

S05LH5h4g  
0220  
(19h0-h1, h4-h6)

Responsabilité des chemins de fer en temps de guerre.-

ret-loi du 23.12.39	(J.O. 9. 1.40)
du 27.7.40	(J.O. 29. 7.40)
du 5.8.40	(J.O. 13. 8.40)
été du 14.9.40	(J.O. 20. 9.40)
du 17.9.40	(J.O. 19. 9.40)
du 29.5.41	-J.O. 13. 6.41)
ordonnance	24. 4.44 rendue applicable
état	9. 8.44 (J.O. 10. 9.44)
état	5.10.44 (J.O. 13.10.44)
ordonnance	15. 1.45 (J.O. 22. 1.45)
état	18. 1.45 (J.O. 19. 1.45)
ordonnance	25. 4.45 (J.O. 29. 4.45)
état	12. 6.45 (J.O. 23. 6.45)
ordonnance	25. 7.45 (J.O. 24. 7.45)
état	30. 7.45 (J.O. 1. 8.45)
état	24. 4.46 (J.O. 26. 4.46)
	31. 5.46 (J.O. 6. 5.46)

EXTRAIT DU JOURNAL OFFICIEL  
du 6 juin 1946

Arrêté du 31 mai 1946 relatif aux  
conditions d'exécution des transports par chemin  
de fer des voyageurs et des bagages.

Le ministre des travaux publics et des transports,

Vu l'ordonnance du 28 octobre 1944 relative à la réglementation des transports par chemin de fer ;

Vu la loi du 10 mai 1946 portant fixation de la date légale de cessation des hostilités ;

Sur la proposition du directeur général des chemins de fer et des transports,

Arrête :

Art. 1er.- Le chemin de fer n'est tenu d'assurer le transport des voyageurs que par les trains réguliers de voyageurs inscrits aux livrets de marche et dans la limite des places disponibles dans ces trains.

Art. 2.- Les bagages pourront n'être mis à la disposition des voyageurs que dans un délai de quarante-huit heures compté à partir de l'heure effective d'arrivée du train pour lequel ils ont été enregistrés.

Art. 3.- Les dispositions prévues aux articles ci-dessus entrent en vigueur le 1er juin 1946.

Art. 4.- Le présent arrêté sera publié au Journal Officiel de la République française.

Fait à Paris, le 31 mai 1946.

Jules MOCH.

## EXTRAIT DU JOURNAL OFFICIEL

du 26 avril 1946

Arrêté du 24 avril 1946

relatif à l'application de l'ordonnance du  
23 juillet 1945 sur l'exécution de responsabilité  
du chemin de fer en cas de perte  
ou d'avaries de marchandises résultant de  
l'utilisation du matériel défectueux ou d'un  
type différent de celui prévu par le tarif

Le ministre des travaux publics et des transports,

Vu l'ordonnance du 23 juillet 1945 relative à l'exonération de responsabilité du chemin de fer en cas de perte ou d'avaries de marchandises résultant de l'utilisation de matériel défectueux ou d'un type différent de celui prévu par le tarif, et notamment l'article 1er ;

Vu l'arrêté du 30 juillet 1945 concernant la période d'application de ladite ordonnance ;

Sur la proposition du directeur général des chemins de fer et des transports,

Arrête :

Art. 1<sup>er</sup>. - Les dispositions de l'ordonnance du 23 juillet 1945 relatives à la fourniture par le chemin de fer aux expéditeurs de marchandises, de wagons de type normalement utilisé pour le transport à effectuer, mais dont le plancher, les parois latérales ou la toiture présentent des défectuosités rendant possible la mouille de la marchandise ou une déperdition de marchandise, cesseront d'avoir effet à dater du 1er mai 1946.

Art. 2. - Les dispositions de l'ordonnance susvisée relatives à la fourniture de wagons d'un type autre que celui prévu par les tarifs pour le transport à effectuer, munis ou non de bâches, ainsi qu'à la fourniture de bâches présentant des défectuosités, restent en vigueur jusqu'à une date qui sera fixée par un arrêté ultérieur.

Art. 3. - Le présent arrêté sera publié au Journal Officiel de la République Française.

Fait à Paris, le 24 avril 1946.

Jules MOCH.

9220

Extrait du Journal Officiel - Ordonnances

et décrets - du 1er août 1945

---

Arrêté du 30 juillet 1945 - Exonération de responsabilités du chemin de fer en cas de perte ou d'avaries de marchandises résultant de l'utilisation de matériel défectueux ou d'un type différent de celui prévu par le tarif

Le Ministre des travaux publics et des transports,

Vu l'ordonnance du 23 juillet 1945 relative à l'exonération de responsabilité du chemin de fer en cas de perte ou d'avaries de marchandises résultant de l'utilisation de matériel défectueux ou d'un type différent de celui prévu par le tarif, et notamment l'article 1er;

Sur la proposition du Directeur général des chemins de fer et des transports,

A R R E T E :

Art. 1er - La période pendant laquelle les dispositions de l'ordonnance du 23 juillet 1945 sont applicables commence le 1er août 1945. Un arrêté ultérieur fixera la date où ces dispositions cesseront d'être en vigueur.

Art. 2 - Le présent arrêté sera publié au Journal Officiel de la République Française.

Fait à Paris, le 30 juillet 1945.

René MAYER.

9220

EXTRAIT DU JOURNAL OFFICIEL

du 24 juillet 1945

Ordonnance n° 45-1634 du 23 juillet 1945  
relative à l'exonération de responsabilité du chemin  
de fer en cas de perte ou d'avaries de marchandises  
résultant de l'utilisation de matériel défectueux ou  
d'un type différent de celui prévu par le tarif

EXPOSE DES MOTIFS

Le budget d'exploitation de la Société Nationale des Chemins de fer français est lourdement grevé par les indemnités à payer pour pertes et avaries subies par les marchandises transportées.

Or, étant donné les faibles ressources en matériel ferroviaire dont dispose actuellement l'économie du pays, le chemin de fer se trouve souvent contraint par la force des choses de fournir aux expéditeurs soit des wagons d'un type autre que celui qui convient au transport à effectuer, soit des wagons dont les toitures, les parois ou les planchers ne sont plus étanches, soit des bâches défectueuses. Il en résulte un risque de mouille ou de déperdition de marchandises, participant d'un véritable cas de force majeure.

Il a paru y avoir lieu, en pareil cas, de dégager, avec toutes précautions de nature à garantir les intérêts des usagers la responsabilité du chemin de fer.

Tel est l'objet de la présente ordonnance, qui s'inspire de l'ordonnance du 18 mars 1944 modifiant en Algérie la responsabilité du chemin de fer en cas d'avaries de mouille, mais qui présente des modalités d'application sensiblement plus souples : elle oblige la Société Nationale des Chemins de fer français à signaler à l'expéditeur les défectuosités du matériel qu'elle lui propose ; elle reconnaît à l'expéditeur le droit de refuser ce matériel ; elle limite l'exonération de responsabilité du chemin de fer au cas où l'expéditeur, dûment prévenu, a accepté d'utiliser un matériel défectueux.

Le Gouvernement provisoire de la République française,

Sur le rapport du garde des sceaux, ministre de la justice, du ministre des travaux publics et des transports et du ministre des finances et de l'économie nationale,

Vu l'ordonnance du 3 juin 1943 portant institution du Comité français de la libération nationale, ensemble les ordonnances des 3 juin et 4 septembre 1944 ;

.....

Vu l'ordonnance du 9 août 1944 portant rétablissement de la légalité républicaine sur le territoire continental, ensemble les ordonnances subséquentes ;

Vu l'article 103 du code de commerce modifié par la loi du 17 mars 1905 ;

Vu l'ordonnance du 20 juin 1944 relative à l'exploitation des voies ferrées comprises dans les territoires métropolitains libérés ;

Le comité juridique entendu,

Ordonne :

Art. 1<sup>er</sup>. - Pour une période qui sera fixée par arrêté du ministre des travaux publics et des transports, le chemin de fer peut mettre à la disposition des expéditeurs de marchandises :

Soit des wagons du type normalement utilisé pour le transport à effectuer, mais dont le plancher, les parois latérales ou la toiture présentent des défectuosités rendant possible la mouille de la marchandise ou une déperdition de marchandise ;

Soit des wagons d'un type autre que celui prévu par les tarifs pour le transport à effectuer, munis ou non de bâches.

Il peut fournir, avec les wagons, des bâches présentant des défectuosités.

Art. 2. - La gare d'expédition doit signaler à l'expéditeur les défectuosités des wagons ou des bâches fournis et les mentionner sur la déclaration d'expédition et sur les récépissés. Elle doit signaler également, le cas échéant, qu'il n'est pas possible de fournir des wagons du type prévu par le tarif appliqué. L'expéditeur doit indiquer, par une mention datée et signée, sur la déclaration d'expédition, qu'il accepte d'utiliser les wagons fournis, et, s'il y a lieu, les bâches fournies dans ces conditions.

Art. 3. - Le fait, pour l'expéditeur, de ne pas accepter d'utiliser les wagons et éventuellement les bâches qui lui sont proposés par le chemin de fer par application de l'article 1<sup>er</sup>, n'annule pas sa demande de matériel, qui est considérée comme n'ayant pas reçu satisfaction.

Art. 4. - Dans les cas visés à l'article 1<sup>er</sup> et lorsque l'expéditeur aura souscrit une acceptation de matériel dans la forme indiquée à l'article 2, le chemin de fer, par dérogation temporaire aux dispositions de l'article 103 du code de commerce, est dégagé de la responsabilité des pertes ou avaries subies par la marchandise transportée, s'il établit que ces pertes ou avaries résultent soit de l'utilisation de wagons d'un type autre que celui prévu par les tarifs,

.....

soit des défectuosités des wagons fournis, soit de l'absence de bâches, soit des défectuosités des bâches fournies.

Art. 5.- La présente ordonnance sera publiée au Journal Officiel de la République française et exécutée comme loi.

Fait à Paris, le 23 juillet 1945.

C. DE GAULLE

Par le Gouvernement provisoire de la République française :

Le ministre des travaux publics  
et des transports,

René MAYER

Le garde des sceaux, ministre de la  
justice,

Pierre-Henri TEITGEN.

Le ministre des finances  
et de l'économie nationale,

René PLEVEN.

## EXTRAIT DU JOURNAL OFFICIEL

du 23 juin 1945

ARRETE du 12 juin 1945 relatif à la responsabilité des chemins de fer en cas de perte, avaries ou retard des bagages ou des marchandises

Le ministre des travaux publics et des transports et le ministre de l'économie nationale,

Vu, notamment dans son article 2, l'acte dit loi du 5 août 1940 fixant les conditions d'exploitation des chemins de fer jusqu'à la cessation des hostilités, ensemble l'ordonnance du 20 juin 1944 relative à l'exploitation des voies ferrées comprises dans les territoires métropolitains libérés, qui a validé ledit acte;

Vu l'ordonnance du 24 avril 1944 modifiant la responsabilité des chemins de fer en cas de retard, perte ou d'avaries des bagages ou des marchandises dans les zones affectées par les événements de guerre;

Vu les arrêtées des 5 octobre 1944, 15 janvier et 25 avril 1945 déterminant certaines périodes et certaines zones d'irresponsabilité des chemins de fer.

Arrêtent :

Art. 1er. - L'article 1er de l'arrêté du 5 octobre 1944, modifié par les arrêtés des 15 janvier et 25 avril 1945, relatif à la responsabilité des chemins de fer en cas de perte, avaries ou retard des bagages ou des marchandises, est complété comme suit :

"La période fixée au paragraphe 6, commençant le 1er mars 1945, expire le 30 avril 1945".

Art. 2. - A partir du 1er mai 1945, le régime d'exonération de responsabilité résultant, pour le chemin de fer, en ce qui concerne tant les bagages et marchandises transportés que les bagages et marchandises laissés en dépôt, de l'arrêté du 5 octobre 1944 et des arrêtés qui l'ont modifié, ne s'applique plus à aucune ligne ou section de ligne du territoire métropolitain.

Art. 3.- Le présent arrêté sera publié au Journal Officiel de la République française.

Fait à Paris, le 12 juin 1945.

Le ministre des travaux publics  
et des transports,  
René MAYER.

Pour le ministre de l'économie  
nationale :

Le commissaire de la République  
délégué à l'économie nationale  
CUSIN.

## Extrait du JOURNAL OFFICIEL

du 29 avril 1945

-----

**ARRÈTE** du 25 avril 1945 relatif à la responsabilité des chemins de fer en cas de perte, avaries ou retard des bagages ou des marchandises.

-----

Le ministre des travaux publics et des transports et le ministre de l'économie nationale et des finances,

Vu, notamment dans son article 2, l'acte dit loi du 5 août 1940 fixant les conditions d'exploitation des chemins de fer jusqu'à la cessation des hostilités, ensemble l'ordonnance du 20 juin 1944 relative à l'exploitation des voies ferrées comprises dans les territoires métropolitains libérés qui a validé ledit acte;

Vu l'ordonnance du 24 avril 1944 modifiant la responsabilité des chemins de fer en cas de retard, de perte ou d'avaries des bagages ou des marchandises dans les zones affectées par les opérations de guerre;

Vu les arrêtés du 5 octobre 1944 et du 15 janvier 1945 déterminant certaines périodes et certaines zones d'irresponsabilité des chemins de fer,

Arrête :

Art. 1er. - L'article 1er des arrêtés du 5 octobre 1944 et du 15 janvier 1945, relatifs à la responsabilité des chemins de fer en cas de perte, avaries ou retard des bagages ou des marchandises, est complété comme suit :

"1°) La période fixée au paragraphe F commençant le 1er janvier 1945 expire le 28 février 1945;

"2°) Le régime prévu par le premier alinéa de l'arrêté du 5 octobre 1944 est étendu aux périodes et zones définies ci-dessous:

"G - Du 1er mars 1945 jusqu'à une date qui sera fixée ultérieurement;

"Zone limitée à l'Ouest par la ligne Zoufftgen, Thionville, Metz (toutes gares), Bénestroff, Sarrebourg, Saverne, Molsheim, Sélestat, Colmar, Mulhouse (toutes gares), Saint-Louis, cette ligne comprise;

.....

"Zone limitée à l'Est et au Nord par la ligne Bordeaux, Saintes, Niort, Fontenay-le-Comte, Velluire, la Roche-sur-Yon, Nantes (toutes gares, y compris celles de Chantenay et Pont-Réousseau), Nort, Châteaubriant, Messac, Redon, Auray, Quimper, Douarnenez, cette ligne non comprise;

"Zone limitée au Sud par la ligne Calais-Maritime, Saint-Omer, Hazebrouck, Godewaersvelde, cette ligne non comprise".

Art. 2.- L'exonération de responsabilité définie à l'article 1er de l'arrêté du 5 octobre 1944 est applicable aux bagages et aux colis laissés en dépôt dans les établissements du chemin de fer situés sur les lignes ou sections de lignes visées ci-dessus, à condition que ces établissements aient subi un bombardement pendant la durée du dépôt.

Art. 3.- Le présent arrêté sera publié au Journal Officiel de la République française.

Fait à Paris, le 25 avril 1945.

Le ministre des travaux publics  
et des transports,

René MAYER.

Le ministre de l'économie nationale  
et des finances,  
Pour le ministre et par autorisation:

L'inspecteur des finances,  
directeur du cabinet,

GOETZE.

EXTRAIT DU JOURNAL OFFICIEL  
du 19 janvier 1945

-:-:-:-:-:-:-

**ORDONNANCE n° 45-94 du 18 janvier 1945 interprétative de la loi validée du 5 août 1940 fixant les conditions d'exploitation des chemins de fer jusqu'à la cessation des hostilités.**

-:-:-:-:-:-

**EXPOSE DES MOTIFS**

Un acte dit loi du 5 août 1940 fixant les conditions d'exploitation des chemins de fer jusqu'à la cessation des hostilités - acte qui a été validé par l'ordonnance du 20 juin 1944 relative à l'exploitation des voies ferrées comprises dans les territoires métropolitains libérés - dispose dans son article 1er.

"A dater de la publication du présent décret et jusqu'à la date qui sera fixée pour la fin des hostilités, le ministre secrétaire d'Etat aux communications fixe les conditions d'exploitation des diverses lignes ou sections de ligne du réseau français".

En application de ces dispositions, le ministre secrétaire d'Etat aux communications a adressé à la Société nationale des chemins de fer français un certain nombre d'instructions ér donnant notamment des restrictions de trafic sur diverses lignes.

L'une de ces instructions (en date du 27 novembre 1941) a fixé limitativement les objets qui peuvent être admis comme bagages enregistrés.

Or, il a été jugé par un tribunal de commerce ayant eu à se prononcer sur divers litiges relatifs à des transports de bagages, que cette dernière instruction ne saurait être opposée aux usagers, parce que les limitations qu'elle édicte tendent à modifier les tarifs généraux de la Société nationale des chemins de fer français au mépris des règles de procédure applicables normalement aux modifications de ces tarifs.

Cette interprétation est erronée : la loi du 5 août 1940 est, en effet, une loi d'exception, de caractère d'ailleurs temporaire, qui, dans l'esprit du législateur, devait permettre au ministre secrétaire d'Etat aux communications de prendre toutes mesures propres à adapter aux circonstances actuelles les conditions d'exploitation du réseau ferré, et cela, nonobstant toutes dispositions législatives ou réglementaires contraires.

.....

Il paraît donc nécessaire, pour éviter toutes difficultés susceptibles d'être soulevées par le texte dont il s'agit, de mettre en lumière l'interprétation qui doit être donnée de la loi validée du 5 août 1940.

Tel est l'objet de la présente ordonnance.

Le Gouvernement provisoire de la République française,

Sur le rapport du garde des sceaux, ministre de la justice, du ministre des travaux publics et des transports, du ministre de la guerre, du ministre des finances, du ministre de l'économie nationale et du ministre de la production industrielle,

Vu l'ordonnance du 3 juin 1943 portant institution du Comité français de la libération nationale, ensemble les ordonnances des 3 juin et 4 septembre 1944;

Vu la loi validée du 5 août 1940 fixant les conditions d'exploitation des chemins de fer jusqu'à la cessation des hostilités, validée par l'ordonnance du 20 juin 1944 relative à l'exploitation des voies ferrées comprises dans les territoires métropolitains libérés;

Le comité juridique entendu,

Ordonne :

Article 1er. Les instructions ministérielles adressées aux administrations de chemins de fer par application des dispositions de l'article 1er de la loi validée du 5 août 1940 susvisée fixent, nonobstant toutes autres dispositions législatives ou réglementaires, les conditions d'exploitation technique et commerciale du réseau ferroviaire français.

Art. 2. Les mesures prises par les administrations de chemins de fer en exécution desdites instructions sont portées à la connaissance du public dans les gares intéressées.

Art. 3. Les dispositions qui précèdent s'appliquent à tous les litiges nés de l'interprétation de l'article 1er de la loi validée du 5 août 1940 et qui, à la date de la présente ordonnance, n'ont pas donné lieu à un règlement volontaire ou en exécution d'un jugement ou d'un arrêt définitif.

Lesdites dispositions n'ouvrent pas droit à indemnité.

Art. 4..- La présente ordonnance sera publiée au Journal Officiel de la République française et exécutée comme loi.

Fait à Paris, le 18 janvier 1945

C. de GAULLE.

Par le Gouvernement provisoire de la République française:

Suivent les signatures des ministres intéressés.

9220

Extrait du JOURNAL OFFICIEL

des 22-23 janvier 1945

ARRÈTE du 15 janvier 1945 relatif à la responsabilité des chemins de fer en cas de perte, avaries ou retard des bagages ou des marchandises

Le ministre des travaux publics et des transports et le ministre de l'économie nationale,

Vu notamment dans son article 2, l'acte dit loi du 5 août 1940 fixant les conditions d'exploitation des chemins de fer jusqu'à la cessation des hostilités, ensemble l'ordonnance du 20 juin 1944 relative à l'exploitation des voies ferrées comprises dans les territoires métropolitains libérés, qui a validé ledit acte;

Vu l'ordonnance du 24 avril 1944 modifiant la responsabilité des chemins de fer en cas de retard, de pertes ou d'avaries des bagages ou des marchandises dans les zones affectées par les événements de guerre;

Vu l'arrêté du 5 octobre 1944 déterminant certaines périodes et certaines zones d'irresponsabilité des chemins de fer,

Arrêtent :

Art. 1er.- L'article 1er de l'arrêté du 5 octobre 1944 relatif à la responsabilité des chemins de fer en cas de perte, avaries ou retard des bagages ou des marchandises, est complété comme suit :

"1°) la période visée au paragraphe C, commençant le 11 septembre 1944, expire le 10 octobre;

"2°) le régime prévu par le premier alinéa est étendu aux périodes et zones définies ci-dessous:

D.- Du 11 octobre au 30 novembre 1944.

"Zones limitées :

"A l'Ouest, par la ligne Givet, Monchon, Amagne-Lucquy, Revigny, Flesme-Haussignemont, Saint-Dizier, Culmont-Chalindrey, Dijon, Auxonne, Dole, Vellcorbe, cette ligne comprise;

"A l'Est, par la ligne Bordeaux, Saintes, Niort, Fontenay-le-Comte, Veilluire, la Roche-sur-Yon, Clisson, Nantes, Châteaubriant, Vitre, Vire, Argentan, Dreux, Pacy, Vernon, Beauvais, Eu, Abbeville, Hesdigneul, Rques, Saint-Omer, Hazebrouck, Comines-frontière, cette ligne comprise.

E.- Du 1er au 31 décembre 1944.

"Zones limitées :

"A l'Ouest, par la ligne Givet, Mohon, Pont-Maugis, Verdun, Lérouville, Nancy, Mirecourt, Merrey, Nelly, Culmont-Chalindrey, Gray, Miserey, Besançon, Villers-frontière, cette ligne comprise;

"A l'Est et au Nord, par la ligne Bordeaux, Saintes, Niort, Fontenay-le-Comte, Velluire, La Roche-sur-Yon, Nantes, Châteaubriant, Messac, Redon, Auray, Quimper, Douarnenez, cette ligne comprise;

"Zone limitée au Sud par la ligne Calais-maritime, Saint-Omer, Hazebrouck, Comines-frontière, cette ligne comprise.

F.- Du 1er janvier 1945 jusqu'à une date qui sera fixée ultérieurement.

"Zone limitée à l'Ouest par la ligne Mont-Saint-Martin, Longuyon, Nancy, Blainville, Epinal, Lure, Belfort, Delle-frontière, cette ligne non comprise;

"Zone limitée à l'Est et au Nord par la ligne Bordeaux, Saintes, Niort, Fontenay-le-Comte, Velluire, La Roche-sur-Yon, Nantes, Châteaubriant, Messac, Redon, Auray, Quimper, Douarnenez, cette ligne non comprise;

"Zone limitée au Sud par la ligne Calais-maritime, Saint-Omer, Hazebrouck, Comines-frontière, cette ligne comprise".

*+ de l'annexe du 1<sup>er</sup> article 1<sup>er</sup> test applicable aux bagages et colis laissés en dépôt dans les établissements du chemin de fer situés sur les lignes ou sections de lignes visées ci-dessus, à condition que ces établissements aient subi un bombardement pendant la durée du dépôt.*

*Art. 3.- Le présent arrêté sera publié au journal officiel de la république française.*

Fait à Paris, le 15 janvier 1945.

Le ministre des travaux publics  
et des transports,

René MAYER.

Le ministre de l'économie nationale,

Pierre MENDES-FRANCE.

EXTRAIT DU JOURNAL OFFICIEL

du 13 octobre 1944

-----

ARRETE du 5 octobre 1944 relatif à la responsabilité des chemins de fer en cas de pertes, avaries ou retards des bagages ou des marchandises.

-----

Le ministre des travaux publics et des transports,

Vu, notamment dans son article 2, l'acte dit "loi du 5 août 1940", fixant les conditions d'exploitation des chemins de fer jusqu'à la cessation des hostilités, ensemble l'ordonnance du 20 juin 1944 relative à l'exploitation des voies ferrées comprises dans les territoires métropolitains libérés, qui a validé ledit acte;

Vu l'ordonnance du 24 avril 1944, modifiant la responsabilité des chemins de fer en cas de retards, de pertes ou d'avaries des bagages ou des marchandises dans les zones affectées par les événements de guerre :

Sur la proposition du directeur des transports,

Arrête :

Art. 1er.- Les transports de bagages enregistrés et de marchandises (y compris les colis postaux), expédiés pendant les périodes ci-après en provenance ou à destination des gares situées sur les lignes et sections de lignes comprises dans les zones définies ci-dessous, ou en transit par ces lignes, sont exécutés, pendant lesdites périodes, sans responsabilité du chemin de fer pour pertes, avaries ou retards, sauf le cas où il serait établi qu'il y a eu faute lourde de la part du chemin de fer.

A.- Du 1er juin au 31 juillet 1944.- Zone limitée : 1<sup>o</sup>- à l'Est par la ligne Jeumont, Hirson, Laon, Epernay, Châlons-sur-Marne, Chaumont, Avallon, Le Creusot, Mâcon, Bellegarde, La Plaine, cette ligne comprise; 2<sup>o</sup>- au Sud, par la ligne Bordeaux, Libourne, Bergerac, Sarlat, Figeac, Rodez, Sévérac-le-Château, Tournemire, le Vigan, Nîmes, Marseille, cette ligne comprise.

B.- Du 1er août au 10 septembre 1944.- Totalité du territoire métropolitain.

C.- Du 11 septembre jusqu'à une date qui sera fixée ultérieurement.- Zone limitée au Sud par la ligne Bordeaux, Libourne, Cahors, Rodez, Sévérac-le-Château, Béziers, cette ligne comprise.

\*\*\*\*\*

Art. 2.- L'exonération de responsabilité définie à l'article 1er est applicable aux bagages et colis laissés en dépôt dans les établissements du chemin de fer situés sur les lignes ou sections de ligne visées ci-dessus, à condition que ces établissements aient subi un bombardement pendant la durée du dépôt.

Art. 3.- Le présent arrêté sera publié au Journal Officiel de la République Française.

Fait à Paris, le 5 Octobre 1944.

René MAYER.

Analyse de l'ordonnance du 24 avril 1944  
modifiant la responsabilité des chemins de fer en cas  
de retards, de pertes ou d'avaries des bagages ou des  
marchandises dans les zones affectées par les événe-  
ments de guerre

-----

Aux termes de cette ordonnance les Administrations de chemins de fer sont exonérées de toute responsabilité, sauf dans le cas de faute lourde de leur part, en ce qui concerne les transports de bagages enregistrés ou de marchandises, y compris les colis postaux, effectués dans certains périmètres déterminés par arrêtés du Commissaire aux Communications et à la Marine Marchande.

Cette exonération s'applique également aux colis laissés en dépôt dans les établissements de chemins de fer situés dans les périmètres en cause et à ceux déposés dans les établissements hors de ces périmètres en vue de leur expédition à destination d'une gare située à l'intérieur de ces périmètres.

L'ordonnance du 24 avril 1944 reprend ainsi les dispositions de l'art. 2, 2<sup>e</sup> alinéa de la loi du 5 août 1940 concernant les conditions d'exploitation de diverses lignes ou sections de lignes du réseau ferroviaire français, dispositions suivant lesquelles le Ministre Secrétaire d'Etat aux Communications pouvait décider que, sur les lignes ou sections de lignes comprises dans certaines zones, les transports de bagages ou de marchandises seraient exécutés sans responsabilité du chemin de fer (sauf le cas de faute lourde).

En vertu du décret du 20 juin 1944, cette ordonnance est entrée en vigueur à cette date au fur et à mesure de la libération du territoire.

Extrait du Journal Officiel de la République

Française du 19 août 1944

Extrait de l'ORDONNANCE du 9 août 1944 relative au rétablissement  
de la légalité républicaine sur le territoire continental

Art. 5 - Sont déclarés immédiatement exécutoires sur le ter-  
ritoire continental de la France les textes visés au tableau III  
de la présente ordonnance.

TABLEAU III (extrait)

Ordonnances, décrets et arrêtés du Comité  
français de la libération nationale

Ordonnance du 24 avril 1944 modifiant la responsabilité des chemins  
de fer en cas de retards, de pertes ou d'avaries des bagages ou des  
marchandises dans les zones affectées par les évènements de guerre.

Ordonnance du 24 avril 1944  
modifiant la responsabilité des Chemins de fer en cas  
de retards, de pertes ou d'avaries des bagages ou des  
marchandises dans les zones affectées par les événe-  
ments de guerre (publiée au Journal Officiel de la Ré-  
publique française n° 57 du 4 mai 1944)

-----  
Le Comité français de la libération nationale,

Sur le rapport du commissaire aux communications et à la  
marine marchande ,

Vu l'ordonnance du 3 juin 1944 portant institution du Comité  
français de la libération nationale ;

Le comité juridique entendu,

Ordonne :

Art. 1<sup>er</sup>.- Dans les périmètres des réseaux de chemin de fer  
des territoires de la France métropolitaine soumis à l'autorité du  
Comité français de la libération nationale et situés dans les zones  
affectées par les événements de guerre, les transports de bagages  
enregistrés et de marchandises (y compris les colis postaux) sont  
exécutés sans responsabilité d'aucune sorte pour les administrations  
des chemins de fer, sauf dans le cas où il serait établi qu'il y a  
eu faute lourde de la part de ces administrations.

Les expéditions qui, sur une partie de leur parcours, em-  
pruntent des lignes ou sections de lignes comprises dans ces péri-  
mètres sont soumises au même régime, à moins qu'il ne soit prouvé  
que les retards, pertes ou avaries de bagages enregistrés et de mar-  
chandises (y compris les colis postaux) se sont produits en dehors  
desdits périmètres.

Art. 2.- Les périmètres et les époques correspondantes pen-  
dant lesquelles les administrations des chemins de fer sont ainsi  
exonérées de leur responsabilité sont déterminés par arrêtés du  
commissaire aux communications et à la marine marchande.

Art. 3.- Les dispositions prévues à l'article 1er ci-dessus  
s'appliquent également aux colis laissés en dépôt dans les établis-  
sements de chemins de fer situés dans les périmètres en cause et à  
ceux déposés dans les établissements du chemin de fer hors de ces  
périmètres en vue de leur expédition à destination d'une gare située  
à l'intérieur de ces périmètres.

Art. 4.- Sont abrogées toutes les dispositions légales  
contraires à la présente ordonnance, qui sera publiée au Journal  
Officiel de la République française et exécutée comme loi.

Alger, le 24 avril 1944.

de GAULLE.

Par le Comité français de la libération nationale :

Le Commissaire aux Communications et à la  
Marine Marchande,

René MAYER.

Extrait du journal officiel

Sous et décret du 29 mai 1941

N° 2302. — LOI du 29 mai 1941 relative à la responsabilité des administrations de chemins de fer.

Nous, Maréchal de France, chef de l'Etat français,

Le conseil des ministres entendu,

Décrétions :

Art. 1<sup>er</sup>. — La responsabilité des administrations de chemins de fer ne peut être retenue dans les cas prévus par la loi du 27 juillet 1940 que s'il est apporté la preuve d'une faute lourde incombant à ces administrations.

Art. 2. — Le présent décret sera publié au *Journal officiel* et exécuté comme loi de l'Etat.

Fait à Vichy, le 29 mai 1941.

PH. PÉTAIN.

Par le Maréchal de France, chef de l'Etat français :

*Le ministre secrétaire d'Etat à la guerre,  
G<sup>1</sup> HUNTZIGER.*

*Le ministre secrétaire d'Etat  
à l'économie nationale et aux finances,  
YVES BOUTHILLIER.*

*Le garde des sceaux,  
ministre secrétaire d'Etat à la justice,  
JOSEPH BARTHÉLEMY.*

*Le secrétaire d'Etat aux communications,  
JEAN BERTHELOT.*



EXTRAIT DU JOURNAL OFFICIEL  
du 19 septembre 1940

LOI du 17 septembre 1940

tendant à autoriser, à titre exceptionnel, l'aliénation avant le délai prévu par le décret de 1810 de certains objets et colis abandonnés dans les gares et dans les magasins des entreprises de transport

Nous, Maréchal de France, Chef de l'Etat français,

Le Conseil des Ministres entendu,

Décrétions :

Art. 1er : Par dérogation aux dispositions de l'art. 1er du décret du 13 août 1810, remplacé par l'article unique de la loi du 7 mars 1932, pourront être remis immédiatement à l'administration des domaines, aux fins d'aliénation, tous les objets et colis tombés en souffrance entre le 10 mai et le 31 juillet 1940, ne portant ni adresse du propriétaire ni étiquette d'enregistrement, et plus généralement tous les colis dont le propriétaire ne peut être identifié.

Art. 2 : Par dérogation à l'art. 4 du décret du 13 août 1810, les publications et délais prévus audit article pourront être réduits ou supprimés en cas d'aliénation des objets et colis visés à l'article précédent.

Art. 3 : Le présent décret sera publié au Journal Officiel et exécuté comme loi de l'Etat.

Fait à Vichy, le 17 septembre 1940.

Signé : PETAIN.

Le Garde des Sceaux,  
ALIBERT

Le Ministre Secrétaire d'Etat  
aux Finances  
BOUTHILLIER

Le Secrétaire d'Etat aux Communications,  
BERTHELOT.

EXTRAIT DU JOURNAL OFFICIEL

du 20 septembre 1940

SECRETARIAT d'ETAT AUX COMMUNICATIONS

Responsabilité des chemins de fer en cas de perte ou d'avarie des bagages ou des marchandises -

Le Secrétaire d'Etat aux Communications,

Vu la loi du 27 juillet 1940, modifiant la responsabilité du chemin de fer en cas de perte ou d'avarie des bagages et des marchandises :

Sur le rapport du Conseiller d'Etat, Directeur Général des Transports,

Arrête :

ART. 1er - Les expéditions par chemin de fer de bagages et de marchandises (y compris les colis postaux) dont le transport a eu lieu pendant les périodes indiquées ci-dessous, et qui empruntent en tout ou en partie les lignes ou sections de lignes comprises dans les zones ci-après, sont soumises au régime prévu aux articles 1er et 2 de la loi du 27 juillet 1940 :

1°) du 10 mai au 4 juin 1940 inclus :

Zone limitée au sud par la ligne : le Havre, Rouen, Pont-de-l'Arche, Mantes, Paris, Château-Thierry, Châlons-sur-Marne, Nancy, Lunéville, Strasbourg, cette ligne comprise;

2°) du 5 juin au 14 juin 1940 inclus :

Zone limitée au sud par la ligne : Nantes, Angers, Tours, Vierzon, Saincaize, Nevers, Chagny, Dijon, Dôle, Besançon et Belfort, cette ligne comprise;

3°) du 15 juin au 15 juillet 1940 inclus :

Zone limitée au sud et à l'est par la ligne : Hendaye, Bayonne, Bordeaux, Libourne, Bergerac, Saint-Denis-près-Martel, Neussargues,

Le Monastier, La Bastide, Nîmes, Tarascon, Marseille, Nice, Menton,  
cette ligne comprise.

4°) du 16 juillet au 31 juillet 1940 inclus :

Zone limitée au sud par la ligne : La Rochelle, Niort, Poitiers,  
Le Blanc, Argenton, Guéret, Montluçon, Saint-Germain-des-Fossés,  
Roanne, l'Arbresle, Lyon, Ambérieu, Culoz, Bellegarde, Saint-Julien,  
Saint Gingolph.

ART. 2 - Les bagages et les colis déposés dans les établissements  
du chemin de fer pendant les périodes et dans les gares  
situées dans les zones mentionnées à l'article 1er sont soumis au  
même régime.

ART. 3 - Le présent arrêté sera publié au Journal Officiel.

Fait à Paris, le 14 septembre 1940

BERTHELOT.

lex à tous les Membres du C.A  
le 16 août

EXTRAIT DU JOURNAL OFFICIEL

du 13 août 1940

*Réf. cauf*

3.0.91.10.40

LOI concernant les conditions d'exploitation  
des diverses lignes ou sections de lignes du réseau  
ferroviaire français.

Nous, Maréchal de France, chef de l'Etat Français,

Sur le rapport du ministre secrétaire d'Etat aux communications, du ministre secrétaire d'Etat à la défense nationale, du garde des sceaux, ministre secrétaire d'Etat à la justice, du ministre secrétaire d'Etat aux finances et du ministre secrétaire d'Etat à la production industrielle et au travail,

Le Conseil des ministres entendu,

Décrétions :

Art. 1er .- A dater de la publication du présent décret et jusqu'à la date qui sera fixée pour la cessation des hostilités, le ministre secrétaire d'Etat aux communications fixe les conditions d'exploitation des diverses lignes ou sections de lignes du réseau français. Ces conditions peuvent comporter des restrictions de trafic, permanentes ou temporaires, sur tout ou partie des lignes ou sections de lignes.

Art. 2 .- Pendant la même période, le ministre secrétaire d'Etat aux communications détermine les délais maxima dans lesquels doivent être effectués les transports à grande vitesse, à petite vitesse, à vitesse unique, *et* les colis postaux. Ces délais peuvent être différents suivant les lignes empruntées.

Le ministre secrétaire d'Etat aux communications peut également décider que, sur les lignes ou sections de lignes comprises dans certaines zones, les transports de bagages enregistrés ou de marchandises, y compris les colis postaux, seront exécutés sans responsabilité du chemin de fer pour retards, pertes ou avaries, sauf *dans le cas où il serait établi qu'il y a eu faute de la part du chemin de fer*. Cette exonération de responsabilité pourra s'étendre aux bagages et marchandises laissés en dépôt dans les établissements du chemin de fer.

*& lundi*

.....

Art. 3 .- Sous réserve des dispositions ci-dessus, sont maintenues, sauf modifications ultérieures, pendant la période prévue à l'article 1er du présent décret, toutes les mesures légales, conventionnelles ou réglementaires intéressant l'exploitation des chemins de fer, dont la durée de validité était égale à celle de la réquisition totale des chemins de fer.

Art. 4 .- Le présent décret sera publié au Journal Officiel et exécuté comme loi de l'Etat.

Fait à Vichy le 5 août 1940.

Ph.PETAIN.

Par le Maréchal de France, chef de l'Etat français:

Le ministre secrétaire d'Etat  
aux communications ,

François PIETRI.

Le ministre secrétaire d'Etat  
à la défense nationale,

G<sup>1</sup> WEYGAND.

Le garde des sceaux  
ministre secrétaire d'Etat à la justice

Raphaël ALIBERT.

Le ministre secrétaire d'Etat  
aux finances

Yves BOUTHILLIER.

Le ministre secrétaire d'Etat  
à la production industrielle et au travail

René BELIN.

EXTRAIT DU JOURNAL OFFICIEL  
du 29 juillet 1940

9223

LOI modifiant la responsabilité des chemins  
de fer en cas de pertes ou d'avaries

Nous, Maréchal de France, Chef de l'Etat français,

Le Conseil des Ministres entendu,

*Rectificatif*  
J. O. 26.9.40

Décrétions :

ART. 1er - Des arrêtés du Ministre secrétaire d'Etat aux communications déterminent les zones successives du réseau français à l'intérieur desquelles, depuis le 10 mai 1940, les transports de bagages enregistrés et de marchandises (y compris les colis postaux) sont exécutés sans responsabilité d'aucune sorte pour les administrations de chemins de fer, sauf dans le cas où il serait établi qu'il y a eu faute de la part de ces administrations.

*(louche)*

Le même régime est applicable aux expéditions qui, sur une partie de leurs parcours, empruntent des lignes ou sections de lignes comprises dans les zones visées à l'alinéa précédent à moins qu'il ne soit prouvé que les retards, pertes ou avaries de bagages enregistrés et de marchandises (y compris les colis postaux) se sont produits en dehors desdites zones.

ART. 2 - Les dispositions prévues à l'article ci-dessus s'appliquent également aux bagages et aux colis laissés en dépôt dans les établissements de chemins de fer.

ART. 3 - Le présent décret sera publié au Journal Officiel et exécuté comme loi de l'Etat.

Fait à Vichy, le 27 juillet 1940.

Ph. PETAIN.

Par le Maréchal de France, Chef de l'Etat français :

Le Ministre  
Secrétaire d'Etat à la Défense Nationale,  
G<sup>1</sup> WEYGAND.

Le Ministre Secrétaire d'Etat aux Finances,  
Yves BOUTHILLIER.

Le Garde des Sceaux,  
Ministre Secrétaire d'Etat à  
la Justice,  
Raphaël ALIBERT.

Le Ministre Secrétaire d'Etat aux Communications,  
François PIETRI.

EXTRAIT DU JOURNAL OFFICIEL

du 9 janvier 1940

LOIS ET DECRETS  
(p. 254)

Rectificatif J.O. 12. 1.40

PRESIDENCE DU CONSEIL

DECRET du 23 décembre 1939

**Décret relatif aux conditions dans lesquelles sont effectués, en temps de guerre, les transports commerciaux par chemin de fer.**

RAPPORT

AU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Paris, le 23 décembre 1939.

Monsieur le Président,

Depuis le 10 octobre 1939 l'exploitation des chemins de fer est assurée par le ministre des travaux publics et des transports. Il paraît indispensable, tant dans l'intérêt des usagers que dans l'intérêt des administrations exploitantes, de fixer légalement le régime à appliquer aux transports pendant la durée des hostilités afin de tenir compte des difficultés que comporte l'état de guerre.

Les chemins de fer sont actuellement dans l'obligation d'assurer par priorité les transports militaires et les transports d'intérêt national. Ils doivent, d'autre part, effectuer dans toute la mesure possible les transports commerciaux qui leur sont confiés et leur responsabilité doit être maintenue avec les atténuations que comporte la situation actuelle. Il convient de prendre des maintenant les mesures susceptibles de régler équitablement la question.

La réquisition des chemins de fer a été prononcée par l'arrêté commun du ministre de la guerre et du ministre des travaux publics du 24 août 1939 (*Journal officiel* du 31 août 1939), pris en application de la loi du 3 juillet 1877 sur les réquisitions militaires. Cet arrêté suspendait en totalité ou en partie les transports commerciaux et exonérait les compagnies de toute responsabilité en cas de retard dans les transports.

D'autre part, un arrêté du 1<sup>er</sup> septembre 1939 du ministre de la guerre, pris en application de la loi du 28 décembre 1888 et du décret du 8 décembre 1913 sur les transports stratégiques par chemin de fer, a été affiché dans les gares et a suspendu les transports commerciaux. Dans son article 5, il a précisé que les délais de transport cessaient d'être obligatoires et que les frais de manutention, de séjour et de camionnage restaient à la charge de la marchandise.

C'est sous le régime de cet arrêté du 1<sup>er</sup> septembre qu'ont été effectués les transports depuis la mobilisation jusqu'au 10 octobre 1939. La reprise du service commercial, suspendu à la mobilisation, s'est faite progressivement conformément aux circulaires successives de la commission centrale des chemins de fer.

Par arrêté du 9 octobre 1939 (*Journal officiel* du 11 octobre 1939), le ministre de la guerre remet l'exploitation des chemins de fer au ministre des travaux publics et des transports. Le réseau ferré de la zone

des armées est mis à la disposition du général commandant en chef et les délégations nécessaires sont données au ministre de la guerre pour l'exécution des transports militaires sur le réseau de l'intérieur.

Les chemins de fer restent d'ailleurs placés sous le régime de la réquisition prononcée par l'arrêté du 24 août 1939.

L'arrêté du 1<sup>er</sup> septembre 1939 du ministre de la guerre est abrogé à la date du 9 octobre 1939.

Il faut prévoir qu'au cours des hostilités, pour des raisons d'ordre militaire et d'intérêt national, certaines lignes ou sections de lignes ou gares peuvent être temporairement fermées aux transports commerciaux, ou encore que les transports commerciaux ne peuvent être assurés dans leur ensemble sur tout le réseau.

D'autre part, s'il est vrai que les conditions de délai et de responsabilité des transports qui seront autorisés ne peuvent pas rester celles du temps de paix, l'exonération actuelle ne peut cependant persister plus longtemps.

Or, il n'existe aucun texte permettant au ministre des travaux publics et des transports de prendre des décisions sur ces deux questions : limitation des transports commerciaux, atténuation des délais et des pénalités.

La même question s'est posée en 1914, et elle a été réglée par un décret-loi du 29 octobre 1914. C'est la même solution qui est proposée aujourd'hui.

Le projet de décret-loi ci-joint a pour objet de donner au ministre des travaux publics et des transports le droit de déterminer, en accord avec les délégations faites par lui aux autorités militaires, les restrictions de transport jugées nécessaires. D'autre part, le ministre des travaux publics et des transports, chargé également de l'exploitation des chemins de fer, sera habilité à fixer, compte tenu des circonstances du moment, les délais de transports et les conditions de responsabilité des chemins de fer.

Veuillez agréer, monsieur le Président, l'hommage de notre profond respect.

*Le président du conseil, ministre de la défense nationale et de la guerre et des affaires étrangères,  
EDOUARD DALADIER.*

*Le ministre des travaux publics et des transports,  
A. DE MONZIE.*

*Le ministre des transmissions,  
JULES JULIEN.*

*Le garde des sceaux, ministre de la justice,  
GEORGES BONNET.*

*Le ministre des finances,  
PAUL REYNAUD.*

*Le ministre du commerce,  
FERNAND GENTIN.*

Le Président de la République française,

Sur le rapport du président du conseil, ministre de la défense nationale et de la guerre et des affaires étrangères, du ministre des travaux publics et des transports, du ministre des transmissions, du garde des sceaux, ministre de la justice, et du ministre des finances ~~et du ministre du commerce~~.

Vu la loi du 3 juillet 1877 sur les réquisitions militaires, et notamment les articles 1<sup>er</sup> à 29;

Vu la loi du 11 juillet 1938 sur l'organisation de la nation pour le temps de guerre, et notamment l'article 50;

Vu la loi du 8 décembre 1939 modifiant l'article 36 de la loi du 11 juillet 1938 sur l'organisation de la nation pour le temps de guerre;

Le conseil des ministres entendu,

Décreté :

Art. 1<sup>er</sup>. — A partir de la publication du présent décret et pendant la période de réquisition totale des chemins de fer exercée en application de la loi du 3 juillet 1877, la Société nationale des chemins de fer français et les chemins de fer d'intérêt général et d'intérêt local, après avoir exécuté, par priorité, les transports militaires, assurent le service des transports d'intérêt national et des transports commerciaux, conformément aux instructions arrêtées par le ministre des travaux publics et des transports. Ces instructions peuvent comporter des restrictions de trafic, permanentes ou temporaires, sur tout ou partie d'une ou plusieurs sections de lignes.

Art. 2. — Pendant la période fixée à l'article 1<sup>er</sup> ci-dessus, les délais de transports seront fixés par des arrêtés du ministre des travaux publics et des transports.

Pendant la même période, le chemin de fer sera dégagé de toute responsabilité en matière de retard dans l'exécution des transports, y compris les transports de colis postaux, s'il ~~ne~~ produit des attestations des organismes mixtes du service militaire des chemins de fer montrant que les retards sont la conséquence de la priorité accordée aux transports militaires, ou résultant de situations créées par l'état de guerre.

Art. 3. — En cas de perte totale ou partielle, l'indemnité due pour préjudice justifié est limitée à la valeur, aux lieu et jour de l'expédition, de la marchandise perdue; en cas d'avarié, au montant de la dépréciation subie, calculée d'après cette valeur.

En cas de perte totale, sont ajoutés les frais de douane, de transport et autres qui auraient pu être déboursés.

En cas de perte partielle ou d'avarié, une part proportionnelle de ces frais peut être ajoutée à l'indemnité.

L'indemnité pour retard ne peut dépasser celle qui serait allouée pour perte totale, en tenant compte, s'il y a lieu, des assurances contractées pour la valeur et pour l'intérêt à la livraison.

En aucun cas, l'indemnité ne pourra dépasser le maximum fixé par le tarif appliqué, si ce tarif en comporte un.

Art. 4. — Le président du conseil, ministre de la défense nationale et de la guerre et des affaires étrangères, le ministre des travaux publics et des transports, le ministre des transmissions, le garde des sceaux, ministre de la justice, ~~et le ministre des finances~~ sont chargés de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* et soumis à la ratification des Chambres, conformément aux dispositions de la loi du 8 décembre 1939.

Fait à Paris, le 23 décembre 1939.

ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République:  
*Le président du conseil, ministre de la défense nationale et de la guerre et des affaires étrangères,*

ÉDOUARD DALADIER.

*Le ministre des travaux publics et des transports,*

A. DE MONZIE.

*Le ministre des transmissions,*

JULES JULIEN.

*Le garde des sceaux, ministre de la justice,*  
GEORGES BONNET.

*Le ministre des finances,*

PAUL REYNAUD.

*Le ministre du commerce,*  
FERNAND GENTIN.

X et le ministre  
du commerce