P. : Directeur Technique,
- un sous-chef du 4^e bureau de l'E. M. A. : Directeur Militaire,
- un Service Central comportant des représentants de la S. N. C. F.

Pendant la période de mobilisation et de concentration, le Ministre de la Guerre reçoit du Ministre des Transports délégation complète pour l'exploitation du réseau ferré, à charge pour lui d'exécuter les transports non militaires.

A la fin de cette période et dès la date fixée par le Gouvernement, la Direction des Transports par voie de fer entre en fonctions et son autorité s'exerce sur le **Réseau de l'intérieur** ; le Commandant en Chef a autorité directe et absolue pour tous les transports par fer, sur le **réseau des armées** : il exerce cette autorité par l'intermédiaire du Directeur des Chemins de Fer aux Armées (D. C. F.).

Le Ministre des Transports décide de toutes mesures intéressant à la fois le réseau des armées et celui de l'intérieur.

En conséquence, la Direction des Transports par voie de fer assure l'exécution de tous les transports, militaires ou autres, qui lui sont demandés, tant par le Ministère de la Guerre que par celui des Transports, sur le réseau de l'intérieur, réalise l'entente nécessaire avec le D. C. F. pour les transports qui intéressent les deux réseaux et n'intervient, pour les transports dans la zone des armées, que pour fournir le personnel et le matériel qui lui sont demandés par le D. C. F.

Dans tous les cas, l'autorité exercée sur les réseaux de la zone des Armées ou de l'Intérieur par le Directeur des chemins de fer aux Armées ou par la Direction des transports par voie de fer s'exerce par l'intermédiaire de la Commission Centrale.

Article 3. — Classification des Transports.

Les différents transports à exécuter par fer se répartissent en trois catégories :

- les transports militaires,
- les transports d'intérêt national,
- les transports commerciaux.

Il convient d'y ajouter les transports à exécuter « en service » pour les besoins de la S. N. C. F.

Article 4. — Priorité des diverses catégories de transport.

Les transports de mobilisation et de concentration, ainsi que les transports nécessités par les opérations militaires (troupes, ravitaillement et évacuations sanitaires) ont **priorité absolue**.

Les autres transports militaires (c'est-à-dire qui ne sont pas à destination immédiate des forces armées) ont en principe priorité sur les transports non militaires : toutefois certains transports d'intérêt national peuvent passer avant des transports militaires de cette deuxième catégorie, sur ordre du D. T. F.

Les disponibilités que laissent en matériel et densité de circulation les transports militaires sont obligatoirement consacrés aux transports d'intérêt national, suivant un ordre d'urgence fixé par la Direction des Transports.

Enfin, après entière satisfaction des besoins du trafic d'intérêt national, les transports commerciaux peuvent être acceptés, sous certaines conditions fixées le moment venu.

TITRE II

TRANSPORTS MILITAIRES

Article 5. — Définition.

En dehors des transports d'isolés, de détachements, d'unités constituées, sera seul qualifié « militaire » tout transport exécuté pour les besoins directs des armées de terre et de mer et pour le compte des Ministres de la Guerre, de la Marine des Colonies ou de l'Air, soit qu'il parte d'un établissement militaire à destination d'une autre formation militaire, soit qu'il s'exécute en provenance d'un établissement non militaire à destination d'une formation militaire ou inversement.

Ne sauraient en aucun cas être considérés comme transports militaires les mouvements de denrées, matières premières, ou produits fabriqués entre deux établissements non militaires, quand même cette expédition serait faite en vue de fabrication à destination finale des armées.

Les transports militaires se répartissent en cinq catégories :

- Isolés et détachements,
- Unités constituées,
- Matériel et Ravitaillement,
- Evacuations,
- Repléments Militaires.

Article 6. — Isolés et détachements.

Les officiers et hommes des réserves rappelés sous les drapeaux voyagent sans autre formalité que la présentation de leur fascicule ou ordre de convocation, soit par les trains ordinaires de l'exploitation, soit par les trains journaliers, soit par des trains spéciaux : les Régions établissent, sur les données de tableaux établis par les Centres de Mobilisation, le programme des trains spéciaux à mettre en marche.

En dehors de ce rappel les militaires voyageant isolément ou en détachement sont munis d'un bon de Chemin de fer (mod. 127 bis de la nomenclature). Ils empruntent les trains ordinaires ou journaliers.

Article 7. — Unités constituées.

Par unité constituée on entend une formation de manœuvre (régiment, bataillon, groupe, batterie, compagnie, etc.) qui se déplace avec ses moyens d'action (matériel de guerre) sous la conduite de ses cadres.

Le déplacement s'effectue sur présentation d'un bon de chemin de fer (mod. 127) ou d'un ordre de transport à bande rouge (formule C 2).

Les programmes de transport des unités constituées sont établis soit dès le temps de paix sur les données du 4^e Bureau de l'E. M. A., soit pendant la période de concentration ou la phase des opérations sur les directives du D. C. F. (réseau des Armées) ou du 4^e Bureau de l'E. M. A., en liaison avec le D. T. F. (réseau de l'Intérieur). — (Voir Instruction de la Commission Centrale sur l'exécution des transports stratégiques.)

Article 8. — Matériel. — Ravitaillement.

Les transports de matériel, denrées, approvisionnements, marchandises de toute nature, demandés par les Ministères de la Guerre, de la Marine ou de l'Air, s'exécutent sur présentation d'une lettre de voiture administrative.

Certains de ces transports font l'objet de programmes établis dès le temps de paix par les bureaux militaires régionaux sur les données du 4^e Bureau de l'E. M. A. Les autres s'exécutent sur demande soit des Commissions régulatrices de communications (zone des armées) soit des divers services de l'Intérieur (réseau de l'intérieur).

Article 9. — Evacuations.

Les évacuations comprennent :

- 1^o) des transports de malades et blessés effectués en trains sanitaires ou autorails sanitaires, à la demande des Commissions régulatrices de communications et sur présentation d'un bon de chemin de fer délivré par l'Autorité Militaire ;
- 2^o) des transports de populations repliées de la zone de l'avant, sur demande des Commissions régulatrices de transport d'Evacuation et de Repliement et contre remise des bons de transports indiqués à l'Instruction Générale sous série Voyageurs n^o 6 ;
- 3^o) des transports de matières premières ou ouvrées repliées sur demande des Commissions d'évacuation. Ces transports s'effectuent soit au titre de transports militaires s'ils remplissent les conditions fixées par l'article 5 pour cette catégorie, soit au titre de transports commerciaux dans le cas contraire.

Les transports d'évacuation sont réglés d'entente entre les Commissions régulatrices de transports d'évacuation et de repliement, les Sous-Commissions de Chemin de fer et les Commissions Régionales intéressées.

Article 10. — Repliements militaires.

Les repliements militaires s'appliquent aux ressources militaires (parcs, magasins, etc.) et à certaines catégories de personnel qui doivent être éloignées de la zone frontière, soit automatiquement dès la mobilisation, soit ultérieurement sur ordre du Ministre de la Guerre.

Ils s'effectuent suivant un programme arrêté dès le temps de paix et dans les conditions prévues par l'Instruction Générale « service spécial » série commerciale n^o 1, série services financiers-gares n^o 1.

Article 11. — Fourniture du Matériel.

Pour les transports militaires par trains complets prévus au plan de concentration ou décidés au cours de la concentration ou des opérations, la fourniture, l'acheminement et l'utilisation du matériel font l'objet d'instructions émanant de la Commission ou Sous-Commission qui organise ces transports.

En ce qui concerne les transports qui ne font pas l'objet de trains complets mais qui sont néanmoins prévus dans les documents du plan, le Service de répartition siégeant à l'arrondissement du temps de paix est chargé d'assurer d'office la fourniture aux gares expéditrices des véhicules nécessaires pour les transports figurant sur les tableaux M4. (Voir Instruction sur les transports stratégiques.)

Quant aux wagons nécessaires pour des transports isolés et non prévus dans les documents du plan, l'autorité militaire expéditrice en fait la demande à la gare de départ qui s'adresse à son bureau répartiteur dans les conditions habituelles, en spécifiant qu'il s'agit de transports militaires, afin que la priorité définie à l'article 4 ci-dessus soit rigoureusement observée pour la fourniture du matériel.

Article 12. — Taxation. — Comptabilisation.

Les transports visés au Titre II sont à taxer et à comptabiliser dans les conditions ci-après :

- a) — transports d'évacuation, de repliement ou d'éloignement de la population civile : se reporter à l'Instruction Générale sous série Voyageurs n^o 6 ;
- b) — autres transports militaires.

Se reporter à l'Instruction Générale « Service Spécial » série Commerciale n^o 1, Services Financiers-Gares n^o 1.

Article 13. — Litiges.

La responsabilité des chemins de fer est régie par les règles en vigueur au moment de l'expédition pour les transports commerciaux.

TITRE III

TRANSPORTS D'INTÉRÊT NATIONAL

Article 14. — Définition.

Les transports d'intérêt national ont pour but d'assurer le fonctionnement des organismes nécessaires à la Défense Nationale, que ces organismes travaillent pour des buts de guerre, ou qu'ils soient chargés de pourvoir aux besoins généraux du pays et aux besoins indispensables de la population civile.

Ils comprennent donc les transports de matières premières ou produits ouvrés nécessaires aux industries de guerre, les transports du ravitaillement national et, en général, tous les transports effectués en vue de pourvoir aux besoins reconnus par les Départements ministériels responsables de la répartition des ressources.

Par suite, aucun transport ne peut être classé dans la catégorie d'intérêt national, s'il n'est **autorisé** par un Département ministériel et **demandé** aux organes de transport par un représentant accrédité de ce Département.

Article 15. — Programmes de transports d'intérêt national.

L'inscription d'un transport sur un programme d'intérêt national fait l'objet, de la part du Ministère intéressé (Service Central ou organe spécialement désigné par un Ministère), d'une demande adressée au Ministère des Travaux publics et des Transports « Direction Générale des Transports ».

Cette dernière classe les demandes suivant l'urgence, les répartit entre les divers modes de transports possibles et les transmet aux Directions des Transports intéressées (fer, route, eau, etc.).

Pour les transports incombant à la voie de fer, la Direction des Transports par fer établit des programmes périodiques d'exécution dont elle envoie copie aux Ministères demandeurs, à la Commission Centrale et aux Commissions Régionales intéressées.

Après examen des possibilités d'exécution, la Commission Centrale ou les Commissions Régionales font connaître, aux autorités habilitées qui ont demandé des transports, l'organe (Sous-Commission de Chemin de fer ou gare) auquel ces autorités doivent adresser les certificats dont il est question plus loin.

Les autorités habilitées sont désignées par l'Instruction du 19 novembre 1932 sur les modalités d'exécution des transports d'intérêt national.

Article 16. — Transports d'intérêt national hors programmes.

Exceptionnellement, dans les cas d'urgence, les représentants habilités des Ministères peuvent demander directement aux services transporteurs l'exécution de transports d'intérêt national hors programmes.

De même, les autorités habilitées pour présenter aux transporteurs les demandes d'exécution des transports d'intérêt national peuvent demander l'exécution, au titre « intérêt national », de transports de faible importance (moins de 10 wagons à la fois et jusqu'à un maximum de 30 wagons par quinzaine pour une même autorité).

Article 17. — Certificat de transport d'intérêt national.

L'exécution de chaque transport d'intérêt national, **qu'il soit ou non compris dans un programme**, doit être demandée à l'autorité chargée du transport par la remise d'un certificat applicable à ce seul transport.

Chaque certificat comprend trois parties :

- a) la souche qui reste entre les mains de l'Autorité ayant délivré le certificat (art. 15 et 16) ;
- b) le certificat proprement dit, qui, pour les transports par fer, est adressé par l'Autorité habilitée (voir art. 15 et 16) à la gare ou Sous-Commission de Chemin de fer désignée par la Commission Centrale ou Régionale pour régler l'exécution du transport ;
- c) un avis de délivrance de certificat. Cet avis est détaché du certificat proprement dit et renvoyé, après acceptation du transport, par la gare de départ à l'Autorité habilitée (voir art. 15 et 16).

A la réception d'un certificat de transport (partie b et c) la Sous-Commission ou la gare intéressée avise l'expéditeur que le transport pourra avoir lieu à partir d'une date déterminée.

L'expéditeur, s'il est en mesure d'expédier la marchandise fait alors une demande de matériel correspondant au transport autorisé par le certificat. La gare prend attachement de cette demande de matériel sur un registre spécial réservé aux transports d'intérêt national et tenu de la même manière que le registre ordinaire des demandes de matériel pour les transports commerciaux.

En transmettant la demande de matériel dans les conditions habituelles, la gare a soin de spécifier que les wagons demandés concernent des transports d'intérêt national, et le Service de répartition en tient compte à part.

⊗ Lorsque le matériel mis à disposition n'est pas utilisé par la personne qui l'a demandé, il ne doit en aucun cas être mis à la disposition d'un autre expéditeur qui n'aurait pas formulé de demande régulière de wagons ou qui, l'ayant formulée, ne serait pas la première personne à satisfaire dans l'ordre d'exécution des transports, compte tenu des règles de priorité indiquées à l'article 4 ci-dessus.

Les certificats proprement dits (partie b) sont joints, par la gare expéditrice, aux feuilles de chargement qui accompagnent les wagons. Les gares destinataires y apposent leur timbre à date et les adressent périodiquement à la Sous-Commission dont elles relèvent.

Nota important. — Les envois de combustibles solides au départ des ports (maritimes ou fluviaux) et des gares desservant des houillères, **SONT ACCEPTÉS SANS CERTIFICAT**, en vertu d'un arrangement conclu entre la Direction des Mines et la S. N. C. F.

Article 18. — Exécution des transports d'intérêt national.

Priorité. — La priorité dont jouissent les transports d'intérêt national vis-à-vis des transports commerciaux s'applique plus particulièrement en ce qui concerne la fourniture du matériel par les gares expéditrices.

D'autre part, cette priorité ne joue d'une façon absolue que pour une même destination : c'est ainsi que si, pour un motif quelconque, tous les transports, même d'intérêt national, à destination d'une gare A doivent être momentanément suspendus, rien ne s'oppose à ce que des transports commerciaux soient, à la même date, acceptés pour une gare B, si cette dernière peut les recevoir.

La priorité dans l'acheminement sur la gare destinataire momentanément gênée fait l'objet d'instructions particulières adressées par la Sous-Commission de Chemins de fer aux gares intéressées et notamment aux triages situés de part et d'autre de cette gare.

Acheminement. — Les transports d'intérêt national sont acheminés, au même titre que les transports militaires et les transports commerciaux, suivant les règles de lotissement en vigueur. De même qu'en temps de paix les transports par trains complets d'une même gare expéditrice pour une même gare destinataire sont traités « hors lotissement ».

Etiquetage-Convoyage. — On applique aux transports d'intérêt national les règles du temps de paix.

Article 19. — a) Taxation.

Les transports d'intérêt national sont taxés aux prix et conditions des tarifs commerciaux en vigueur, qu'ils soient faits pour le compte d'un service d'Etat ou d'un organe quelconque travaillant sur commande d'un Ministère.

b) Comptabilisation.

Les transports d'intérêt national sont inscrits dans les mêmes conditions et sur les mêmes comptes que les transports commerciaux.

c) Litiges.

La responsabilité des transporteurs est régie par les règles en vigueur pour les transports commerciaux.

TITRE IV

TRANSPORTS COMMERCIAUX

Article 20. — Suspension temporaire des transports commerciaux.

Le décret de mobilisation entraîne la suspension du Service des marchandises.

L'Instruction sur l'exécution des transports stratégiques indique les mesures à prendre vis-à-vis des marchandises en cours d'acheminement ou stationnant dans les gares lors de la réception du télégramme de mobilisation.

Par ailleurs, il est rappelé que des transports commerciaux de vivres à destination de Paris font l'objet d'un programme arrêté par le Ministère de la Guerre : ces transports sont assurés, sans formalités dès le premier jour de la mobilisation, soit par les trains journaliers, soit par les trains spéciaux prévus à cet effet.

Article 21. — Reprise des transports commerciaux.

A partir d'une date fixée pour chaque Région par la Commission Centrale, les transports commerciaux sont acceptés sous réserve des conditions de tonnage et de responsabilité qui font l'objet d'instructions particulières.

L'acceptation et l'acheminement des transports commerciaux sont alors subordonnés, notamment en ce qui concerne la fourniture du matériel, à l'exécution des transports militaires et transports d'intérêt national.

Les demandes de matériel formulées par les expéditeurs sont consignées dans leur ordre de réception sur le registre ordinaire du temps de paix, réservé aux demandes de matériel. Cependant, en cas d'encombrement ou de suspension de trafic, qui obligerait à refuser les transports commerciaux, aucune demande de matériel ne serait plus acceptée ni consignée sur ce registre. A la reprise de l'acceptation des transports commerciaux, les demandes de matériel seraient inscrites sur le registre spécial dans le nouvel ordre de réception des demandes et satisfaites après celles auxquelles il n'aurait pu être donné suite au moment de la suspension de trafic.

Article 22. — a) Taxation.

Il est fait application des prix et conditions prévus par les tarifs au moment de l'expédition ;

— b) *Comptabilisation.*

Les transports commerciaux sont comptabilisés sur des comptes d'expéditions et des comptes d'arrivages distincts de ceux établis pour les transports militaires proprement dits en observant strictement les dispositions du temps de paix.

— c) *Litiges.*

La responsabilité du Chemin de fer pour perte, manquant, avarie ou retard est, en principe, régie par les règles du droit commun applicables aux transports commerciaux, sauf en cas de force majeure, avec les atténuations que comporte la situation spéciale du temps de guerre.

La responsabilité commence au moment de la prise en charge des envois et ne prend fin qu'en vertu d'une décharge régulière au moment de la livraison.

Elle peut être déclinée par le Chemin de fer en cas de force majeure résultant des faits de guerre ou de circonstances dont il serait justifié par des constatations régulières.

TITRE V

TRANSPORTS EN SERVICE

Article 23. — Priorité.

Quel que soit le régime du moment applicable aux transports commerciaux (suspension, limitation du tonnage, etc.) les transports effectués en service pour les chemins de fer sont acceptés sans condition de tonnage ou de distance.

En cas de pénurie de matériel, ils ont priorité sur les transports commerciaux, le service expéditeur ayant seul qualité pour fixer l'urgence de l'envoi.

Les transports en service sont exécutés du point de vue comptable dans les mêmes conditions qu'en temps de paix.

Le Directeur Général,
R. LE BESNERAIS.

9144

REGLEMENT DES TRANSPORTS MILITAIRES EN CAS DE
REQUISITION TOTALE DES CHEMINS DE FER

II

Modification en ce qui concerne les transports des
blessés et des malades

Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	13. 9. 39		
(s) C.D.	19. 9. 39	16	IIbis

19 septembre 1939

9144

1939

Le 19 septembre 1939, j'ai eu l'honneur de recevoir de votre part une lettre par laquelle vous m'informez que vous avez l'intention de publier un ouvrage sur le sujet que j'ai eu l'honneur de vous proposer. Je vous prie de croire que je suis très heureux de voir que votre intérêt pour ce sujet est toujours aussi grand et que vous continuez à vouloir en faire connaître les aspects les plus intéressants.

Je vous prie de croire que je suis très heureux de voir que votre intérêt pour ce sujet est toujours aussi grand et que vous continuez à vouloir en faire connaître les aspects les plus intéressants.

Je vous prie de croire que je suis très heureux de voir que votre intérêt pour ce sujet est toujours aussi grand et que vous continuez à vouloir en faire connaître les aspects les plus intéressants.

19 septembre 1939

QU. IIbis

Délégation de pouvoirs

(s) p. 16

M. LE PRESIDENT - J'ai à vous rendre compte des affaires suivantes que j'ai approuvées en vertu de la délégation de pouvoirs qui m'a été donnée par le Comité dans sa séance du 30 août 1939.

a) Demande de modification de l'arrêté du 26 août 1939 relatif au règlement des transports militaires.

J'ai adressé à S. le Ministre des Travaux Publics, le 13 septembre 1939, une lettre pour lui demander une modification de l'arrêté du 26 août 1939 relatif au règlement des transports militaires en cas de réquisition totale des chemins de fer, en vue d'y insérer, pour combler une lacune, des dispositions réglent le transport des militaires et marins malades et blessés.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

13 septembre 1939

D. 91.330/1

Monsieur le Ministre,

L'arrêté relatif au règlement des transports militaires en cas de réquisition totale des chemins de fer ne comporte pas de dispositions concernant le transport des malades et blessés.

Il nous est apparu qu'il serait nécessaire de réparer cette omission.

En conséquence, nous avons l'honneur de vous proposer d'insérer, entre les articles 4 et 5 de cet arrêté, les dispositions suivantes, inspirées de celles qui sont applicables aux autres transports militaires.

"Art. 4 bis - Transports des militaires malades ou blessés.-"

"Le transport des militaires malades ou blessés et du personnel sanitaire qui les accompagne est soumis au régime de taxation ci-après :

.....

Monsieur A. de MONZIE, Ministre des Travaux Publics,
Direction Générale des Chemins de fer et des Transports,
244, boulevard Saint-Germain - PARIS (7ème) -

"a) - Transports par les trains ordinaires de l'exploitation.-

"Par compartiment..... 1 fr 10 par l'

"sans que le prix total payé pour plusieurs
"compartiments d'une même voiture puisse
"excéder..... 7 fr 20 par l'

"Par voiture..... 7 fr 20 par l'

"b) - Transports par trains spéciaux.-

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

"c) - Transports par autorails spéciaux.-

Type d'autorail utilisé	Parcours à charge	Parcours à vide
Autopneus MICHELIN, Type 56 places	9 fr 00	8 fr 00
Autorails RENAULT A. B. J.		
Autorails de DIETRICH 320 CV	12 fr 60	11 fr 40
Autorails BUGATTI 400 CV		
Autorails RENAULT doubles A. B. V.		
Autorails STANDARD (1)		
Autorails Franco-Belge T.A.R.	18 fr 40	16 fr 60
(1) La taxe est majorée de 35 % en cas d'adjonction d'une remorque		

"Les dispositions générales prévues pour les transports
"par compartiments, voitures ou trains spéciaux par l'arrêté

.....

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

"du 24 janvier 1939 (transports des militaires ou marins ;
"voyageant en unités constituées) et pour les transports par
"autorails spéciaux (transport par autorails spéciaux des
"militaires ou marins voyageant en unités constituées) sont
"applicables en tout ce qui n'est pas contraire aux disposi-
"tions du présent arrêté".

Si vous partagez cet avis, je vous serais obligé de bien
vouloir faire le nécessaire auprès de vos collègues, M.M. les
Ministres des Finances, de la Défense Nationale et de la
Guerre, de l'Air et de la Marine Militaire, auxquels j'adresse
d'ailleurs copie de la présente lettre.

Je vous renouvelle, Monsieur le Ministre, l'assurance de
mon très respectueux dévouement.

Signé : GUINAND.

Ministre des Finances

Le Directeur des Services Financiers de l'Etat

Ministre de l'Air, Ministère des Travaux Publics,
Direction Générale des Travaux de Fer et des Transports,
244, boulevard Saint-Denis - PARIS (7ème) -

9144

REGLEMENT DES TRANSPORTS MILITAIRES EN CAS DE
REQUISITION TOTALE DES CHEMINS DE FER

I

Elaboration d'un règlement

Lettre S.N.C.F. au M. de la D.N.	8. 9.38
Arrêté	26. 8.39
Notification par le M.T.P.	30. 8.39

Ministère
des
Travaux Publics

Direction Générale
des Chemins de fer
et des Transports.

2^{ème} Bureau

C.F. 2 - 363

9/47
Paris, le 30 août 1939

LE MINISTRE

à Monsieur le Président du Conseil d'Administration
de la Société Nationale des Chemins de fer français

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint deux amplia-
tions de chacun des deux arrêtés interministériels en date
du 26 août 1939 relatifs :

- le premier au règlement des transports militaires
en cas de réquisition totale des chemins de fer;
- le second au règlement forfaitaire des dépenses de
transport des réservistes, des militaires ou marins rejoi-
gnant individuellement leur lieu de mobilisation ou de
convocation.

J'ajoute que le projet de traité entre la Société
Nationale des Chemins de fer et les Administrations de la
Guerre, de la Marine et de l'Air, pour l'exécution des
transports ordinaires relevant de ces Administrations, est
actuellement soumis à mon approbation et sera incessamment
adressé à M. le Ministre des Finances.

D'autre part, le projet de Convention entre la Société
Nationale des Chemins de fer et le Département de l'Intérieur

.....

pour l'exécution et le règlement des transports d'évacuation, de repliement ou d'éloignement de la population civile en période de tension ou en cas de mobilisation a été retourné par mes soins, en double original, revêtu de tous les contreseings nécessaires à M. le Ministre de l'Intérieur le 28 août 1939.

Enfin, la question de l'exonération pour le chemin de fer de toutes responsabilités en cas de retard dans la livraison des bagages acceptés à l'enregistrement dans les gares de la région parisienne en période de tension fait actuellement l'objet d'un examen par mes Services.

Le Ministre des Travaux Publics,

A. de MONSIEU.

République Française

Ministère des Travaux Publics

Direction Générale des Chemins de fer et des Transports

3ème Bureau

563

C O P I E

A R R E T E

Le Président du Conseil, Ministre de la Défense Nationale et de la Guerre, les Ministres, de la Marine, de l'Air, des Finances et des Travaux Publics ,

Vu la loi du 3 juillet 1877, modifiée par la loi du 21 janvier 1935, sur les réquisitions militaires,

Vu la loi du 28 décembre 1888 sur le service militaire des chemins de fer,

Vu le décret du 27 janvier 1938, relatif à l'organisation du service militaire des chemins de fer,

Vu la loi du 11 juillet 1938 sur l'organisation de la nation pour le temps de guerre,

Vu le décret du 28 novembre 1938, portant règlement ~~de~~ d'administration publique pour l'application de la loi du 11 juillet 1938 sur l'organisation de la nation pour le temps de guerre,

Vu le décret-loi du 31 août 1937 et la convention y annexée relatif à la réorganisation du régime des Chemins de fer,

Vu le décret du 31 décembre 1937 approuvant le Cahier des Charges des lignes exploitées par la Société Nationale des Chemins de fer Français et notamment les articles 22 et 26 de ce Cahier des Charges,

Vu le décret du 26 septembre 1938 sur l'organisation des sections de chemins de fer de campagne,

Vu l'avis de la Commission spéciale prévue par l'article 26 du Cahier des Charges précité,

A R R E T E N T :

Article 1er - En cas de réquisition totale de la Société Nationale des Chemins de fer Français, dans les conditions prévues par l'article 50 du Règlement d'Administration Publique du

.....

République Française

Ministère des Travaux Publics

Direction Générale des Chemins de fer et des Transports

3ème Bureau

363

C O P I E

A R R E T E

Le Président du Conseil, Ministre de la Défense Nationale et de la Guerre, les Ministres, de la Marine, de l'Air, des Finances et des Travaux Publics ,

Vu la loi du 3 juillet 1877, modifiée par la loi du 21 janvier 1935, sur les réquisitions militaires,

Vu la loi du 28 décembre 1888 sur le service militaire des chemins de fer,

Vu le décret du 27 janvier 1938, relatif à l'organisation du service militaire des chemins de fer,

Vu la loi du 11 juillet 1938 sur l'organisation de la nation pour le temps de guerre,

Vu le décret du 28 novembre 1938, portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi du 11 juillet 1938 sur l'organisation de la nation pour le temps de guerre,

Vu le décret-loi du 31 août 1937 et la convention y annexée relatif à la réorganisation du régime des Chemins de fer,

Vu le décret du 31 décembre 1937 approuvant le Cahier des Charges des lignes exploitées par la Société Nationale des Chemins de fer Français et notamment les articles 22 et 26 de ce Cahier des Charges,

Vu le décret du 26 septembre 1938 sur l'organisation des sections de chemins de fer de campagne,

Vu l'avis de la Commission spéciale prévue par l'article 26 du Cahier des Charges précité,

A R R E T E M E N T :

Article 1er - En cas de réquisition totale de la Société Nationale des Chemins de fer Français, dans les conditions prévues par l'article 50 du Règlement d'Administration Publique du

.....

28 novembre 1958, rendu pour l'application de la loi du 11 juillet 1958 sur l'organisation de la nation pour le temps de guerre, les transports militaires sont exécutés par la Société Nationale des Chemins de fer Français sur l'ensemble du territoire métropolitain dans les conditions indiquées aux articles ci-après :

Article 2 - Transport des réservistes et des militaires ou marins rejoignant individuellement leur lieu de mobilisation.

Les officiers et hommes de réserves rappelés sous les drapeaux sont transportés par la Société Nationale des Chemins de fer Français 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.

Il en est de même des militaires ou marins de l'armée active porteurs d'un ordre de mobilisation qui rejoignent individuellement leur lieu de mobilisation (1).

Les dépenses de transport par voie ferrée de ces réservistes et des militaires ou marins sont réglées aux prix et conditions qui sont prévus en temps de paix pour les transports de l'espèce.

Article 3 - Transport des militaires ou marins voyageant, soit en unités constituées, accompagnés ou non d'animaux ou de matériel, soit en détachement, soit isolément (2)

Les militaires ou marins autres que ceux visés à l'article 2,

-
- (1) Les militaires ou marins de l'armée active, en permission et rappelés à leur corps, ne sont pas soumis aux dispositions du présent arrêté. Ils doivent acquitter directement le prix de leur transport.
- (2) Pour xx l'application du présent arrêté, on entend par unité constituée la formation de manœuvre; section, peloton, compagnie, escadron, batterie, groupe, bataillon, régiment, etc... qui se déplace avec ses moyens d'action sous la
- (suite page 3)

précité sont transportés dans les conditions indiquées ci-après :

- a) Militaires ou marins voyageant en unités constituées accompagnés ou non d'animaux ou de matériel.

Application des prix et conditions qui sont prévus par l'arrêté interministériel du 24 janvier 1939 relatif aux transports de l'espèce.

- b) Militaires ou marins voyageant soit en détachement, soit isolément.

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.

Article 4.- Transport 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.

- 1^o- Transports en général.

Sauf les indications contraires indiquées ci-après, les transports visés au présent article sont effectués aux prix et conditions qui sont prévus pour les transports commerciaux par les tarifs de la Société Nationale des Chemins de fer Français.

- 2^o- 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 :

.....

(suite du renvoi de la page 2)
conduite de ses cadres.

Le détachement est le groupe formé par la réunion de plusieurs militaires appartenant à la même unité ou à des unités différentes et commandés par un ou plusieurs gradés spécialement désignés.

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 :

1ère catégorie.....

En ce qui concerne la dynamite, la taxe est appliquée avec un minimum de 17 fr 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.

Il est perçu, en outre, une taxe de 2 fr 40 par kilomètre pour chaque wagon isolateur vide fourni à la demande de l'autorité militaire.

Prix fixés par le barème spécial n° 1 indiqué à l'annexe I au présent arrêté sur le poids réel de la marchandise majoré dans les conditions indiquées ci-après :

Marchandises classées en 1ère catégorie :
Majoration de 50 %.

2ème catégorie.....

Marchandises classées en 2ème catégorie :
Majoration de 25 %.

3ème catégorie.....

Marchandises classées en 3ème 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 II du présent arrêté.

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

b) Trains spéciaux à petite vitesse :

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

Le nombre de véhicules pouvant entrer dans la composition d'un train spécial ne doit pas dépasser le nombre autorisé par les règlements des chemins de fer pour les trains du régime commercial.

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 des frais de stationnement calculés à raison de :

.....

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

20 fr 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 fr par véhicule (1).

Les conditions d'application des tarifs commerciaux demeurent applicables aux transports par trains spéciaux en tout ce qui n'est pas contraire aux dispositions particulières du présent arrêté, notamment en ce qui concerne les frais accessoires - (désinfection, location des appareils de levage, etc ...).

Les prix précédemment indiqués comprennent toutefois le droit d'enregistrement.

4^e - Disposition Générale.

Pour les transports effectués par wagon complet ou par train spécial, les opérations de chargement au départ et de déchargement à l'arrivée sont effectuées par les soins de l'Administration Militaire. Ces transports restent, de ce fait, exonérés du paiement des frais de manutention correspondants.

Article 5 - Transport des permissionnaires.

Si le Gouvernement accorde aux militaires ou marins des permissions comportant la gratuité du voyage aller et retour, la Société Nationale des Chemins de fer Français sera remboursée des dépenses de transport correspondantes suivant une évaluation forfaitaire basée sur :

.....

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

a) l'effectif mensuel des permissionnaires indiqué par l'autorité militaire.

b) une distance moyenne, à déterminer, parcourue par les permissionnaires,

c) le prix du voyageur-kilomètre prévu au premier alinéa de l'article 22 du Cahier des Charges de la Société Nationale des Chemins de fer Français augmenté des frais de gare et de contrôle.

Le prix visé en c) ci-dessus sera calculé en considérant l'emprunt de la 1ère classe de voiture par les officiers ou assimilés, de la 2ème classe par les adjudants et adjudants-chefs ou assimilés et de la 3ème classe par les autres militaires.

Pour emprunter les trains de la Société Nationale des Chemins de fer français, les militaires et marins visés dans le présent article devront être porteurs d'un titre délivré par l'autorité militaire établissant leur qualité de permissionnaire et indiquant le parcours à effectuer par chemin de fer.

Article 4 - Exécution des transports.

Sauf en ce qui concerne les transports d'isolés régis par les articles 3 et 5 précités, les mouvements visés au présent arrêté sont effectués, soit au moyen de titres de transport des modèles en usage en temps de paix, soit au moyen de titres de transport de modèles spéciaux établis par l'Administration militaire.

Les expéditions à destination ou en provenance des armées font l'objet d'un seul titre pour le parcours de bout en bout

effectué sur le territoire national, même si ce parcours emprunte à la fois des sections exploitées par la Société Nationale des Chemins de fer français et des Sections exploitées par des chemins de fer secondaires ou par des formations de chemins de fer de campagne.

Si le service expéditeur est dans l'impossibilité de préciser sur le contrat de transport la station de transition ou la gare destinataire, il indique sur ce titre la gare régulatrice comme point de première destination.

Le service régulateur précise ensuite sur la pièce de transport la gare destinataire et, le cas échéant, la station de transition.

Pour toute expédition empruntant, sur le territoire métropolitain, des lignes exploitées par la Société Nationale des Chemins de fer français, les frais de transport afférents aux parcours effectués sur les chemins de fer secondaires ou les formations de chemins de fer de campagne sont facturés par la Société Nationale, à charge par elle de rembourser à chaque entreprise la part qui lui revient dans le prix de transport.

Les taxes sont calculées sur les Chemins de fer secondaires suivant les prix prévus par les Cahiers des Charges de ces exploitations et, à défaut, par les tarifs homologués.

Si l'exploitation d'une ligne ou d'une portion de ligne est assurée par une formation militaire de chemin de fer de campagne, il n'est dû, pour le parcours afférent à cette ligne, ou portion de ligne, qu'une taxe d'un montant égal au tiers du prix de transport obtenu dans les conditions qui précèdent.

.....

Article 7 - Modification éventuelle des prix.

En cas de variation dans les prix des tarifs marchandises en général, les prix forfaitaires prévus au présent arrêté seront modifiés à la même date et dans la même proportion que les prix de ces tarifs.

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

Ces modifications feront l'objet d'arrêtés approuvés par les ministres des Travaux Publics et des Finances.

Article 8 - Règlement des transports.

Le règlement des transports a lieu postérieurement à leur exécution par les soins des Services Financiers de la Société Nationale des Chemins de fer/^{français} et de l'Administration militaire.

Pour l'exécution de ce règlement, les titres de créance appuyés des pièces justificatives sont présentés mensuellement par la Société Nationale des Chemins de fer Français aux départements ministériels débiteurs.

Sur la vu de ces pièces, et dans les dix jours de leur remise, l'Administration militaire ordonnance un acompte égal aux 5/6èmes du montant des titres de créance. Le paiement du solde intervient, en principe, dans les deux mois du dépôt des titres

de créance.

Après un délai de trois mois à compter de ce dépôt, tout retard dans le paiement, imputable à l'Etat, donne lieu au versement, à la Société Nationale des Chemins de fer Français, d'intérêts moratoires calculés au taux d'escompte de la Banque de France, majoré de 1% et courant à partir de l'expiration du délai de trois mois susvisé.

Les factures et relevés présentés plus de six mois après le dernier jour du mois pendant lequel les transports auront été effectués, ne donnent droit en aucun cas, et même s'il s'agit de pièces justificatives remplacées par les titres prévus à l'article 9 ci-après, au paiement des intérêts moratoires.

Il est produit par les Services Financiers de la Société Nationale des Chemins de fer Français une facture pour chaque division budgétaire.

En attendant la présentation des premières factures, qui doit avoir lieu avant le 30ème jour suivant la réquisition totale des chemins de fer dans les conditions indiquées à l'article 1er ci-dessus, le Département de la Défense Nationale et de la Guerre verse à la Société Nationale des Chemins de fer français, à titre d'avance sur le montant des frais de transport effectué, une somme de 600 millions de francs.

Le versement de cette somme a lieu par cinquième, le 10ème, le 20ème, le 30ème, le 40ème et le 50ème jours suivant la réquisition totale des chemins de fer.

Cette avance est remboursée par la Société Nationale des Chemins de fer français après ^{la} cessation de l'état de réqui-

.....

sition totale des chemins de fer et au moment du règlement des dernières factures.

Lorsque, par application de l'article 7 ci-dessus, les prix forfaitaires prévus au présent Arrêté subissent une modification, la somme de 600 millions est modifiée dans la même proportion et suivant la même procédure.

Article 9 - Perte de titres de transport.

Si des circonstances fortuites ou de force majeure entraînent la perte des titres de transport, la Société Nationale des Chemins de fer français est admise à prouver l'exécution du contrat de transport au moyen de pièces d'ordre intérieur portant de la part de l'Autorité Militaire, la reconnaissance du transport effectué.

Article 10 - Responsabilité.

La responsabilité de la Société Nationale des Chemins de fer Français est régie par les règles en vigueur, au moment de l'expédition, pour les transports commerciaux.

Article 11 - Durée d'application.

Le présent arrêté entre en application à la date de la réquisition totale de la Société Nationale des Chemins de fer Français dans les conditions prévues par l'article 50 du Règlement d'Administration Publique du 28 novembre 1938, pour l'application de la loi du 11 juillet 1938, sur l'organisation de la nation pour le temps de guerre et prend fin dès la parution du décret

.....

portant cessation de l'état de réquisition totale indiquée ci-dessus.

Fait à Paris, le 26 août 1939.

Le Président du Conseil
Ministre de la Défense
Nationale et de la Guerre,

E. DALADIER.

Le Ministre de la Marine,

CAMPINCHI.

Le Ministre de l'Air,

GUY LA CHAMBRE.

Le Ministre des Finances,

Paul REYNAUD.

Le Ministre des Travaux Publics,

A. de MONZIE.

Annexe I à l'arrêté du 26 août 1939, relatif
au règlement des transports militaires en cas de réquisition
totale des chemins de fer

BAREME SPECIAL 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	12,38	1,27
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
1000 "	1.090,50	0,75
1100 "	1.165,50	0,75
1200 "	1.240,50	0,75
1300 "	1.315,50	0,75
1400 "	1.390,50	0,75
1500 "	1.465,50	0,75

Annexe II à l'arrêté du 26 août 1939
relatif au règlement des transports militaires en cas de
réquisition totale des chemins de fer

BAREME SPECIAL N° 2

Distance de Jalonnement	PRIX PAR TONNE	
	correspondant à la distance de jalon- nement.	par kilomètre en sus de la dis- tance de jalonnement jusqu'au jalonnement suivant.
6 kilomètres	9,79	0,88
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
1000 "	463,50	0,23
1100 "	486,50	0,23
1200 "	509,50	0,23
1300 "	532,50	0,23
1400 "	555,50	0,23
1500 "	578,50	0,23

.....

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

-:-:-:-:-

9144

Paris le 8 septembre 1938

Monsieur le Président,

Un projet de convention concernant le régime financier des chemins de fer en temps de guerre a été adressé le 22 novembre 1933 par les Grands Réseaux au Général CHABERT, Secrétaire Général du Conseil Supérieur de la Défense Nationale.

9142

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint un projet de convention qui a été remanié

Je vous adresse également ci-joint, un projet de règlement pour l'exécution des transports militaires en temps de guerre. Ce règlement est prévu par l'article II du projet de convention.

Veuillez agréer,

Signé GUINAND.

Monsieur DALADIER
Président du Conseil
Ministre de la Défense Nationale et de la Guerre.

R E G L E M E N T
POUR L'EXECUTION DES TRANSPORTS MILITAIRES
EN TEMPS DE GUERRE

P R E A M B U L E

OBJET DU REGLEMENT

Le présent Règlement établi en exécution de l'article 2 de la Convention du _____ conclue entre l'Etat et la Société Nationale des Chemins de fer, s'applique en cas de mobilisation partielle ou totale, à partir du moment où, en vertu de la loi du 3 Juillet 1877, le Ministre de la Guerre ordonne la réquisition des moyens de transport dont dispose la dite Société.

Il régit, pendant toute la période de réquisition les transports militaires de toute nature effectués par cette Société sur l'ordre de l'Administration de la Guerre. Il fixe en outre les conditions de transport des militaires isolés rappelés sous les drapeaux à la mobilisation générale ou même sans qu'un décret de mobilisation ait été publié.

.....

CHAPITRE I

DISPOSITIONS GENERALES

ARTICLE I - FORMALITES AU DEPART - ORDRE DE TRANSPORT -

§ I Principe. - Pour tout transport quelle qu'en soit la nature (hommes (1), chevaux, matériel, approvisionnements), à effectuer par Chemin de fer, l'Autorité Militaire établit un Ordre de Transport du modèle annexé au Présent Règlement et qui comporte, réunies en une piqure de 2 feuillets, les formules ci-après :

- le primata, formule rose, est remis à la gare de départ; il se compose de deux parties : la plus grande qui constitue le bon de chemin de fer et remplace les bon de chemin de fer et lettre de voiture employés en temps normal, accompagne le transport jusqu'à destination et est produit par la Société Nationale à l'appui de ses factures; la plus petite, le talon, est conservé par la gare de départ. Le talon n'est pas valable en liquidation, mais il crée une présomption de transport.

- le duplicata comprend une feuille de route (formule jaune) et une souche (formule blanche), sur lesquelles sont reproduites, par décalque, respectivement, les indications de

.....

(1) A l'exception des Isolés rappelés sous les drapeaux à la mobilisation générale ou même sans qu'un décret de mobilisation ait été publié (voir articles 7 et 8 ci-après).

la formule rose et de son talon.

La feuille de route constitue le récépissé à délivrer au Chef de détachement ou à l'expéditeur après la reconnaissance du transport; la souche est conservée par l'Autorité Militaire qui établit l'Ordre de Transport.

Avant leur remise au chemin de fer, les Ordres de Transport sont visés pour vérification par les fonctionnaires de l'Intendance ou leurs suppléants, ou par les Autorités Militaires expressément désignées par le Ministre.

Chaque Ordre de transport porte, imprimé ou écrit d'avance par les soins de l'Autorité Militaire, un numéro qui lui est propre et qui, n'étant pas répété sur aucun autre Ordre désigné, sans confusion possible, l'expédition à laquelle il se rapporte.

Tout transport remis à une gare sans être accompagné d'un Ordre de Transport du modèle réglementaire sera ajourné jusqu'à réception, par la gare, d'un Ordre de Transport régulier.

§ 2 - Dérérogations exceptionnelles. - En l'absence d'une Autorité munie d'une formule régulière et si l'urgence de l'expédition est certifiée par le Chef de détachement ou par le Chef de Service qui effectue l'expédition, il peut être exceptionnellement donné suite au transport sur la remise, à la gare de départ, d'une copie de l'Ordre de mouvement et de l'ordre télégraphique certifié conforme par le Chef de détachement ou par le Chef de

Service expéditeur. Cette copie doit porter en toutes lettres les indications d'effectif et de tonnage à transporter, et, à défaut du tonnage, le nombre de wagons chargés au départ. Elle est valable pour la liquidation des frais de transport.

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 d'Ordre de transport.

ARTICLE 2 - CONDITIONNEMENT DES OBJETS A TRANSPORTER -

Les objets remis au transport doivent généralement satisfaire, quant à leur conditionnement, aux obligations stipulées pour les transports commerciaux.

Les emballages, quelle que soit leur nature, sont faits par les soins et aux frais des services expéditeurs. Ils doivent être conditionnés d'une manière qui réponde à la durée du transport, préserve efficacement le contenu et permette à la fois, la manutention sans danger pour le personnel du chemin de fer et le chargement avec d'autres colis dans un même wagon sans risque de les endommager.

Les colis et wagons doivent porter l'indication du service ou de l'Unité Militaire destinataire, et, le cas échéant, les marques prévues par les tarifs commerciaux. Par exception

.....

pour les expéditions de plus de 10 colis de même nature et de mêmes dimensions, l'indication du Service ou de l'Unité Militaire destinataire peut n'être portée que sur 1 colis sur 10 et au minimum sur 4 colis par expédition, à la condition que tous les colis portent une marque identique et que chacune des étiquettes porte la mention : "Partie de N colis"

Lorsque du matériel est transporté sans être accompagné ou est simplement convoyé, le chargement, toutes les fois que cela est possible, est mis sous plombs par le Service expéditeur en présence du Chef de gare. Mention du plombage est faite sur l'Ordre de transport avec l'indication des numéros des wagons plombés.

Le service expéditeur doit plomber ou fermer à clef les capots des véhicules avec moteur mécanique. La fermeture doit être établie de manière à ne pouvoir être violée sans trace apparente d'effraction.

Il doit plomber ou fermer à clef les caisses à outils contenant les accessoires.

Les machines ou appareils quelconques comportant l'emploi comme combustibles ou autrement, de matières inflammables ou explosibles ne sont, en principe, acceptés au transport que si les récipients ou parties d'appareils destinés à contenir les dites matières sont vides. Toutefois, si pour des motifs

.....

dont il est seul juge, le service expéditeur désire ne pas vider ces récipients ou parties d'appareils, il est libre de le faire, mais l'Administration de la Guerre assume alors la responsabilité et toutes les conséquences de cette mesure.

Pour les expéditions de machines ou appareils à moteurs électriques remis au transport en ordre de marche avec des accumulateurs ou autres générateurs électriques chargés, les leviers ou autres organes de commande doivent être calés, immobilisés ou isolés électriquement, de manière à rendre impossible la mise en marche du moteur; le service expéditeur doit en donner l'assurance sur l'Ordre de Transport.

ARTICLE 3 - POIDS ET DIMENSIONS -

En ce qui concerne le poids et les dimensions des objets à transporter, l'Administration de la Guerre n'est limitée que par les possibilités d'exécution.

Lorsque, pour certains transports, les wagons doivent être pourvus d'aménagements spéciaux, les frais de ces aménagements effectués par la Société Nationale lui sont remboursés sur facture par l'Administration de la Guerre.

ARTICLE 4 - PESAGE -

Les demandes de pesage doivent être exprimées sur l'Ordre de transport (ou à défaut sur le titre de mouvement en tenant lieu) à l'aide de la mention "Pesage demandé par l'Administration de la Guerre" signé par le représentant de l'Autorité

.....

Militaire,

Si la gare à laquelle le pesage est demandé se trouve dans l'impossibilité de l'effectuer, ou ne peut le faire qu'en retardant le départ des wagons ou la mise à disposition des marchandises, elle doit en aviser immédiatement le représentant de l'Autorité Militaire.

Le cas échéant, le stationnement en résultant doit être mentionné sur l'Ordre de transport dans les conditions indiquées à l'article 23 du présent règlement.

ARTICLE 5 - MANUTENTION AU DEPART ET A L'ARRIVEE -

Les opérations de manutention des envois de matériel routier, des masses indivisibles, des objets de dimensions exceptionnelles, des animaux de grande taille (chevaux, mulets boeufs, vaches taureaux) remis en nombre égal ou supérieur à 7, des animaux de petite taille (veaux, porcs, moutons) remis en nombre égal ou supérieur à 14, ainsi que des envois de matériel ou d'approvisionnements d'un poids de 4.000 Kgs. et au-dessus, sont à la charge de l'Autorité Militaire, tant au départ qu'à l'arrivée. Il en sera de même pour les envois de plus faible importance pour lesquels l'Autorité Militaire fera une demande de wagons.

Toutefois, pour les envois dont la manutention lui incombe, l'Autorité Militaire peut, par une mention appropriée inscrite sur l'Ordre de transport, demander au Chemin de fer

.....

d'assurer cette manutention dans les cas où cette faculté est accordée par les tarifs commerciaux et moyennant paiement d'une taxe dont la quotité est indiquée au Chapitre IV (Art. 17)

Lorsque l'Autorité Militaire est chargée de la manutention, chacune des opérations de chargement et de déchargement doit être effectuée par ses soins dans le délai de 24 heures à compter :

a) pour le chargement : de l'heure de mise à disposition effective du matériel ;

b) pour le déchargement : de l'heure d'arrivée du train pour le matériel accompagné et de l'heure où l'avis d'arrivée a été donné au destinataire pour le matériel non accompagné.

Quand ce délai de 24 heures est dépassé, le Chemin de fer est en droit de percevoir les frais de stationnement prévus à l'article 23 du présent règlement.

Lorsque sur la demande de l'Administration de la Guerre le chemin de fer consent à procéder lui-même aux opérations de chargement et de déchargement, ces opérations sont faites par le personnel de la Société Nationale et, en cas d'insuffisance, par des ouvriers militaires ou des travailleurs requis dans la population civile et mis à la disposition du Chef de gare aux frais de la dite Société.

.....

ARTICLE 6 - CAMIONNAGE -

En principe, le camionnage est assuré par les soins de l'Autorité Militaire et par tous les moyens qu'elle juge utile d'employer.

Toutefois, l'Autorité Militaire peut requérir le camionnage par les soins du chemin de fer dans les localités où celui-ci possède un Service de correspondance et dans les limites de fonctionnement de ce service.

L'ordre d'enlèvement ou de livraison à domicile donné à la gare expéditrice ou destinataire est annexé par le Chef de gare à l'Ordre de transport et en reproduit le numéro.

Le Service du Chemin de fer chargé du camionnage prend charge des objets à transporter ou en opère livraison à la porte des établissements désignés par l'Autorité Militaire.

Le chargement et le déchargement des voitures et camions sont opérés par les soins de l'Autorité Militaire avec le concours des voituriers.

CHAPITRE II

CONDITIONS DE TRANSPORT DU PERSONNEL MILITAIRE

ARTICLE 7 - ADMISSION AU TRANSPORT

En principe, tout transport de personnel militaire (Officiers ou Hommes de troupe) effectué pour le compte de l'Administration de la Guerre, qu'il s'agisse d'Unités constituées, de Détachements ou d'Isolés, donne lieu à l'établissement de l'Ordre de transport prescrit par l'article 1er du présent Règlement.

Il est fait exception à cette règle pour les Isolés visés à l'article 8 ci-après.

ARTICLE 8 - ISOLÉS ADMIS DANS LES TRAINS SANS UN ORDRE DE TRANSPORT

§ I Le transport sur les lignes de la Société Nationale des Isolés rappelés sous les drapeaux à la mobilisation générale ne donne lieu ni à l'établissement de titres de transport ni à la délivrance de billets.

Ces Isolés sont admis gratuitement dans les trains sur la simple présentation de l'ordre militaire leur enjoignant de rejoindre.

En principe, l'Isolé est transporté depuis l'endroit où il se trouve jusqu'à la destination indiquée par son titre.

....

§ 2 Sont transportés dans les mêmes conditions, les Isolés appartenant à la disponibilité ou aux diverses catégories de réserves qui seraient rappelés sans délai sous les drapeaux en dehors des périodes normales de manoeuvres ou d'exercice et sans qu'un décret de mobilisation ait été publié. Ce transport a lieu sur la présentation d'un ordre d'appel du modèle adopté pour le temps de paix ou de toute autre pièce en tenant lieu et portant la mention exceptionnelle "Rejoindra immédiatement et sans délai".

Notification du rappel sans délai devra préalablement être faite à la Société Nationale par l'Autorité Militaire.

§ 3 En conséquence, dans les circonstances visées ci-dessus, sont admis gratuitement dans les trains et sans qu'il y ait lieu à remise de billets ou d'autre titre de transport, les catégories de militaires énumérées ci-dessous :

1°) - Les Officiers et assimilés, munis d'un ordre de mobilisation individuel, ou d'un ordre d'appel individuel, ainsi que leurs ordonnances, leur chevaux et leurs bagages.

2°) - Les gendarmes à pied ou à cheval, avec leurs montures munis d'un ordre militaire leur prescrivant de rejoindre une formation mobilisée ou un nouveau poste de mobilisation.

3°) - Les hommes de troupe (Sous-Officiers, Brigadiers, Caporaux ou Soldats), y compris les agents de sections de Chemins de fer de campagne, rappelés à l'activité, par ordre individuel ou par le décret de mobilisation générale et voyageant isolément.

Tous ces militaires seront transportés sur présentation de l'un des titres ci-après :

a) - Ordre de route faisant partie du fascicule de mobilisation "prescrivant le transport par voie ferrée".

b)- Carte postale servant d'Ordre d'appel et portant la mention "Rejoindra immédiatement et sans délai".

c)- Autorisation de transport pour les militaires absents de leur domicile et non porteurs de leur livret individuel.

d)- Tout ordre destiné à tenir lieu d'une des pièces précédentes et émanant d'une autorité militaire qualifiée, conformément à la nomenclature qui sera notifiée à la Société Nationale.

4°) - Les hommes appelés, absents de leur domicile, même dans le cas où ils seraient détenteurs d'un fascicule de mobilisation leur enjoignant de se rendre par voie de terre à leur lieu de mobilisation.

5°) - Les hommes de troupe en permission ou en congé (à l'exclusion des militaires en congé de convalescence) rappelés à leur Corps sur présentation de leur titre d'absence ou de toute autre pièce en tenant lieu.

Ces militaires seront transportés depuis l'endroit où ils se trouveront au moment de leur appel jusqu'au lieu de garnison où ils devront rejoindre.

6°) - Les hommes de troupe, qui après avoir été rappelés à l'activité, sont renvoyés dans leurs foyers, soit comme impropres au service, soit après l'accomplissement d'une mission temporaire, sur le vu de leur fascicule de mobilisation, de leur livret individuel ou de toute autre pièce en tenant lieu portant la mention "Bon pour rentrer dans ses foyers" certifié par l'Autorité Militaire.

Ces militaires seront transportés de leur lieu de mobilisation ou du lieu où se termine leur mission jusqu'à leur domicile ou résidence.

7°) - Les armes et bagages destinés aux postes de service de garde de voies de communication ainsi que leurs convoyeurs sur présentation d'un bon délivré par l'Autorité Militaire et valable aussi pour le retour des convoyeurs.

Ces armes et bagages allotés par poste, seront placés dans un fourgon du train qui les transportera et pris en charge par un convoyeur spécial qui montera dans le fourgon et restera responsable des pertes et dégradation survenues en cours de route.

Un convoyeur spécial à chaque poste prendra place dans le même train et recevra du convoyeur général, à l'arrivée à la gare desservant son poste, les armes et bagages qui lui sont destinés.

Le transport de retour, apres relevement des postes, sera effectué dans les mêmes conditions.

8°) - Sont transportés dans les mêmes conditions, les postes de D.C.A. (Défense contre avions) et leurs bagages, lorsque l'effectif ne dépasse pas cinq hommes.

§ 4 Les militaires transportés dans les conditions ci-dessus ne pourront emporter avec eux, que des bagages à la main. Ils ne pourront, en conséquence, présenter aucun colis à l'enregistrement. Seuls les Officiers et assimilés et les Agents Supérieurs des Sections de chemins de fer de campagne auront droit au transport des quantités suivantes :

- Officiers subalternes et assimilés : un colis pesant 30 kgs.

- Commandants et assimilés : deux colis pesant ensemble 60 kgs au plus.

- Lieutenants-Colonels, Colonels et assimilés : trois colis pesant ensemble 90 kgs au plus.

- Officiers Généraux et assimilés : un nombre indéterminé de colis pesant 200 kgs environ.

Les Officiers et assimilés de l'armée active ou des réserves auront, en outre, le droit de joindre à ces bagages, une bicyclette.

§ 5 Sont également transportés dans les mêmes conditions, les bicyclettes des gendarmes devant rejoindre par voie ferrée, des formations mobilisées ou le nouveau poste qui leur est assigné, ainsi que des hommes des réserves affectés comme cyclistes à des Corps de troupe ou à des Etats-Majors.

Chaque bicyclette devra être munie, par les soins de son propriétaire, d'une étiquette portant le nom de l'expéditeur, sa destination et l'itinéraire à emprunter.

Le chargement dans les fourgons des trains ou dans les wagons affectés spécialement à des transports, le transbordement, s'il y a lieu, aux différentes gares de bifurcation ainsi que le déchargement à l'arrivée à destination, seront effectués par les militaires eux-mêmes sans que les agents du chemin de fer aient à intervenir dans ces opérations.

Le transport de ces bicyclettes sera effectué sans responsabilité pour la Société Nationale.

§ 6 D'une manière générale, l'accès des trains doit être refusé, même contre paiement du prix de leur place, aux militaires désignés ci-dessus qui ne rempliraient pas les conditions prescrites.

ARTICLE 9 - TRANSPORT DES ARMES ET EQUIPEMENTS INDIVIDUELS

Les militaires voyageant armés et équipés ont le droit de disposer, pour leurs armes et équipements, de deux places inoccupées par groupe de huit hommes dans les voitures à voyageurs. Les places ainsi réservées aux armes et à l'équipement ne sont pas taxées : la Société Nationale est considérée comme rémunérée à forfait de cette sujétion par les prix applicables aux places occupées par les militaires eux-mêmes.

ARTICLE 10 - TRANSPORT DES BAGAGES ENREGISTRES

Seuls les bagages que font enregistrer les militaires

....

ayant payé leur place aux guichets des Réseaux sont transportés gratuitement jusqu'à concurrence de 30 kgs.

Cette franchise n'est pas accordée pour les bagages des militaires voyageant sous le couvert d'un Ordre de transport qui les dispense de se munir d'un billet de départ; elle ne s'applique pas, non plus, aux bagages que les Officiers et assimilés et les Agents Supérieurs des Sections de chemins de fer de campagne rappelés sous les drapeaux sont autorisés à remettre au transport dans les limites de poids fixées au §4 de l'article 8, le transport de ces bagages, comme celui des Officiers eux-mêmes, faisant l'objet d'une taxation forfaitaire.

.....

CHAPITRE III

EXECUTION DES TRANSPORTS

ARTICLE 11 - TRAINS ET ITINERAIRES D'ACHEMINEMENT

Les transports sont effectués conformément aux ordres de l'Autorité Militaire et avec la plus grande diligence, dans toute la mesure des possibilités matérielles d'exécution.

Lorsqu'ils empruntent les trains commerciaux, les transports ont lieu par les combinaisons de trains permettant de se rendre dans le minimum de temps du point de départ au point de destination.

L'Autorité Militaire peut revendiquer pour l'acheminement, un itinéraire de son choix; cette revendication doit être faite sur l'ordre de transport. Le chemin de fer doit alors acheminer l'expédition par l'itinéraire revendiqué, si toutefois, celui-ci est praticable au moment de l'exécution du transport.

Pour les transports effectués par train militaire, l'ordre de transport indique la date de départ et l'horaire du train utilisé.

Sont considérés comme trains militaires, les trains exclusivement réservés à l'Administration de la Guerre et mis en mouvement par ordre de l'Autorité Militaire.

.....

ARTICLE 12 - MODIFICATION DU CONTRAT DE TRANSPORT

Un ordre de transport qui a reçu un commencement d'exécution ne peut plus être annulé pour être remplacé par un ou plusieurs autres. La Société Nationale reste comptable du chargement inscrit sur cet ordre jusqu'à ce qu'elle ait reçu décharge régulière, en une ou plusieurs fois.

Ce document accompagne constamment le chargement; toutes les indications et pièces qui servent à constater les opérations dont ce chargement peut être l'objet y sont successivement inscrites ou annexées (ordres de stationnement, ordres de remise en marche, ordres modificatifs d'itinéraires, extraits déchargés, etc....).

Les instructions qui ont pour objet la modification du contrat de transport sont données au moyen, soit d'une inscription portée directement sur l'ordre de transport par une autorité qualifiée, soit d'un ordre écrit ou télégraphique; dans ce dernier cas, l'ordre écrit ou une copie certifiée conforme au télégramme est joint à l'ordre de transport.

L'exécution des ordres modificatifs est constatée par une inscription correspondante inscrite dans la partie à ce réservée sur l'ordre de transport.

Pour prendre une valeur comptable et être admise en liquidation, cette inscription doit comporter la date de l'ordre modificatif et l'indication de l'autorité dont il émane. Elle doit être signée contradictoirement par le Chef de Gare et le représentant qualifié de l'Autorité Militaire

.....

dans la gare où la modification a eu lieu ou, à défaut de ce dernier, par le Chef de Gare seul.

En cas de transports de personnel, d'animaux, ou de matériel accompagnés ou convoyés, cette inscription doit être reproduite sur la partie de l'ordre qui reste, pendant tout le trajet, entre les mains du Chef de détachement (ou du convoyeur) et signée par celui-ci contradictoirement avec le Chef de gare.

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 l'ordre de transport ainsi que, le cas échéant, sur le relevé qui accompagne les trains militaires et il en rend compte le plus tôt possible à la Commission de Réseau dont il dépend. Celle-ci envoie immédiatement au liquidateur de l'Administration de la 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.

ARTICLE 13 - EMPECHEMENTS A L'EXECUTION DU TRANSPORT

Dans les cas où des empêchements de force majeure s'opposent à l'exécution rapide du transport, le chemin de fer en justifie par un certificat délivré par l'Autorité locale, l'Inspecteur du Contrôle de l'Etat, ou le Commissaire Militaire.

Si l'interruption est de plus de 48 heures, la gare à

proximité de laquelle cette interruption se produit informe d'urgence des obstacles survenus l'Autorité Militaire en la personne de son représentant le plus voisin, afin de la mettre à même de prendre ses dispositions en conséquence.

ARTICLE 14 - DIVISION D'UNE EXPEDITION EN COURS DE ROUTE

Lorsqu'un transport doit être scindé en cours de route, soit par suite d'accident, soit par ordre des Commissions de Réseau ou de leurs délégués, l'indication détaillée des conditions dans lesquelles se fait le fractionnement est inscrite sur l'ordre de transport par le Chef de Gare où le fait se produit. Cette inscription est portée au verso de l'ordre de transport dans le cadre réservé aux modifications en cours de route.

L'ordre de transport ainsi complété accompagne la fraction de l'expédition qui continue vers la destination définitive ou, si aucune partie de l'expédition ne conserve cette destination, la fraction la plus importante.

Chacune des autres parties de l'expédition est accompagnée d'une feuille qui peut être soit une fiche spéciale, délivrée par une Autorité Militaire, soit un billet collectif ou une lettre de voiture commerciale établie d'office par le Chef de gare, soit, en résumé, un document quelconque établi dans une forme quelconque, mais satisfaisant à la condition essentielle d'avoir le caractère d'un extrait de l'ordre de transport primitif et de reproduire le numéro de celui-ci

afin de permettre ultérieurement au service liquidateur de rattacher l'extrait à l'ordre primitif.

Décharge est donnée à l'arrivée sur la feuille qui accompagne chaque fraction de l'expédition, dans les mêmes formes et dans les mêmes conditions que sur un ordre de transport du modèle régulier. Cette feuille est valable en liquidation au même titre qu'un ordre de transport.

CHAPITRE IV

TARIFICATION

A) REGLES GENERALES

Art.15 - CALCUL des TAXES - MINIMUM de PERCEPTION.

Les taxes de transport sont établies par la Subdivision Centrale de la Comptabilité et des Finances; elles sont calculées séparément pour chaque Ordre de transport, avec minimum de perception de 7^f50.

Les taxes applicables au poids sont calculées par fraction indivisible de 10 kilogrammes avec minimum de 50 kilogrammes.

Pour les transports par train militaire (dernier alinéa de l'Art. 11), il est assuré à la S.N.C.F., pour chacune des sections du parcours effectuées sans modification, un minimum de perception kilométrique correspondant à la taxation de 20 wagons chargés (les wagons à 4 essieux et plus comptant pour 2).

Sur les sections du parcours où le nombre de wagons taxables du train militaire est inférieur à 20, la perception du minimum est obtenue par un décompte complémentaire portant sur la différence entre le produit de 20 wagons et le produit du nombre des wagons taxables réellement entrés dans la composition du train sur les dites sections, ces produits étant

.....

déterminés sur la base des prix prévus à l'Art. 18 pour les transports par wagons complets.

En vue de permettre l'application dans les conditions fixées ci-dessus, du minimum de perception sur la base de 20 wagons au kilomètre, les gares de départ établiront, pour tout train militaire mis en marche, un relevé spécial (modèle annexé) indiquant, pour chacune des sections du parcours effectuées, sans modification de la composition du train, le nombre de wagons taxables. Ce relevé accompagnera le train militaire sur tout son parcours; en cours de route le Chef de train y mentionnera les modifications survenues dans la composition du train. Le dit relevé sera signé par le Chef de la gare de formation et par le Chef de la gare terminus; il portera en outre les visas des Commissaires Militaires des gares de départ et d'arrivée et des gares où le train subira des modifications. Il sera enfin transmis à la Surdivision Centrale de la Comptabilité et des Finances par la gare terminus, pour être produit en liquidation à l'appui des factures présentées à l'Administration de la Guerre, lorsque le train aura donné lieu au décompte complémentaire défini ci-dessus sur tout ou partie de son parcours.

Art. 16 - DISTANCES - ITINERAIRE DE TAXATION.

Les distances servant de base au calcul des taxes sont décomptées, comme pour les transports commerciaux,

.....

à l'aide du tableau des distances de Réseau à Réseau et des tableaux des distances particulières à chaque Réseau, d'après l'itinéraire le plus court praticable ou, en cas d'itinéraire revendiqué par l'Autorité Militaire sur l'Ordre de transport, d'après cet itinéraire s'il est praticable.

Tout parcours inférieur à 6 kilomètres est compté pour 6 kilomètres.

Les distances G.V. seront comptées pour les transports en provenance ou à destination des haltes non ouvertes à la P.V.

Pour les expéditions en provenance ou à destination des installations créées pendant la durée de la guerre et affectées au service général des transports (gares ou haltes nouvelles, lignes nouvelles, etc...), on déterminera les distances, arrondies au kilomètre supérieur, de l'installation considérée aux deux gares voisines, pour les souder aux distances de ces gares à tout autre point.

Les distances de ou pour les embranchements particuliers sont calculées conformément aux tarifs et usages en vigueur sur chaque réseau.

L'itinéraire de taxation d'un envoi n'intéressant que les lignes de la Société Nationale ne peut emprunter que ces lignes.

Si l'envoi est en provenance ou à destination d'une gare n'appartenant pas à la Société Nationale, la même règle est appliquée depuis ou jusqu'au point de transit avec le Réseau non contractant.

L'Autorité Militaire doit indiquer sur l'ordre de transport le point de transit avec les Réseaux non participants au présent Règlement. En l'absence de cette indication, la gare expéditrice choisit le point de transit qui lui paraît correspondre à l'itinéraire le plus économique; la S.N.C.F. n'est responsable des conséquences de ce choix qu'en cas de faute lourde commise par la gare expéditrice.

Art. 17 - MANUTENTION.

Les prix et barèmes prévus dans le présent Règlement tiennent compte du fait que la manutention est laissée à la charge de l'Autorité Militaire, ainsi que des taxes de location de bâches et des bonifications de bâchage et de débâchage.

Si, lorsque la manutention (chargement et déchargement) incombe à l'Autorité Militaire (Voir Art. 5), le Chemin de fer consent, à la demande de cette dernière, à effectuer ces opérations ou seulement l'une d'elles, il est perçu pour chaque opération une taxe de 11 francs par tonne. Cette taxe est réduite à 7^f50 pour les chargements de 4.000 kgs et au-dessus et pour les wagons complets.

B - PRIX de TRANSPORT

Art. 18 - TRANSPORTS par WAGONS COMPLETS.

Qu'ils soient effectués par train commercial ou par train militaire, les transports de troupes, d'animaux, de matériel ou d'approvisionnements, quelle qu'en soit l'importance

.....

pour lesquels l'Autorité Militaire fait une demande de matériel ou dont elle assure elle-même le chargement, sont taxés au wagon, d'après le nombre de wagons réellement occupés, tout wagon à 4 essieux et plus comptant pour 2 unités-wagons.

Il en est de même des transports pour lesquels il a été fourni un matériel spécialisé de bout en bout suivant mention portée à cet effet sur l'ordre de transport.

Les transports par wagons complets donnent lieu, au profit des Réseaux, à la perception, par wagon (les wagons à 4 essieux et plus comptant pour 2), d'une taxe calculée comme suit :

a)- Transports ne comportant pas plus de 10 wagons pour un même ordre de transport:

jusqu'à 6 kilomètres.....	140 ^f 50
par kilomètre en sus.....	7,00

b)- Transports comportant plus de 10 wagons pour un même ordre de transport (transports massifs) :

- pour les 10 premiers wagons : même taxe que ci-dessus
- pour les wagons en sus de 10 :

jusqu'à 6 kilomètres.....	50 ^f
par kilomètre en sus.....	2,50

Pour les transports effectués par train militaire le minimum de perception garanti aux Réseaux (Art.15), soit la taxe de 20 wagons chargés, est, par train :

jusqu'à 6 kilomètres.....	1415 ^f	190 ^f *
par kilomètre en sus.....	31 ^f	

.....

Art. 19 - TRANSPORTS D'ANIMAUX, de MATERIEL et d'APPROVISIONNEMENTS
PAR EXPEDITIONS de DETAIL.

A défaut de demande de wagon ainsi que de chargement par l'Autorité Militaire, les transports d'animaux, de matériel ou d'approvisionnement, pour lesquels le nombre de têtes, en ce qui concerne les animaux, et le poids en ce qui concerne le matériel et les approvisionnements, sont, pour un même ordre de transport, inférieurs aux chiffres fixés par l'Art. 5, donnent lieu à la perception des taxes ci-après :

a) Chevaux ou mulets accompagnés ou non, bœufs, vaches et taureaux :

jusqu'à 6 kilomètres..... 19^f75 par tête
par kilomètre en sus..... 1,00 -

b)- Animaux de petite taille (moutons, veaux, porcs)

jusqu'à 6 kilomètres..... 10^f00 par tête
par kilomètre en sus..... 0,50 -

c)- Envois de matériel et d'approvisionnements :
sur un minimum de 50 kgs :

jusqu'à 6 kilomètres..... 46^f00 par tonne
par kilomètre en sus..... 1,25 -

Art. 20 - TRANSPORTS INDIVIDUELS de MILITAIRES.

Pour les détachements ne constituant pas le chargement d'un wagon, pour les transports individuels de militaires et pour les transports de militaires isolés effectués dans les conditions de l'Art. 8, la taxe est calculée à raison de 0^f,15 par homme et par kilomètre.

Pour les militaires isolés transportés dans les conditions de l'Art. 8, on multiplie le prix unitaire :

....

a) par le nombre d'hommes appelés, fournis par l'Administration de la Guerre;

b) par la distance moyenne kilométrique parcourue par chaque homme.

Cette distance a été arrêtée au chiffre de..... à la suite d'une épreuve portant sur les tableaux de mobilisation de deux régions de Corps d'Armée choisies, l'une parmi celles où les distances parcourues étaient les plus grandes, l'autre parmi celles où les distances à parcourir étaient les plus faibles. Elle a été obtenue en divisant par le nombre total des hommes appelés, tel qu'il ressortait des dits tableaux de mobilisation le nombre de kilomètres que ces hommes seraient appelés à parcourir au total sur les voies ferrées.

Art. 21 - TRANSPORTS SANITAIRES.

Les transports, dans les voitures ou wagons spécialement affectés à cet usage, de militaires malades ou blessés et du personnel sanitaire les accompagnant sont taxés comme transports par wagons complets (Art. 18).

Les véhicules de cette catégorie, lorsqu'ils ne transportent que le personnel sanitaire, sont taxés comme matériel vide (Art. 25).

Lorsque ce matériel chargé ou vide, circule en rames constituées et fait l'objet d'un train militaire, il donne lieu, le cas échéant, au décompte du minimum de perception garanti (Art. 15).

Les militaires malades ou blessés, transportés dans des wagons non spécialisés, sont taxés comme des isolés (Art. 20).

.....

C) REMUNERATIONS SPECIALES

Art. 22 - FRAIS de PESAGE.

Tout pesage effectué à la demande de l'Autorité Militaire dans les conditions fixées à l'Art. 4 donne lieu, à la perception d'une taxe spéciale.

La taxe de pesage est de 36^f,50 par wagon (les wagons à 4 essieux et plus étant comptés pour deux) et 18^f25 par tonne pour les expéditions taxées au poids.

Pour tout pesage effectué une mention constatant l'exécution sera portée sur l'ordre de transport et visé par l'Autorité Militaire.

Lorsque le pesage aura été effectué au départ, la gare expéditrice devra s'assurer que le poids porté sur l'ordre de transport est bien conforme à celui qu'elle a constaté et, s'il y a divergence, elle devra faire mentionner le poids exact par le service expéditeur.

Lorsque le pesage aura été effectué à l'arrivée, la gare destinataire indiquera sur l'ordre de transport le poids reconnu par elle et fera viser cette indication par le représentant qualifié du Service destinataire. A défaut de ce dernier, le Commissaire militaire ou le Chef de gare certifiera l'exactitude du poids constaté.

Les frais de pesage sont facturés en même temps que le transport correspondant.

Art. 23 - DROITS de STATIONNEMENT - DROITS de MAGASINAGE.

§ 1 - Le matériel roulant qui, pour une cause quelconque, n'est pas chargé ou déchargé par l'Autorité Militaire dans le délai

....

de 24 heures fixé par l'art.5, donne lieu à la perception au profit des Réseaux des droits de stationnement ci-après :

	Wagons à marchandises	Fourgons G.V.	Voitures à voyageurs de 1ère, 2ème ou 3ème cl. et matériel spécial.
à 2 ou 3 essieux...	17.00	36.50	102.00
à 4 essieux et plus	29.00	58.00	204.00

par véhicule et par jour de calendrier de stationnement, le premier jour entamé ne comptant pas.

§ 2 - Les mêmes droits de stationnement sont perçus :

- pour le matériel vide ou chargé stationnant pendant plus de 24 heures en cours de transport, en vertu d'un ordre de garage donné par l'Autorité Militaire ou la Commission de Réseau ou par suite d'un cas de force majeure résultant de faits de guerre ;

- pour le matériel vide expressément demandé par l'Autorité Militaire ou rassemblé sur l'ordre de la Commission de Réseau en vue d'un transport exécuté ou non, et dont le stationnement dépasse 24 heures (1).
.....

(1) - Lorsque du matériel rassemblé pour être mis à la disposition de l'Autorité Militaire n'a pas été utilisé, les frais de stationnement, quand ils sont dus, sont perçus cumulativement avec les frais de déplacement et de rassemblement prévus par l'Art.25.

3 - Lorsqu'il y a lieu à application des droits de stationnement fixés ci-dessus, on doit, en ce qui concerne le matériel chargé, indiquer sur l'ordre de transport, dans les conditions prévues par l'Art.12 au sujet de la constatation de l'exécution des ordres modificatifs du contrat de transport :

a) en cas de dépassement, pour le chargement au départ, du délai fixé par l'Art.5, les date et heure de mise à disposition effective du matériel, ainsi que la date à laquelle le chargement a été terminé ;

b) en cas de dépassement, pour le déchargement à l'arrivée du délai précité, les date et heure d'arrivée du train pour le matériel accompagné ou les date et heure de l'avis d'arrivée donné au destinataire pour le matériel non accompagné ainsi que la date à laquelle le déchargement a été terminé ;

c) pour le matériel garé en cours de transport sur l'ordre de l'Autorité militaire ou de la Commission de Réseau ou immobilisé par suite d'un cas de force majeure résultant de faits de guerre, le motif et la date du garage ou de l'immobilisation ainsi que la date de remise en marche des transports.

Si, pour une cause quelconque, l'ordre de transport ne se trouve plus en la possession de la gare d'arrivée, les indications nécessaires pour l'application des droits de stationnement sont portées sur un bulletin spécial qui reproduit le numéro de l'ordre de transport ainsi que les numéros des wagons faisant l'objet du stationnement.

Les frais de stationnement sont facturés au même temps que le transport correspondant.

§ 4 - En ce qui concerne le matériel vide, le droit de la Société Nationale à la perception des frais de stationnement est justifié :

- pour le matériel garé en cours de transport sur l'ordre de l'Autorité Militaire ou de la Commission de Réseau ou immobilisé par suite d'un cas de force majeure résultant de faits de guerre, dans la même forme que celle indiquée en c) ci-dessus pour le matériel chargé ;

- dans les autres cas, par des situations journalières établies par la Commission de Réseau et appuyées des ordres écrits de l'Autorité Militaire ou de l'ordre de la dite Commission, selon le cas. Ce dernier ordre est donné par écrit ou immédiatement confirmé par lettre s'il a été donné verbalement ou télégraphiquement .

§ 5 - Pour le matériel chargé comme pour le matériel vide, si le moment où un stationnement a pris fin ne peut être établi d'une manière conforme aux prescriptions de l'Art.12 ci-dessus et du présent Article, ce stationnement est réputé n'avoir pas duré plus de 24 heures au delà de la date à laquelle s'arrêtent les justifications régulières relatives à ce stationnement.

§ 6 - Les objets de toute nature qui ne sont pas enlevés dans le délai de 24 heures à compter de leur mise à disposition

.....

par la gare destinataire donnent lieu à perception des droits de magasinage fixés par les frais généraux de petite vitesse. Les justifications utiles doivent, à cet effet, être mentionnées sur les ordres de transport dans la forme indiquée ci-dessus pour le matériel non déchargé à l'arrivée dans le délai prévu. Les droits de magasinage sont facturés en même temps que le transport correspondant.

Art.24 - FRAIS de CAMIONNAGE.

Le camionnage effectué par le Service du Chemin de fer dans les conditions indiquées à l'Art.6 du présent Règlement donne lieu, pour chaque opération d'enlèvement ou de livraison, à la perception d'une taxe calculée à raison de 24^f50 par tonne.

Art.25 - DEPLACEMENT DE MATERIEL VIDE.

Tout déplacement entre deux points désignés par l'Autorité militaire de matériel vide rentrant dans les catégories ci-après :

- Rames d'un type fixé par l'Autorité militaire, soit qu'elles aillent prendre charge, soit qu'après déchargement elles reviennent au garage désigné par l'Autorité militaire, soit qu'elles changent de garage sur l'ordre de l'Autorité militaire;

- Wagons spécialement aménagés pour les besoins militaires et rendus par là même impropres au trafic commercial (wagons

.....

pourvus de moyens spéciaux de chauffage, frigorifiques, réservés, etc...) et wagons appartenant en propre ou loués à l'Autorité militaire ou mis à sa disposition, wagons particuliers ;

est constaté par l'établissement d'un ordre de transport et donne lieu à l'allocation, par wagon, (les wagons à 4 essieux et plus comptant pour 2) d'une taxe calculée comme suit :

a) - Matériel expédié isolément ou par groupe de 20 wagons au maximum, pour un même ordre de transport :

jusqu'à 6 kilomètres 65^f50
par kilomètre en sus 3,25

b) - Matériel expédié par groupe de plus de 20 véhicules pour un même ordre de transport. :

- pour les 20 premiers véhicules : même taxe qu'en a) ci-dessus ;
- pour les véhicules en sus :

jusqu'à 6 kilomètres 36^f50
par kilomètre en sus 1,85

Lorsque le matériel vide désigné ci-dessus est acheminé par train militaire, il est assuré aux Réseaux le minimum de perception kilométrique correspondant à la taxation de 20 wagons chargés, qui est prévu à l'Art.15, étant entendu que pour le décompte de ce minimum, deux wagons vides ordinaires ou un wagon vide à 4 essieux et plus comptent pour un wagon chargé.

.....

Le matériel vide rassemblé dans une gare pour être mis à la disposition de l'Autorité Militaire sur sa demande, donne lieu, s'il n'est pas utilisé par cette dernière, à une rémunération forfaitaire pour frais de déplacement et de rassemblement fixée à 87 francs par véhicule, les véhicules à 4 essieux et plus étant comptés pour deux.

Art.26 - FOURNITURE de MACHINES pour USAGES DIVERS.

Le prix de l'heure de machine pour usages divers au compte de l'Administration de la Guerre (manoeuvres - notamment sur les embranchements particuliers - fourniture d'eau chaude, de vapeur, d'air comprimé, chauffage de rames à la vapeur, etc...) est fixé à 100 frs (25 frs le quart d'heure).

Pour chaque homme de manoeuvres, employé en sus de l'équipe de la machine, il est accordé à la Société Nationale une rémunération de 2 frs, par quart d'heure indivisible.

Art. 27 - REMORQUE DES TRAINS sur les LIGNES ET EMBRANCHEMENTS MILITAIRES.

Le prix à payer à la Société Nationale pour la remorque des trains sur les lignes et embranchements militaires ou exploités au compte de l'Autorité Militaire, est fixé à 13^f50 le kilomètre avec minimum horaire de 100 francs.

Pour chaque homme de manoeuvres, employé en sus de l'équipe de la machine, il est accordé à la Société Nationale une rémunération de 2^f75 par quart d'heure indivisible.

.....

Art.28.- DESINFECTION du MATERIEL.

La désinfection du matériel ayant servi à des transports d'hommes ou d'animaux n'est obligatoire pour le Chemin de fer qu'autant qu'elle est prescrite par l'Autorité Militaire sur l'ordre de transport avec précision du nombre de véhicules à désinfecter.

Pour chaque opération de désinfection effectuée sur la demande de l'Autorité Militaire, il est perçu la taxe ci-après :

- Wagons à marchandises et fourgons G.V. : 32^f50 par véhicule ;

- Voitures à voyageurs de 1ère, 2ème ou 3ème classe : 65 francs par véhicule.

Art.29 - ECLAIRAGE ET CHAUFFAGE DES TRAINS MILITAIRES EN STATION-
NEMENT.

Les frais de chauffage et d'éclairage des trains, rames ou véhicules en stationnement sont remboursés à la Société Nationale par l'Administration de la Guerre, lorsque le stationnement ainsi que le chauffage et l'éclairage sont la conséquence d'ordres émanant de l'Autorité Militaire.

.....

CHAPITRE V

FORMALITES A L'ARRIVEE - LIVRAISON DES ENVOIS

Art. 30 - DECHARGE A DONNER sur l'ORDRE de TRANSPORT ou la
PIECE en TENANT LIEU.

Qu'il s'agisse, soit d'un transport de personnel (accompagné ou non de matériel), soit d'un transport de matériel ou d'approvisionnements, décharge est donnée à l'arrivée sur l'ordre de transport par le représentant de l'Autorité Militaire (Chef du détachement ou destinataire de l'expédition).

Pour les objets transportés (matériel, approvisionnements, etc...) cette décharge est donnée dès la reconnaissance contradictoire des dits objets, au moment même de la livraison.

De son côté, le Commissaire Militaire de la Gare destinataire (ou à son défaut le Chef de gare), certifie l'arrivée du transport par l'apposition de sa signature dans le cadre à ce réservé sur l'ordre de transport.

Les mêmes décharge et certification sont faites sur les documents créés en l'absence d'ordre de transport et en tenant lieu (Art. 1, § 2) et sur les feuilles d'expédition utilisées en cas de division d'un transport en cours de route (Art. 14).

Le timbre à date de la gare d'arrivée doit être apposé.

...

le jour même de la réception des transports sur les ordres de transport ainsi que, le cas échéant, sur les documents et feuilles d'expédition visés ci-dessus.

Quant il y a présomption de pertes ou d'avaries, les réserves utiles sont formulées par le service destinataire lors de la livraison sur l'ordre de transport et contresignées par le Chef de gare. Il est ensuite procédé comme il est dit à l'Art. 35 ci-après.

Dans le cas où la livraison de matériel non accompagné arrivé à destination ne pourrait pas être effectuée au destinataire par suite de faits de guerre ou de tout autre cas de force majeure, la signature serait remplacée par une mention faisant connaître les motifs de la non livraison et certifiée par la Commission Militaire de la gare destinataire ou, à défaut, par le Chef de gare.

Art. 31 - LIVRAISON SUCCESSIVE DES WAGONS COMPOSANT une MEME EXPEDITION.

Lorsqu'un ordre de transport se rapporte à une expédition comportant le chargement de plusieurs wagons et que ceux-ci ne parviennent pas simultanément à destination, le Chemin de fer a la faculté de mettre ces wagons successivement à la disposition du service destinataire qui, en ce cas, doit remplir les mêmes obligations que si chaque wagon avait été l'objet d'un ordre de transport distinct. Les livraisons successives sont

...

constatées au verso de l'ordre de transport si celui-ci est parvenu avec la première partie de l'expédition, et les décharge et certification réglementaires définitives sont données lorsque la totalité de l'expédition a été livrée.

Si l'ordre de transport n'est pas parvenu avec la première partie de l'expédition, la livraison est constatée sur la feuille d'expédition qui a dû accompagner le transport (art. 14) et la décharge réglementaire est donnée sur l'ordre de transport lorsqu'il parvient avec le reste de l'expédition.

Si aucune feuille d'expédition ne parvient, la décharge est donnée sur le duplicata créé comme il est dit à l'art. 32 ci-après.

Art. 32 - DUPLICATA de l'ORDRE de TRANSPORT.

Si, pour une cause quelconque, l'ordre de transport afférent soit à un transport de personnel (accompagné ou non de matériel), soit à un transport de matériel ou d'approvisionnements, ne parvient pas à la gare d'arrivée, celle-ci supplée à l'absence de cette pièce en créant un duplicata comportant autant que possible toutes les précisions utiles (point de départ de l'expédition, nombre et numéros des wagons ayant servi au transport, nombre d'hommes et d'animaux transportés, nature et poids du matériel expédié, etc...).

....

- 39 -

Ce duplicata est signé par le Chef de gare et par le représentant de l'Autorité Militaire (Chef du détachement ou destinataire de l'expédition). Il tient lieu de l'Ordre de transport et est joint à sa place comme pièce comptable à l'appui de la facture ultérieurement présentée par le Chemin de fer à l'Administration de la Guerre.

CHAPITRE VI

RESPONSABILITE.

Art. 33 - ACCIDENTS SURVENUS AUX MILITAIRES .

Les conséquences pécuniaires des accidents survenus aux militaires à l'occasion d'un transport, soit dans les emprises du Chemin de fer, soit au cours du transport, sont à la charge de l'Administration de la Guerre.

Art. 34 - ACCIDENTS SURVENUS AUX AGENTS DE LA SOCIÉTÉ NATIONALE.

1° - Accidents résultant de faits autres que les faits de guerre. La Société Nationale continuera à liquider et gardera entièrement à sa charge les pensions et indemnités réclamées par les victimes du travail à son service, qu'il s'agisse d'agents mobilisés ou non mobilisés.

Dans le cas où les agents mobilisés, leurs veuves ou leurs enfants, ayant fait liquider leur pension au titre des accidents du travail auraient droit à une pension plus élevée au titre militaire, la différence entre les deux pensions leur serait versée par la Société Nationale, à qui elle serait remboursée par l'Etat.

Dans le cas où, soit un agent mobilisé quittant le service du Chemin de fer à la suite d'un accident de travail, soit la veuve ou les enfants d'un agent tué, auraient obtenu une

....

pension militaire, la Société Nationale remboursera à l'Etat le montant de cette pension, jusqu'à concurrence de celle à laquelle lui ou ses ayants-cause auraient eu droit, en vertu de la loi du 9 avril 1898. Dans le cas où cette dernière pension aurait été plus élevée que la pension militaire, la Société Nationale allouera la différence aux intéressés à titre de secours renouvelable.

2°- Accidents résultant de faits de guerre. Tous dommages, pensions et indemnités sont à la charge de l'Administration de la Guerre. La Société Nationale allouera les pensions prévues par la loi du 9 avril 1898, si elles sont demandées, et l'Administration de la Guerre lui en remboursera le montant.

Dispositions communes aux 1° et 2° - En vue d'éviter tout double emploi, l'Administration de la Guerre et la Société Nationale s'informeront réciproquement de toute demande de pension formulée par un agent des Chemins de fer mobilisé, par sa veuve ou ses enfants.

En cas de procès, l'Administration de la Guerre et la Société Nationale se concerteront pour la sauvegarde de leurs intérêts communs.

Art.35 - RESPONSABILITES pour les TRANSPORTS de MATERIEL MILITAIRE
EFFETS, APPROVISIONNEMENTS, etc...

La responsabilité des transporteurs pour pertes, manquants

ou avaries, est, en principe, régie par les règles du droit commun applicables aux transports commerciaux; elle commence au moment de la prise en charge des envois sous le couvert de l'ordre de transport; elle ne prend fin qu'en vertu d'une décharge régulière donnée par l'Autorité Militaire sur cet ordre même; elle peut être déclinée par le Chemin de fer en cas de force majeure résultant de faits de guerre ou de telles autres circonstances constatées par écrit sur l'ordre de transport.

- § 1 - Constatations - En cas de présomption de pertes, manquants ou avaries, les réserves utiles ayant été formulées par le destinataire au dos de l'ordre de transport, il est procédé, dans un délai maximum de 4 jours à compter de la livraison, à l'ouverture des colis et à la vérification du matériel en présence du représentant du Chemin de fer.

Un procès-verbal (mod.) constatant les résultats de cette vérification est dressé par l'Intendant Militaire chargé des transports ou son suppléant et par le représentant du Chemin de fer. Il indique le montant des pertes ou avaries à imputer aux Réseaux.

En cas de désaccord sur la cause, l'importance et l'évaluation des pertes, manquants ou avaries, il est procédé à une expertise. L'expert est désigné d'un commun accord par les représentants locaux du chemin de fer et de l'Administration de la Guerre.

§ 2 - Transports taxés au wagon Pour tous les transports de matériel taxés au wagon, les envois doivent, au point de vue de la responsabilité, satisfaire en principe aux conditions suivantes:

a) que l'Autorité Militaire ait fait, sur l'ordre de transport, la déclaration détaillée de la nature et du poids du chargement ou des colis contenus dans le wagon.

b) que, pour les wagons découverts non bâchés, la reconnaissance individuelle des colis ait été possible de l'extérieur du wagon sans toucher au chargement.

c) que, pour les colis chargés en wagon découvert bâché, le wagon ait été plombé au départ par les soins de l'Autorité Militaire (après reconnaissance individuelle le cas échéant).

d) que, pour les colis chargés en wagon couvert, le wagon ait été plombé au départ par les soins de l'Autorité Militaire (après reconnaissance individuelle le cas échéant).

L'Autorité Militaire aura toutefois la latitude de ne pas satisfaire à l'une ou à plusieurs des conditions a, b, c, ci-dessus, mais alors les conséquences pécuniaires des spoliations ou manquants partiels reconnus contrairement à la livraison ne pourront être mises à la charge du Chemin de fer que si l'Administration de la Guerre apporte la preuve, dans les conditions et délai prévus au § 1 du présent article, que ces irrégularités se sont produites au cours du transport.

....

Le fardeau de la preuve sera également mis à la charge de l'Administration de la Guerre en cas de spoliation ou de manquants partiels constatés contradictoirement à la livraison : 1°) des wagons découverts bâchés que l'Autorité Militaire aura plombés au départ; 2°) des wagons couverts, lorsque, dans ces deux cas, les plombs apposés par l'Autorité Militaire seront reconnus intacts.

En cas d'avaries ou de perte totale de l'envoi, la responsabilité du Chemin de fer s'apprécie d'après les principes du droit commun des transports commerciaux; toutefois, si, dans le cas de perte totale, l'Administration de la Guerre n'a pas satisfait :

1°) aux conditions a) et b) ci-dessus pour les wagons découverts non bâchés;

2°) à la condition a) ci-dessus pour les wagons découverts bâchés et les wagons couverts; elle devra justifier de la nature et de la quantité des marchandises signalées par elle comme perdues.

Dans tous les cas ci-dessus, s'il y a contestation sur la valeur des preuves fournies ou sur l'origine du dommage, il sera procédé à une expertise dans les formes prévues au § 1 du présent article.

Art. 36 - EVALUATION DES OBJETS PERDUS OU AVARIÉS.

L'évaluation des objets perdus est faite d'après les

factures du magasin expéditeur qui sont produites à la diligence du Sous-Intendant Militaire.

Les objets avariés hors de service sont remis à la Société Nationale qui peut dès lors en disposer lorsque leur valeur lui est intégralement imputée.

Toutefois, il est loisible à l'Administration de la Guerre de conserver ces objets: dans ce cas, il en est fait une estimation à l'amiable ou à dire d'experts et le montant en est déduit des sommes à imputer à la Société Nationale.

L'imputation des sommes mises à la charge de la Société Nationale s'opère lors de la liquidation de ses factures.

Pour les transports taxés au wagon, l'évaluation des objets perdus ou avariés par la faute du transporteur se fera conformément aux dispositions ci-dessus. Toutefois, lorsque l'Autorité Militaire n'aura pas fourni de déclaration détaillée, l'indemnité à accorder ne pourra en aucun cas dépasser le taux maximum de 100 frs (non majorable) par kilogramme de marchandise perdue ou détériorée.

Art. 37 - REINTEGRATION DES OBJETS RETROUVES.

Lorsque les objets portés perdus au procès-verbal ont été retrouvés, le Chemin de fer avise le fonctionnaire de l'Intendance rapporteur qui ordonne, s'il y a lieu, leur réintégration dans un magasin de l'Etat, à moins que les dits objets ne soient devenus inutiles, auquel cas il en est rendu compte au Ministre qui décide.

Si la réintégration est prononcée, elle est constatée par un procès-verbal dont une expédition est remise au Chemin de fer pour être jointe à l'appui de la réclamation de la Société Nationale.

Art. 38- AVARIES AU MATERIEL ROULANT.

L'Administration de la Guerre est responsable des dommages et avaries causés au matériel roulant du Chemin de fer par le fait ou la faute de l'Autorité Militaire.

Pour le matériel roulant appartenant à l'Autorité Militaire et non accompagné (c'est-à-dire ne voyageant pas avec des troupes) la Société Nationale est responsable, sauf le cas de force majeure, conformément aux usages commerciaux et au droit commun, des avaries survenant à ce matériel, mais elle n'encourt aucune espèce de responsabilité pour les objets qu'il contient.

Art. 39 - BACHES CEDEES OU PERDUES.

L'Administration de la Guerre remboursera à la Société Nationale au prix payé par elle à ses fournisseurs et dûment justifié:

-les frais de location des bâches réquisitionnées, détournées du service des transports et cédées à des services autres que celui des Chemins de fer de Campagne;

-la valeur des bâches perdues, déduction faite de la perte moyenne normale, évaluée forfaitairement à 1,5 bâches par 1.000 bâches figurant à l'effectif et par mois.

....

Le règlement pourra être fait directement avec le fournisseur de bâches par l'Administration de la Guerre, d'accord avec le réseau intéressé.

Art. 4^e - EXPLOSIFS ET MATIERES DANGEREUSES.

Le Règlement du 12 novembre 1897 relatif au transport des matières dangereuses n'étant pas applicable aux transports qui font l'objet du présent Règlement, l'Administration de la Guerre assume la responsabilité des accidents qui peuvent résulter du transport des explosifs et autres matières dangereuses à moins qu'il soit fait la preuve que ces accidents proviennent de la faute du Chemin de fer.

CHAPITRE VII

DISPOSITIONS COMPTABLES

Art. 41 - REGLEMENT DES FRAIS DE TRANSPORT.

Le règlement des frais de transport a lieu postérieurement à leur exécution par les soins exclusifs de la Subdivision Centrale de la Comptabilité et des Finances de la Société Nationale et de l'Administration de la Guerre.

Les transports sont considérés comme exécutés pendant le mois auquel appartient le jour de l'arrivée à destination pour les transports de troupe ou de la livraison au destinataire pour les autres transports. Ils donnent lieu à l'établissement par la Subdivision Centrale de factures accompagnées de relevés détaillés, ainsi que des pièces justificatives (Ordres de transport, etc.....), et qui doivent être normalement produites dans les trois mois après celui dans lequel les transports ont été exécutés. Ces factures sont adressées toutes les semaines avec les relevés et pièces précitées, par la Subdivision Centrale, au Chef du Service de la Liquidation des Transports à Paris.

Sur la présentation par la Subdivision Centrale des relevés précités et des pièces justificatives correspondantes, l'Administration de la Guerre alloue à la Société Nationale, au plus tard dans les 8 jours suivant cette présentation, un acompte des 5/6èmes du montant des dits relevés.

.....

Il est ensuite procédé, dans le délai de 3 mois au plus tard à dater de la remise de chaque facture, à la liquidation des relevés et le solde est ordonnancé immédiatement.

Les liquidations et les mandats de paiement sont établis au nom des Services Financiers de la S.N.C.F.

Le paiement des acomptes et des soldes est assuré par les soins du Service de la Liquidation des Transports à Paris.

Pour tenir compte du fait que la Subdivision Centrale ne pourra pas pratiquement présenter de factures au Service de la Liquidation des Transports pendant les premières semaines de la mobilisation, il est entendu que, jusqu'au versement des 5/6 du montant du premier relevé, l'Administration de la Guerre versera à la Société Nationale des acomptes hebdomadaires dont l'importance sera égale à la moitié de la moyenne de leurs recettes totales hebdomadaires d'exploitation pendant les 4 semaines précédant la mobilisation. Le montant total de ces acomptes sera remboursé à l'Administration de la Guerre lors du règlement définitif qui interviendra après que la mobilisation générale aura pris fin.

Les modalités d'exécution des dispositions qui précèdent sont détaillées dans l'Annexe au présent Règlement relative à la Liquidation des Transports.

Art. 43 - REGLEMENT DES INDEMNITES ET DE DIVERSES PRESTATIONS

Les états des indemnités pour pertes, manquants ou

.....

avaries sont notifiés mensuellement à chaque Réseau par l'Administration de la Guerre, en ce qui concerne les transports à destination de ses gares.

Sauf réclamation présentée par la Société Nationale, les montants de ces états sont versés au Trésor par l'intermédiaire de la Subdivision Centrale par ordre de reversement après un délai d'un mois à partir de la notification.

De son côté, la Société Nationale présente mensuellement à l'Administration de la Guerre, par l'intermédiaire de la Subdivision Centrale, les relevés des sommes dont cette Administration peut lui être redevable au titre des prestations non couvertes par des ordres de transport : droits de stationnement (art. 23), déplacement et rassemblement de matériel vide (art. 25), fourniture de machines pour usages divers (art. 26), remorque des trains sur les lignes et embranchements militaires (art. 27), éclairage et chauffage des trains militaires en stationnement (art. 29), avaries au matériel roulant (art. 38) frais de location de bûches (art. 39) etc.... Le montant de ces relevés est liquidé et ordonné dans les mêmes conditions que les frais de transport.

Art. 43 - INTERDICTION DES REPETITIONS.

Sauf les erreurs matérielles de calcul, les omissions les faux emplois, et les doubles emplois, il ne peut être

.....

exercé par l'une ou l'autre des parties, passé le délai d'un an à dater de la remise des factures, aucune répétition pour quelque cause que ce soit à l'occasion du règlement des frais de transport et du montant des indemnités dont la liquidation est définitive.

.....

CHAPITRE VIII

STIPULATIONS DIVERSES

Art. 44 - FOURNITURE DES IMPRIMES

L'Administration de la Guerre fournit les imprimés suivants :

- Ordre de transport,
- Demandes de modifications du contrat de transport,
- Procès-Verbaux de manquants, pertes et avaries.

Les Réseaux fournissent les imprimés suivants :

- Duplicata d'Ordres de transport,
- Relevés décomptés,
- Factures,
- Relevés numériques des wagons accompagnés d'Ordres de transport et entrés dans la composition des trains militaires.
- Situation journalière du matériel vide en stationnement.

Art. 45 - OBLIGATIONS DU CHEMIN DE FER.

Le Chemin de fer n'est tenu qu'à l'exécution du transport et, quand elles lui sont explicitement demandées, aux prestations qui font l'objet des rémunérations spéciales fixées au chapitre IV, § C.

Il n'a pas à assumer d'obligations plus étendues. En particulier, en cours de route, il n'a pas à faire d'autres manoeuvres ou d'autres classements que ceux que nécessite

le transport lui-même.

Art. 46 - JURIDICTION.

En cas de désaccord, toute contestation pouvant survenir pour l'exécution ou l'interprétation du présent Règlement entre les Services de la Guerre et la Société Nationale sera portée devant le Ministre de la Guerre qui statuera, la Société Nationale entendue, sauf recours au Conseil d'Etat.