

5052M53918

9164

(1939)

Mouvement des trains et autorails sanitaires -

Alaire n° 3

20.12.39

Paris, le 20 décembre 1939

Col.

Nm.
53

C. C. P. 35

TAXATION ET COMPTABILISATION DES MOUVEMENTS DE TRAINS ET AUTORAILS SANITAIRES

Les gares ont été avisées que tous les trains et autorails sanitaires vides (c'est-à-dire ne comprenant que le personnel sanitaire, y compris les infirmières) ou chargés doivent être accompagnés d'un bon modèle 127 utilisé pour le transport des militaires ou marins voyageant en unités constituées.

Les gares n'ont pas à indiquer les taxes de transport sur les écritures, mais elles doivent compléter celles-ci de façon précise, en vue de la facturation ultérieure des transports.

A cet effet, elles doivent se conformer aux indications suivantes :

TRAINS SANITAIRES.

Au départ du point de garage ou de la gare correspondant au centre de désinfection, **le médecin-chef du train sanitaire** qui reçoit l'ordre de départ fixant la gare destinataire ou le point de première destination du train sanitaire, **établit un bon de chemin de fer** (Modèle 127 « unités constituées »). Ce bon indique notamment le numéro du train sanitaire, le nombre de véhicules (nombre de wagons à boggies, le cas échéant), la gare expéditrice et la gare destinataire ou le point de première destination.

Contre remise de ce bon de chemin de fer, la gare expéditrice établit :

1° **un billet collectif** destiné au Médecin-Chef du train sanitaire qui en donne reçu sur le bon de chemin de fer,

2° une feuille de transport qu'elle épingle au bon de chemin de fer.

Le billet collectif est conservé par le Médecin-Chef pour être présenté ultérieurement aux chefs de gare, lors des réexpéditions successives, qu'il y ait ou non chargement de malades ou blessés aux points de réexpédition.

Le bon de chemin de fer, épinglé à la feuille de transport accompagne (entre les mains de l'Agent-Chef de train), le train sanitaire **jusqu'à la fin de la rotation, c'est-à-dire, en principe, jusqu'à la gare centre de désinfection**, où le train sanitaire est mis en état d'être utilisé de nouveau.

Pendant les stationnements éventuels du train sanitaire aux gares de destination successives, le bon de chemin de fer et la feuille de transport sont conservés par le chef de gare.

Au départ de la gare de première destination pour la gare de deuxième destination, le bon de chemin de fer est présenté au Médecin-chef pour approbation de la réexpédition, laquelle est mentionnée dans le tableau figurant au verso du bon de chemin de fer et intitulé « Mutations ».

Les mêmes mentions de réexpédition sont portées au verso de la feuille de transport et du billet collectif.

On opère de même pour les réexpéditions de la deuxième gare de destination sur la troisième et ainsi de suite.

A la fin de la rotation, le bon de chemin de fer et la feuille de transport sont remis au Chef de la gare d'arrivée.

Etant donné qu'il s'agit généralement d'un transport par itinéraire détourné, la « fiche itinéraire » du train doit toujours être annexée au bon de chemin de fer, conformément aux indications de la Circulaire N° 1 du 20 novembre 1939 pour l'application de l'Instruction Générale « Service Spécial », Série Commerciale N° 1, Série Services Financiers-Gares N° 1, du 15 avril 1939.

Lors du départ de la gare Centre de désinfection, **un nouveau bon de chemin de fer** est établi par le Médecin-Chef pour la première destination donnée au train. Bien entendu, ce nouveau bon de chemin de fer doit être remis au chef de gare qui, de son côté, établit un nouveau billet collectif et opère pour le surplus comme il est dit plus haut. Suivant le cas, le train peut être alors :

- soit dirigé sur un point de garage.
- soit réutilisé immédiatement.

Dans le premier cas, le transport se termine à la gare point de garage et les opérations recommencent ensuite comme ci-dessus au départ de ce point de garage.

Dans le second cas, le bon de chemin de fer établi lors du départ de la gare de désinfection est utilisé pour la rotation jusqu'à la nouvelle gare centre de désinfection, dans les conditions précédemment indiquées.

AUTORAILS SANITAIRES.

Les dispositions qui précèdent sont également applicables aux autorails sanitaires, mais dans ce cas, il y a lieu de considérer que le point de départ est toujours la

gare d'attache de l'autorail. Celui-ci rentre ensuite au point d'attache sans passer par une gare centre de désinfection. Le Médecin qui doit accompagner l'autorail sanitaire dans sa rotation n'est d'ailleurs désigné qu'au moment du départ.

TRANSPORT A VIDE.

Les dispositions ci-dessus doivent être appliquées également aux simples mouvements de matériel sanitaire **provoqués par l'Autorité Militaire** sans qu'il y ait chargement de malades ou de blessés au cours des mouvements (modification du point de garage, passage d'une gare régulatrice à une autre, envoi sur un atelier aux fins de révision, etc...).

STATIONNEMENT.

Deux cas sont à considérer :

1° — *Stationnement du matériel consécutif à un transport, c'est-à-dire au cours d'une rotation.*

Les gares de départ ou d'arrivée et **les gares d'arrêt** doivent indiquer sur les titres de transport le nombre de journées indivisibles de stationnement, en précisant la date d'immobilisation et la date de libération.

En aucun cas, les renseignements portés sur les titres de transport ne doivent faire double emploi avec les renseignements indiqués au § 2°) ci-dessous.

2° — *Stationnement du matériel non consécutif à un transport (trains et autorails sanitaires mis en garage sur les voies du chemin de fer).*

Les gares doivent incorporer le matériel sanitaire en stationnement dans les relevés qu'elles adressent, le lundi de chaque semaine, conformément aux dispositions de la circulaire N° 1 en date du 20 novembre 1939, pour l'application de l'Instruction Générale « Service Spécial », Série Commerciale N° 1, Série Services Financiers-Gares N° 1, du 15 avril 1939.

Le Commissaire Militaire,

PAQUIN.

Le Commissaire Technique,

R. LE BESNERAIS.