

*a reclasser au Dossier du Cabinet des
chefs SNCF*

-- 43 --

*J.O. du
19/37*

ANNEXE N° 1

**Décret-loi du 31 août 1937
portant réorganisation du régime
des chemins de fer**

DÉCRET-LOI

portant réorganisation du régime des chemins de fer

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Président du Conseil, des ministres des Travaux publics et des Finances;

Vu la loi du 30 juin 1937 tendant à accorder au Gouvernement des pouvoirs en vue d'assurer le redressement financier;

.....

Le Conseil des Ministres entendu :

Décète :

ARTICLE PREMIER. — Est approuvée la Convention passée le 31 août 1937 entre, d'une part le Ministre des Travaux Publics et, d'autre part, la Compagnie du Chemin de fer du Nord, la Compagnie des Chemins de fer de l'Est, la Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans, la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, la Compagnie des Chemins de fer du Midi, le Syndicat du Chemin de fer de Grande Ceinture, le Syndicat du Chemin de fer de Petite Ceinture, l'Administration des Chemins de fer de l'Etat et l'Administration des Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine pour l'exploitation de leurs Réseaux par la Société nationale des Chemins de fer français.

Un exemplaire de la Convention restera annexé au présent décret.

ART. 2. — La Société nationale des Chemins de fer français, créée par la Convention approuvée par le présent décret, est régie par le Code de Commerce et par les lois en vigueur sur les Sociétés anonymes, sous réserve des dérogations résultant tant du présent décret que de la Convention ci-annexée et des statuts de la dite Société tels qu'ils seront établis dans les conditions définies à l'alinéa 3 du présent article.

La dite société est dispensée des formalités légales de constitution et notamment des formalités de publicité.

Les statuts de la Société nationale seront approuvés par un décret en Conseil d'Etat contresigné du Ministre des Travaux publics et du Ministre des Finances, les Compagnies entendues.

Les actions remises à l'Etat en vertu de l'article 2 de la Convention ci-annexée seront inaliénables et incessibles.

ART. 3. — Chacune des Compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et du Midi est autorisée à renoncer, à la date du 1^{er} janvier 1938, sous les clauses et conditions énoncées dans la Convention approuvée par le présent décret, au droit d'exploiter la concession dont elle bénéficie.

ART. 4. — Aux seules fins visées par l'article 2 de la Convention approuvée par le présent décret, les Compagnies du Nord et de l'Est devront se proroger jusqu'au 31 décembre 1955.

ART. 5. — Le droit d'exploiter les concessions des Compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et du Midi, est transféré, à la date du 1^{er} janvier 1938 et jusqu'aux dates d'expiration respectives de chacune des concessions des dites Compagnies, à la Société nationale créée par l'article premier de la Convention approuvée par le présent décret.

L'Etat attribue à la Société nationale le droit d'exploiter, jusqu'au 31 décembre 1982, les deux réseaux de l'Etat et d'Alsace et de Lorraine. Le transfert d'attributions aura lieu au 1^{er} janvier 1938.

Les concessions actuellement attribuées aux Compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et du Midi sont prorogées au profit de la Société nationale depuis la date actuellement prévue de leur expiration jusqu'au 31 décembre 1982.

ART. 6. — La Société nationale sera substituée dans les droits des Compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et du Midi, ainsi que des Administrations des Chemins de fer de l'Etat et d'Alsace et de Lorraine, en ce qui concerne la faculté d'expropriation et les autres droits attachés à la domanialité publique du chemin de fer.

ART. 7. — Un décret en Conseil d'Etat, contresigné par les Ministres des Travaux publics et des Finances, établira avant le 1^{er} janvier 1938, la Société nationale entendue, le Cahier des charges commun aux concessions exploitées par la Société et déterminera les modifications à apporter au Cahier des charges annexé à la loi du 4 décembre 1875 et notamment aux articles 3, 13, 20, 27, 32, 35 à 41, 42 à 50, 62, 68 et 69 du dit Cahier des charges.

ART. 8. — Chaque année la loi de finances fixera à titre provisionnel :

1° Le montant des avances incombant au Trésor en vertu de l'article 25 de la Convention approuvée par le présent décret ;

2° Le montant total des obligations et bons que la Société nationale des Chemins de fer français et les Compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et du Midi et les Administrations des Chemins de fer de l'Etat et d'Alsace et de Lorraine seront autorisées à émettre pour l'application des articles 28, 29, 31 et 43 de la Convention approuvée par le présent décret.

ART. 9. — Le Ministre des Finances est autorisé à consentir à la Société nationale, sur les ressources du Trésor, des avances en cours d'exercice pour assurer le fonctionnement de sa trésorerie dans les conditions prévues à l'article 27 de la Convention approuvée par le présent décret.

A partir du 1^{er} janvier 1943, le montant maximum de ces avances sera fixé chaque année par la loi de finances.

ART. 10. — 1° Sont exonérés de l'impôt sur le revenu des valeurs mobilières les obligations et bons des Administrations des Chemins de fer de l'Etat et d'Alsace et de Lorraine, des Compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et du Midi, ainsi que ceux du Syndicat du Chemin de fer de Grande Ceinture détenus au 31 décembre 1937 par les Caisses de retraite des pensions-accidents et de prévoyance visées à l'article 39 de la Convention, approuvée par le présent décret; ainsi que, en cas de conversion, les titres des mêmes réseaux délivrés en représentation de ces bons et obligations.

2° Sont exonérés de l'impôt sur le revenu des capitaux mobiliers :

a) Tous les intérêts et produits des actions A de la Société nationale pendant la durée de blocage de ces actions prévue à l'article 2 de la Convention approuvée par le présent décret;

b) Les sommes versées par la Société nationale aux Compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et du Midi en vertu de l'article 5 de la Convention approuvée par le présent décret.

3° L'article 4 du Code général des impôts directs est ainsi complété :

.....

« 16° Les Compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et du Midi en ce qui concerne les sommes qu'elles doivent recevoir de la Société nationale des Chemins de fer français, en vertu de l'article 5 de la Convention du 31 août 1937, approuvée par le décret de même date, pendant la durée de blocage des actions prévue à l'article 2 de la dite Convention ».

4° Le paragraphe 2 de l'article 26 *ter* ajouté au Code général des impôts directs par le décret du 9 mars 1937 pris en exécution de l'article 12 de la Loi du 10 février 1936 est modifié ainsi qu'il suit :

« 2. Sont exemptés de la taxe :

» 1° Les réserves obligatoires en vertu des dispositions législatives ou réglementaires.

» Les sommes encaissées par les Compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et du Midi, et inscrites au compte spécial prévu à l'article 3 de la Convention du 31 août 1937, approuvée par le décret du même jour, ainsi que les produits de ce compte;

» 2° Les amortissements... »

(Le reste sans changement.)

ART. 11. — Tous les marchés et traités en cours conclus par les Compagnies concessionnaires, antérieurement au 1^{er} janvier 1938, qui, par leur importance, seraient de la compétence de la Commission des marchés et qui n'auraient pas fait avant cette date l'objet d'une présentation à la dite Commission, lui seront soumis avant le 1^{er} juillet 1938. En cas d'avis défavorable et sous réserve des droits du Ministre des Travaux Publics, ces marchés et traités seront, dans un délai de six mois à dater de l'émission de l'avis, susceptibles de révision par les soins du collège arbitral dont la création est prévue à l'article 44 de la Convention approuvée par le présent décret et dans les conditions fixées par cet article.

Ceux des marchés et traités en cours qui, par leur montant, étaient exclus de la compétence de la Commission des marchés seront soumis à la même procédure lorsqu'ils auront été conclus par les Compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et du Midi, avec des entreprises ou sociétés dans lesquelles elles possèdent des intérêts au titre de leurs domaines privés.

ART. 12. — Est confirmé, en tant que de besoin, le transfert, à dater du 1^{er} janvier 1938, à la Société nationale, des biens donnés en gage par les Compagnies ou Administrations de chemins de fer ayant émis des emprunts à l'étranger.

ART. 13. — Les dispositions de la loi du 9 mars 1923, qui a rangé les obligations émises par les Grands Réseaux de Chemins de fer dans la catégorie des valeurs admises pour tous emplois et remplois de fonds en valeurs garanties par l'Etat sont maintenues et étendues aux titres d'emprunts à émettre tant par la Société nationale que par les Compagnies du Chemin de fer du Nord, des Chemins de fer de l'Est, du Chemin de fer de Paris à Orléans, des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et des Chemins de fer du Midi et par les Administrations des Chemins de fer de l'Etat et d'Alsace et de Lorraine.

ART. 14. — Le Ministre des Travaux Publics arrêtera, sur la proposition de la Société nationale et d'accord avec les Ministres des Finances et des Postes, Télégraphes et Téléphones, le montant de la rémunération annuelle à verser, par l'Administration des Postes, Télégraphes et Téléphones à la

Société nationale pour couvrir le prix de revient des services rendus par elle à titre gratuit ou à prix réduits à cette Administration.

Les crédits correspondants seront inscrits au budget des Postes, Télégraphes et Téléphones.

Si cet accord n'est pas intervenu avant le 1^{er} janvier 1939, les prestations faites à l'Administration des Postes, Télégraphes et Téléphones seront, à partir de cette date, payées par cette Administration aux tarifs commerciaux des prestations analogues.

ART. 15. — Les frais de fonctionnement du Conseil supérieur des transports, créé par le décret du 31 août 1937, des Commissariats du Gouvernement près de cet organisme et près du Conseil d'administration de la Société nationale, ainsi que ceux de la Commission des Marchés seront à la charge de la Société nationale à l'exception toutefois de ceux des frais des Comités de coordination, du Conseil supérieur des transports et des Secrétariats de ces Comités qui sont à la charge d'autres organismes.

Ces frais seront ordonnancés et payés sur les crédits du Ministère des Travaux Publics. La Société nationale en remboursera le montant à l'Etat au titre des recettes d'ordre du budget.

ART. 16. — Les dépenses d'administration de la Société nationale jusqu'au 31 décembre 1937 seront couvertes par l'Administration des Chemins de fer de l'Etat qui en sera remboursée par la Société nationale avant le 31 mars 1938. Ces dépenses feront l'objet d'états de prévision approuvés par les Ministres des Travaux Publics et des Finances.

ART. 17. — Les membres du Conseil d'administration représentant le personnel, visés à l'article 7 (catégorie e) de la Convention approuvée par le présent décret, sont nommés par décret contresigné du Ministre des Travaux Publics sur la présentation de l'organisation syndicale la plus représentative du personnel.

ART. 18. — Le Président du Conseil d'administration sera, et les fonctionnaires représentant l'Etat au Conseil d'administration et au Comité de direction de la Société nationale pourront être détachés sans limitation de durée, nonobstant toute disposition contraire des statuts des corps ou administrations auxquels ils appartiennent.

Toutefois en ce qui concerne les fonctionnaires de l'ordre administratif, les conditions de ce détachement seront, le cas échéant, fixées par décret contresigné du Ministre dont relèvent les fonctionnaires intéressés. Ils conserveront leur droit à avancement dans leur corps ou administration d'origine.

Les fonctionnaires appartenant aux administrations publiques pourront être détachés à la Société nationale. Ils conserveront, dans cette situation, leur droit à avancement dans les cadres de leur corps ou administration d'origine.

ART. 19. — Les fonctionnaires actuellement en congé hors cadres ou en disponibilité dans les Grands Réseaux pourront être, dans des conditions qui seront déterminées par décret, placées dans la situation de service détaché à dater du 1^{er} janvier 1938 si cette position est prévue par leur statut.

ART. 20. — En cours de mandat, il peut être mis fin, dans les conditions suivantes et dans les formes prévues pour leur nomination, aux fonctions des membres du Conseil d'administration de la Société nationale :

1° Il sera mis fin au mandat des membres des catégories *b*) et *d*) de l'article 7 de la Convention approuvée par le présent décret lorsqu'ils se trouveront dans l'impossibilité de l'exercer ;

2° Le mandat des membres de la catégorie *b*) prendra fin lorsqu'ils perdront le titre à raison duquel ils auront été investis, s'ils ne reçoivent pas une nouvelle investiture ;

3° Le Ministre des Travaux Publics, d'accord avec le Ministre des Finances, pourra, après avoir recueilli les explications de l'intéressé, provoquer le remplacement de tout membre de la catégorie *b*) qui aurait, par une faute, compromis d'une façon grave les intérêts de l'Etat.

La mesure ne pourra être prise qu'après avis d'une Commission de quatre membres choisis de concert par les Ministres précités parmi les fonctionnaires de la catégorie à laquelle appartient l'intéressé et d'un grade et d'une ancienneté au moins égaux à la sienne. S'il n'en existe pas en nombre suffisant, ils devront être du grade le plus élevé du corps ou de l'administration auquel ils appartiennent.

ART. 21. — Toute contestation d'ordre collectif s'élevant entre le personnel et la Société nationale sera réglée suivant la procédure prévue par la Convention collective.

Si cette procédure n'aboutit pas à un accord, le différend sera soumis à un tribunal arbitral constitué ainsi qu'il suit :

Deux membres désignés par la Société nationale ;

Deux membres désignés par l'Organisation Syndicale la plus représentative du personnel ;

Un membre désigné par les quatre membres ci-dessus ou, à défaut d'accord, par le Ministre des Travaux Publics.

ART. 22. — Les Administrations des Chemins de fer de l'Etat et d'Alsace et de Lorraine seront définitivement supprimées à l'achèvement des opérations d'émission prévues par l'article 31 de la Convention approuvée par le présent décret et, au plus tard, à la date du 31 décembre 1942.

ART. 23. — L'enregistrement de la Convention approuvée par le présent décret ne donnera lieu qu'à la perception d'un droit fixe de trente francs (30 francs).

Sont exonérés de tout droit d'enregistrement les actes relatifs à la constitution de la Société nationale et à la mutation des biens et droits transférés. La transcription de ces actes ne donnera lieu qu'au salaire du conservateur des hypothèques.

ART. 24. — Des décrets rendus en la forme de règlements d'administration publique ou des décrets simples interviendront pour fixer, les Compagnies et la Société nationale entendues en tant que de besoin, les mesures d'exécution du présent décret.

ART. 25. — Sont abrogées toutes dispositions législatives ou réglementaires contraires au présent décret.

Sont expressément maintenus les articles 7, 8, 9, 10 et 11 de la loi du 29 octobre 1921, ainsi que le décret du 6 janvier 1934 sur la Commission des Marchés, sous réserve des dispositions prévues à l'article 42 de la Convention approuvée par le présent décret.

ART. 26. — Le présent décret sera soumis à la ratification des Chambres, conformément aux dispositions de la loi du 30 juin 1937.

ART. 27. — Le Président du Conseil, le Ministre des Travaux Publics, le Ministre des Finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera inséré au Journal Officiel de la République Française.

Fait à Paris, le 31 août 1937.

ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République,

Le Président du Conseil,
CAMILLE CHAUTEMPS.

Le Ministre des Travaux Publics,
HENRI QUEUILLE.

Le Ministre des Finances,
GEORGES BONNET.

ANNEXE N° 2

Convention du 31 août 1937

Voir une modification (loi du 30.11.41)
J.O. du 9.12.41)

CONVENTION

L'an mil neuf cent trente-sept et le trente et un août.

Entre :

Le Ministre des Travaux Publics, agissant au nom de l'Etat, sous réserve de l'approbation des présentes par un décret-loi,

D'une part;

Et, d'autre part :

L'Administration des Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine, représentée par M. BAUER, Président du Conseil de Réseau;

L'Administration des Chemins de fer de l'Etat, représentée par M. GRIMPRET, Président du Conseil de Réseau;

La Société anonyme établie à Paris sous la dénomination de Compagnie des Chemins de fer de l'Est, la dite Compagnie représentée par M. MARLIO, Président du Conseil d'administration, élisant domicile au siège de la dite Société à Paris, rue et place de Strasbourg, et agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du Conseil d'administration, en date du 26 août 1937, et sous la réserve de l'approbation des présentes par l'Assemblée générale des actionnaires;

La Société anonyme établie à Paris, sous la dénomination de Compagnie des Chemins de fer du Midi, la dite Compagnie représentée par M. TIRARD, Président du Conseil d'administration, élisant domicile au siège de la dite Société à Paris, boulevard Haussmann, n° 54, et agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du Conseil d'administration en date du 25 août 1937, et sous la réserve de l'approbation des présentes par l'Assemblée générale des actionnaires;

La Société anonyme établie à Paris, sous la dénomination de Compagnie du Chemin de fer du Nord, représentée par MM. le Baron Edouard DE ROTHSCHILD, Président du Conseil d'administration, et René MAYER, Vice-Président, élisant domicile au siège de la dite Société, à Paris, rue de Dunkerque, n° 18, et agissant en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par délibération du Conseil d'administration en date du 6 août 1937, et sous la réserve de l'approbation des présentes par l'Assemblée générale des actionnaires;

La Société anonyme établie à Paris, sous la dénomination de Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, représentée par M. LEBON, Président du Conseil d'administration, élisant domicile au siège de la dite Société, à Paris, rue Saint-Lazare, n° 88, et agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du Conseil d'administration en date du 27 août 1937, et sous la réserve de l'approbation des présentes par l'Assemblée générale des actionnaires;

La Société anonyme établie à Paris, sous la dénomination de Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans, la dite Compagnie représentée par M. RICHEMOND, Président du Conseil d'administration, élisant domicile au siège de la dite Société, à Paris, rue de Londres, n° 8, et agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du Conseil d'administration en date du 30 août 1937, et sous la réserve de l'approbation des présentes par l'Assemblée générale des actionnaires;

Le Syndicat du Chemin de fer de Grande Ceinture de Paris, représenté par M. le Baron Edouard DE ROTHSCHILD, Président, élisant domicile au siège du Syndicat, à Paris, rue de Dunkerque, n° 18, agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du Conseil d'administration du Syndicat en date du 31 août 1937, et sous la réserve de l'approbation des présentes par l'Assemblée générale du Syndicat;

Le Syndicat du Chemin de fer de Petite Ceinture de Paris, représenté par M. LEBON, Président, élisant domicile au siège du Syndicat à Paris, rue de Dunkerque, n° 18, agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du Conseil d'administration du Syndicat en date du 31 août 1937, et sous la réserve de l'approbation des présentes par l'Assemblée générale du Syndicat;

Vu la délibération du Comité de direction des grands Réseaux en date du 31 août 1937;

Il a été dit et convenu ce qui suit :

TITRE I

Constitution de la Société.

ARTICLE PREMIER. — Il est créé une Société nationale des Chemins de fer français, régie, sous réserve des dérogations approuvées ou prévues par le décret en date du 31 août 1937, par le Code de Commerce et par les lois en vigueur sur les Sociétés anonymes, par la présente Convention et par ses statuts.

La dite Société, dont l'objet social est principalement l'exploitation et, s'il y a lieu, la construction de chemins de fer, viendra à expiration le 31 décembre 1982.

Elle pourra, avec l'autorisation du Ministre des Travaux Publics et du Ministre des Finances, prendre toute concession, tout affermage, toutes participations directes ou indirectes dans toutes opérations quelconques se rattachant à l'objet ci-dessus spécifié, par voie de création de Sociétés nouvelles, d'apports, souscriptions ou achats de titres, ou droits sociaux, fusions, associations en participation, Syndicats de garantie ou autrement.

Chacune des Compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et du Midi, le Syndicat du Chemin de fer de Grande Ceinture et le Syndicat du Chemin de fer de Petite Ceinture, en vue du transfert à la Société nationale de l'exploitation des lignes composant leurs réseaux, renoncent, à la date du 1^{er} janvier 1938, en faveur de la Société nationale et sous les clauses et conditions ci-dessous énoncées, au droit d'exploiter les concessions dont ils bénéficient.

L'Etat transfère à la même date à la Société nationale le droit d'exploiter les deux Réseaux de l'Etat et d'Alsace et de Lorraine.

A l'exception des biens, droits et charges composant les domaines privés des Compagnies, tous les biens, meubles et immeubles des grands Réseaux d'intérêt général, et notamment les bâtiments, terrains et ateliers, le matériel, le mobilier et l'outillage, les approvisionnements, les crédits en banque et les fonds en caisse, ainsi que tous baux, contrats et arrangements quelconques conclus dans l'intérêt de l'exploitation de ces Réseaux, la jouissance de toutes créances comme la charge de toutes dettes des dits Réseaux seront à cette date transférés de plein droit à la Société nationale.

Le droit d'exploiter le réseau constitué par l'ensemble des lignes ainsi transférées est, pour une période de quarante-cinq années, c'est-à-dire jusqu'au 31 décembre 1982, attribué par l'Etat à la Société nationale, au profit de laquelle est prorogé jusqu'au 31 décembre 1982 le bénéfice de chacune des concessions des Compagnies précitées au fur et à mesure de leur expiration.

ART. 2. — Les statuts de la Société nationale devront être approuvés par un décret rendu en Conseil d'Etat sous le contreseing des Ministres des Travaux Publics et des Finances, les Compagnies entendues.

Le capital social est fixé à un milliard quatre cent dix-neuf millions quatre cent douze mille francs (1.419.412.000 francs) et sera représenté :

D'une part, par un million trois cent quatre-vingt-onze mille vingt-quatre (1.391.024) actions A d'une valeur nominale de cinq cents francs chacune, qui seront remises, savoir :

Deux cent soixante-dix-neuf mille cinq cent quatre-vingt-seize (279.596) à la Compagnie du Nord,

Deux cent cinquante mille trois cent quatre-vingt-quatre (250.384) à la Compagnie de l'Est,

Deux cent vingt-huit mille quatre cent six (228.406) à la Compagnie de Paris à Orléans,

Cinq cent vingt mille cinq cent vingt-deux (520.522) à la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Cent douze mille cent seize (112.116) à la Compagnie du Midi, en représentation de l'ensemble des apports faits par ces Compagnies à la Société nationale, et notamment de leur matériel, de leur mobilier, de leur outillage, de leurs approvisionnements et de leurs travaux complémentaires, y compris les parts respectives afférentes aux Chemins de fer de Ceinture;

D'autre part, par un million quatre cent quarante-sept mille huit cents (1.447.800) actions B de même valeur nominale, qui seront remises à l'Etat en représentation des mêmes apports en ce qui concerne les Réseaux de l'Etat et d'Alsace et de Lorraine et d'une partie, tant des dépenses faites à son compte antérieurement sur l'ensemble des Réseaux exploités que des avances faites par lui au Fonds commun institué par l'article 13 de la Convention du 28 juin 1921.

Les actions A de la Société nationale recevront jusqu'à remboursement un intérêt fixé à six pour cent (6 0/0) de la valeur nominale du titre; leur amortissement sera réglé de façon à être achevé le 31 décembre 1982. Les actions amorties seront remplacées par des actions de jouissances dites actions J.

Les actions B auront droit au même intérêt que les actions A.

L'intérêt des actions sera payé au 31 décembre de chaque année, et pour la première fois, le 31 décembre 1938. Le remboursement des titres amortis sera pour chaque année effectué à la même date.

Les actions A remises aux Compagnies demeureront, ainsi que les actions J, bloquées à leurs noms jusqu'au 31 décembre 1955.

A cette date, les actions A et J détenues par chacune des Compagnies intéressées seront distribuées entre ses actionnaires au prorata de leurs droits respectifs dans l'actif de la Compagnie.

Au terme de la prorogation des concessions accordées à la Société nationale, c'est-à-dire à l'expiration de cette Société, son actif fera retour gratuitement à l'Etat.

ART. 3. — Les sommes encaissées chaque année par les Compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée et du Midi, au titre de l'intérêt et de l'amortissement des actions A de la Société nationale qu'elles détiennent, seront inscrites par chacune d'elles à un compte spécial. Ces sommes, dont les Compagnies auront la gestion ne pourront faire l'objet de répartitions entre les actionnaires des Compagnies avant le 31 décembre 1955, sauf autorisation spéciale du Ministre des Finances. Les Compagnies devront pouvoir justifier à tout moment, à la Commission des Comptes de la Société nationale, de l'emploi des dites sommes.

Les produits du placement des sommes portées au compte spécial sus-visé pourront être répartis dans les conditions déterminées par les Assemblées générales des Compagnies.

Le montant du compte spécial et ses produits seront exonérés de tout impôt frappant les réserves des Sociétés.

Par dérogation aux dispositions du premier alinéa du présent article, un pourcentage de 20 pour cent (20 0/0) au maximum des sommes encaissées annuellement par chaque Compagnie au titre de l'intérêt et de l'amortissement des actions A de la Société nationale pourra être réparti entre les actionnaires des dites Compagnies, lorsque la Société nationale aura, pour l'exercice correspondant, réalisé l'équilibre entre ses recettes telles qu'elles sont définies au paragraphe A de l'article 21 et ses dépenses telles qu'elles sont définies au paragraphe B du même article, alinéas a), b), d), e), f) et g).

ART. 4. — Nonobstant toute disposition contraire, les actions A, B et J jouiront à l'Assemblée générale de la Société nationale d'un droit de vote égal, sans limitation du nombre des voix.

ART. 5. — La Société nationale versera annuellement aux Compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée et du Midi :

D'une part, par moitié le 30 juin et le 31 décembre, les sommes représentant l'intérêt statutaire de leurs actions et, le 31 décembre, les sommes nécessaires au remboursement du capital dans les conditions fixées par les statuts et le tableau d'amortissement actuel des Compagnies;

D'autre part, au 31 décembre, jusqu'aux dates d'expiration des concessions respectives, les sommes prévues par l'article 15, paragraphe d, de la Convention du 28 juin 1921.

ART. 6. — L'Assemblée générale des actionnaires se réunit une fois par an pour délibérer sur la gestion et les comptes de la Société.

Les délibérations concernant la gestion et les comptes devront être précédées du rapport d'une Commission des comptes dont la composition, les pouvoirs et le droit de communication seront définis par les statuts et qui devra comprendre, en nombre égal, des membres désignés par les actionnaires autres que l'Etat, d'une part, et des membres représentant l'Etat, d'autre part.

TITRE II

Administration de la Société.

ART. 7. — Le Conseil d'administration de la Société nationale comprend trente-trois membres jusqu'au 31 décembre 1955 et vingt-sept membres à partir du 1^{er} janvier 1956, savoir :

a) Trois membres de droit qui sont :

Le Vice-Président du Conseil d'Etat,

Le Gouverneur de la Banque de France,

Le Directeur général de la Caisse des Dépôts et Consignations;

b) Douze membres désignés parmi les fonctionnaires en activité ou en retraite appartenant aux Administrations suivantes :

Quatre parmi les catégories ci-après :

Trois membres du Conseil d'Etat ayant au moins le grade de Maître des Requêtes,

Et un membre des Corps d'Inspection générale des Grands Services Publics,

Quatre parmi les fonctionnaires relevant du département des Finances et choisis :

Soit parmi les Inspecteurs généraux des Finances, les Inspecteurs des Finances de première ou de deuxième classe, les Directeurs ou Directeurs adjoints de l'Administration centrale et les Directeurs généraux des Administrations financières,

Soit parmi les Magistrats de la Cour des Comptes ayant au moins le grade de Conseiller Référendaire,

Quatre parmi les membres des Corps des Ponts et Chaussées et des Mines ayant au moins le grade d'Ingénieur en Chef, et les Directeurs ou Directeurs adjoints de l'Administration centrale des Travaux Publics.

Ces fonctionnaires sont nommés par décret contresigné, soit du Ministre des Travaux Publics pour ce qui concerne les agents relevant de son département, soit des Ministres des Travaux Publics et des Finances en ce qui touche les autres agents;

c) 1^o Jusqu'au 31 décembre 1955, douze membres désignés :

Trois par le Conseil d'administration de la Compagnie du Nord,

Deux par le Conseil d'administration de la Compagnie de l'Est,

Deux par le Conseil d'administration de la Compagnie de Paris à Orléans,

Trois par le Conseil d'administration de la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée,

Deux par le Conseil d'administration de la Compagnie du Midi;

2^o A partir du 1^{er} janvier 1956 :

Six membres désignés par l'Assemblée des porteurs d'actions A et J, les droits de vote attachés à la possession de ces actions dans la dite Assemblée étant les mêmes pour les actions A et les actions J, et s'exerçant, par disposition expresse, sans limitation du nombre des voix;

d) Deux membres nommés par décret contresigné du Ministre des Travaux Publics et choisis parmi les personnes ayant rendu au Chemin de fer des services éminents;

e) Quatre délégués du personnel nommés par décret contresigné du Ministre des Travaux Publics et choisis sur une liste de huit agents en activité de service.

Les fonctions de membre du Conseil d'administration sont incompatibles avec le mandat de Sénateur ou de Député.

ART. 8. — Les membres du Conseil d'administration autres que les membres de droit sont nommés pour six ans et renouvelables par moitié tous les trois ans dans chacune des catégories *b)*, *c)*, *d)*, *e)*, prévues à l'article 7. Le premier renouvellement interviendra le 1^{er} janvier 1941, les Administrateurs sortants étant désignés par voie de tirage au sort.

Le Président du Conseil d'administration, choisi parmi les Administrateurs représentant l'Etat, est nommé pour six ans, sur la proposition du Ministre des Travaux Publics et du Ministre des Finances par décret délibéré en Conseil des Ministres. Il n'est pas, en tant qu'Administrateur, soumis au premier renouvellement triennal.

Deux Vice-Présidents sont nommés pour la même durée, l'un d'entre eux étant obligatoirement choisi dans la catégorie *b)* et l'autre dans la catégorie *c)* de l'article 7.

Ils sont élus par le Conseil d'administration.

A titre transitoire, la première nomination de chacun des deux Vice-Présidents sera faite par décret, le Vice-Président choisi dans la catégorie *c)* étant présenté par les Conseils d'administration des Compagnies. Les deux Vice-Présidents nommés par décret ne seront pas, en tant qu'Administrateurs, soumis au renouvellement triennal du 1^{er} janvier 1941.

En cas de partage égal des voix, le Président a voix prépondérante.

ART. 9. — Il est constitué un Comité de direction de la Société nationale.

1^o Jusqu'au 31 décembre 1955, ce Comité est composé du Président du Conseil d'administration de la Société, Président du Comité, des deux Vice-Présidents et des huit membres dont :

Quatre sont nommés par décret contresigné du Ministre des Travaux Publics et éventuellement du Ministre intéressé parmi les Administrateurs des catégories *a)*, *b)* et *d)* de l'article 7 ;

Quatre sont nommés par décret contresigné du Ministre des Travaux Publics parmi les Administrateurs de la catégorie *c)* de l'article 7, sur présentation par les Administrateurs de la dite catégorie ;

2^o A partir du 1^{er} janvier 1956, le nombre des membres visés à l'alinéa précédent est réduit à deux, le nombre des membres du Comité autres que le Président et les deux Vice-Présidents se trouvant ainsi ramené à six.

ART. 10. — Il est interdit aux Administrateurs de prendre ou de conserver un intérêt direct ou indirect dans une entreprise ou dans un marché fait avec la Société nationale ou pour son compte, à moins qu'ils n'y soient autorisés par l'Assemblée générale.

Il est, chaque année, rendu à l'Assemblée générale un compte spécial de l'exécution des marchés ou entreprises par elle autorisés, aux termes du paragraphe précédent.

En outre, lorsque le Conseil d'administration ou le Comité de direction

de la Société nationale examinera un marché ou traité, de quelque nature qu'il puisse être, conclu entre la Société nationale et une entreprise dans laquelle un des Administrateurs de la Société aurait des intérêts au titre de propriétaire, gérant ou Administrateur, cet Administrateur ne prendra pas part au vote.

Dans les cas prévus au précédent alinéa, mention spéciale des conditions de passation du marché ou traité sera faite lors de sa présentation à la Commission des marchés visée à l'article 42.

ART. 11. — Un Commissaire du Gouvernement, qui est le Directeur général des Chemins de fer et des Transports au Ministère des Travaux Publics, siège au Conseil d'administration et a accès au Comité de Direction. Ce Commissaire est assisté du Chef de la Mission du Contrôle financier des Chemins de fer, en qualité de Commissaire adjoint.

Le Commissaire du Gouvernement peut demander l'inscription à l'ordre du jour de telle question qu'il juge utile ; il peut, le cas échéant, provoquer une réunion du Conseil d'administration ou du Comité.

Le Commissariat du Gouvernement comprend, en outre, des Commissaires suppléants et un Secrétariat dans les conditions prévues pour l'ensemble des Commissariats du Gouvernement près les Comités de Réseau des Chemins de fer de l'Etat et des Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine.

La Société nationale supportera les frais de fonctionnement du Commissariat du Gouvernement qui seront, sauf révision ultérieure, égaux aux chiffres antérieurement fixés pour l'ensemble des Commissariats du Gouvernement près les Comités de Réseau des Chemins de fer de l'Etat et des Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine par application de l'article 10 du décret-loi du 16 novembre 1926 et de l'article 9 du décret-loi du 1^{er} décembre 1926.

ART. 12. — Le Commissaire du Gouvernement reçoit, huit jours au moins avant chaque séance du Conseil d'administration, un rapport écrit sur chacune des affaires soumises au Conseil.

Il pourra être dérogé à cette règle, d'accord entre le Président du Conseil d'administration et le Commissaire du Gouvernement.

ART. 13. — Le Conseil d'administration est investi pour l'administration de la Société nationale des pouvoirs les plus étendus, dans les conditions qui seront définies par les statuts de la Société.

Il peut déléguer tout ou partie de ses pouvoirs au Comité de Direction, dans les conditions qui seront définies par ces statuts.

Le Président du Conseil d'administration nomme, sous réserve des dispositions transitoires de l'article 15, le Directeur général, le Directeur général adjoint et le Secrétaire général, sur proposition du Conseil d'administration et sous réserve de l'agrément du Ministre des Travaux Publics. Il nomme, en

outre, les Directeurs et principaux Chefs de service, sur présentation du Directeur général et après avis du Comité de Direction.

ART. 14. — Il sera mis fin, le 1^{er} janvier 1938, au jeu des dispositions tant des articles 6, 7 et 8 de la Convention du 28 juin 1921 que de l'article premier de l'Avenant du 6 juillet 1933.

TITRE III

Direction et organisation de la Société.

ART. 15. — Le Directeur général est assisté d'un Directeur général adjoint. Il est créé, en outre, un poste de Secrétaire général.

Le Directeur général, le Directeur général adjoint et le Secrétaire général sont nommés dans les conditions définies à l'article 13.

A titre transitoire les premiers titulaires seront nommés par décret contresigné du Ministre des Travaux Publics.

Le Directeur général, le Directeur général adjoint et le Secrétaire général ne peuvent être relevés de leurs fonctions qu'après avis préalable du Conseil d'administration et par l'autorité qui les a désignés. Toutefois, si l'avis du Conseil n'est pas conforme, la décision sera prise par arrêté du Ministre des Travaux Publics.

Le Directeur général est chargé de la nomination et de la promotion du personnel, sous réserve des dispositions de l'article 13.

ART. 16. — Le Conseil d'administration de la Société nationale aura mission d'arrêter, avant le 30 juin 1938, en fonction de la réforme de l'exploitation des chemins de fer d'intérêt général faisant l'objet de la présente Convention, le programme d'un ensemble de mesures tendant à la réorganisation et la simplification des services, qui lui paraîtront génératrices d'économies.

ART. 17. — Le Comité de direction des grands Réseaux et les Compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et du Midi, ainsi que les Administrations des Chemins de fer de l'Etat et d'Alsace et de Lorraine, devront prendre, jusqu'au 1^{er} janvier 1938 et à la requête de la Société nationale, les mesures nécessaires pour permettre l'organisation des nouveaux services de la Société nationale sous l'autorité de son Conseil d'administration.

TITRE IV

Dispositions financières.

ART. 18. — Chaque année, avant le 1^{er} novembre, le Conseil d'administration arrêtera le budget de l'exercice suivant.

Les recettes de toute nature à prévoir devront, dès l'exercice 1938, être

au moins égales au montant de l'ensemble des dépenses et des charges de toute nature incombant à la Société telles qu'elles sont énumérées à l'article 21, à l'exception toutefois de l'alinéa c) du paragraphe B.

Le Conseil d'administration de la Société nationale sera tenu de faire face, par des augmentations ou aménagements de tarifs, à défaut d'économies suffisantes, à l'équilibre ainsi défini des prévisions budgétaires de même qu'à toutes les modifications de la situation ainsi prévue qui pourraient apparaître en cours d'exercice et qui résulteraient notamment :

Soit d'une augmentation de plus de cinq pour cent (5 0/0) par rapport aux prévisions dans les éléments constitutifs des dépenses d'exploitation;

Soit d'une réduction équivalente des recettes d'exploitation prévues;

Soit d'une évolution des recettes et des dépenses de nature à compromettre l'équilibre budgétaire prévu.

Les aménagements ou augmentations de tarifs proposés en vertu des dispositions qui précèdent seront présentés par le Conseil d'administration de la Société nationale et seront soumis pour avis au Conseil supérieur des Transports, dans les conditions fixées par le statut de ce dernier. Ils deviendront exécutoires de plein droit si le Ministre des Travaux Publics, sur avis conforme du Ministre des Finances, n'y fait pas opposition dans le délai d'un mois à dater du jour où le Conseil d'administration aura proposé la mesure. En cas d'opposition, le Gouvernement demandera immédiatement au Parlement le vote d'un crédit égal au produit qui était attendu de l'augmentation ou de l'aménagement de tarifs proposé et dont le montant sera versé à la Société. A défaut du vote de ce crédit dans un délai de deux mois à partir du jour de la proposition faite par le Conseil d'administration, les mesures proposées par ce dernier seront applicables de plein droit. Dans le cas où la proposition serait faite dans l'intervalle de deux sessions parlementaires, ce dernier délai pourra être porté à trois mois.

Le Ministre des Travaux Publics pourra, d'accord avec le Ministre des Finances, demander à la Société nationale un abaissement de ses tarifs. Dans ce cas, le Gouvernement demandera immédiatement au Parlement le vote d'un crédit destiné à couvrir la perte de recettes qui résultera pour la Société nationale de l'application de la mesure imposée et dont le montant sera versé à cette dernière. La dite mesure ne sera mise en application qu'après le vote du crédit prévu ci-dessus.

ART. 19. — L'équilibre intégral de l'ensemble des dépenses et des recettes de la Société nationale devra être assuré progressivement.

A cet effet, les dépenses qui figurent à l'alinéa c) du paragraphe B de l'article 21 devront être couvertes par la Société nationale dans les conditions définies aux alinéas 3 et suivants de l'article précédent, en cinq étapes annuelles égales, à partir du 1^{er} janvier 1939, en sorte que l'équilibre intégral soit assuré au plus tard pour l'exercice 1943.

par la Société nationale en vertu des articles 30 et 31, sous déduction de tous remboursements et annuités dus par l'Etat, les Départements, les Communes et les particuliers;

d) Les insuffisances des exploitations annexes et des participations financières, les redevances, remboursements, annuités et toutes autres charges incombant à la Société en vertu de son objet social;

e) Les sommes versées aux Compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et du Midi par application de l'article 5 ci-dessus;

f) Les primes prévues à l'article 36;

g) Le remboursement au Trésor des avances prévues au deuxième alinéa de l'article 25.

ART. 22. — Les sommes provenant du prélèvement effectué sur ses dépenses et charges par la Société nationale, en exécution du décret du 16 juillet 1935, instituant un prélèvement de dix pour cent (10 0/0) sur les dépenses publiques, du décret du 25 juillet 1935 et des textes subséquents, viendront en déduction des dépenses et charges telles qu'elles sont prévues à l'article 21.

ART. 23. — Il sera constitué un fonds de renouvellement des installations et du matériel de la Société nationale. Ce fonds sera alimenté en premier lieu par une dotation annuelle qui, pour chaque exercice, sera égale à vingt pour cent (20 0/0) de l'excédent des dépenses complémentaires de premier établissement proprement dites (installations et matériel) sur la valeur initiale des installations et du matériel supprimés.

D'autre part, le fonds recevra une fraction de l'excédent du compte annuel de liquidation dans les conditions définies à l'article 24.

ART. 24. — En fin d'exercice, si le compte annuel de liquidation visé à l'article 21 laisse un reliquat, celui-ci sera affecté, pour quatre-vingts pour cent (80 0/0) au plus de son montant, au remboursement au Trésor des avances consenties par lui à la Société nationale, par application de l'article 25, le complément devant alimenter le fonds de renouvellement des installations et du matériel défini à l'article 23.

Toutefois, si ce complément, augmenté de la valeur initiale des installations et du matériel supprimé et de la dotation annuelle visée à l'article 23, dépasse trois pour cent (3 0/0) des dépenses d'établissement proprement dites inscrites au bilan au 31 décembre de l'exercice considéré, l'excédent sera affecté à la constitution d'un fonds de réserve jusqu'à ce que ce fonds ait atteint dix pour cent (10 0/0) du montant des recettes d'exploitation de l'exercice et, au delà, à l'apurement des avances faites par le Trésor Public au Fonds commun institué par l'article 13 de la Convention du 28 juin 1921, sous déduction du capital représenté par la valeur nominale de celles des actions B qui correspondent à l'apport fait par l'Etat au titre des dites avances.

La Société nationale recevra, s'il y a lieu, du Trésor, sous la forme des avances prévues à l'article 25, les sommes correspondant aux charges qui, par application du paragraphe qui précède, ne seraient pas encore incorporées dans l'équilibre financier de la Société.

L'Etat sera remboursé de ces avances dans les conditions prévues à l'article 24 *in fine*.

Les économies résultant de toutes opérations ayant pour effet de réduire les charges financières de la Société nationale définies à l'alinéa c) du paragraphe B de l'article 21 viendront obligatoirement en atténuation de la part des dites charges encore couverte par des avances du Trésor.

ART. 20. — Pour chaque exercice, la Société nationale fera des propositions au sujet de la somme à lui verser pour couvrir le prix de revient des services rendus par elle, en vertu du Cahier des Charges, à titre gratuit ou à prix réduits, à l'Administration des Postes, Télégraphes et Téléphones.

Les premières propositions seront faites au cours du deuxième trimestre de l'exercice 1938.

Cette somme sera arrêtée par le Ministre des Travaux Publics, d'accord avec les Ministres des Finances et des Postes, Télégraphes et Téléphones.

Si cet accord n'est pas intervenu avant le 1^{er} janvier 1939, les prestations faites à l'Administration des Postes, Télégraphes et Téléphones seront, à partir de cette date, payées par cette Administration aux tarifs commerciaux des prestations analogues.

Dans le but de diminuer le prix de revient visé au premier alinéa du présent article, il pourra être, d'un commun accord entre l'Administration des Postes, Télégraphes et Téléphones et la Société nationale, procédé à une révision des obligations de la Société nationale à l'égard de cette Administration.

ART. 21. — Le compte annuel de liquidation de la Société nationale comprendra :

A) En recettes, les recettes de toute nature, y compris les subventions versées en vertu de l'article 18;

B) En dépenses :

a) Les dépenses d'exploitation proprement dites, y compris la dotation annuelle du fonds de renouvellement des installations et du matériel définie au premier alinéa de l'article 23;

b) Le montant des charges effectives (intérêts, amortissements, frais accessoires, etc.) dûment justifiées du capital social et des emprunts de toute nature contractés par la Société ou pour son compte postérieurement au 1^{er} janvier 1938, sous déduction de tous remboursements et annuités dus par l'Etat, les Départements, les Communes et les particuliers ;

c) Le montant des charges effectives (intérêts, amortissements, frais accessoires, etc.), dûment justifiées des autres emprunts de toute nature pris en charge

ART. 25. — Si, en fin d'exercice, le compte annuel de liquidation visé à l'article 21 fait apparaître une insuffisance, celle-ci sera couverte d'abord par les ressources du fonds de réserve visé à l'article 24 et, ensuite, par des avances directes en capital du Trésor, faites par l'Etat à titre de garant. Ces avances donneront lieu à des versements échelonnés, aussi régulièrement que possible, entre le 1^{er} janvier et le 30 juin de l'exercice suivant et seront remboursables dans les conditions prévues à l'article 24.

Toutefois, dans la mesure où ces avances dépasseront le montant des charges qui, par application du 2^e alinéa de l'article 19, ne seront pas encore incorporées dans l'équilibre financier de la Société, elles seront remboursées au Trésor au plus tard le 31 décembre de l'exercice suivant celui au cours duquel elles auront été consenties et porteront intérêt au taux d'escompte de la Banque de France, majoré de un pour cent (1 0/0).

ART. 26. — La Société nationale ne pourra emprunter qu'en vue de couvrir ses dépenses d'établissement dans les conditions définies aux articles 23 et 43 et de faire face à ses besoins de trésorerie.

ART. 27. — Si, en cours d'exercice, le Trésor est amené à consentir à la Société nationale des avances de trésorerie, celles-ci seront productives d'intérêts au taux d'escompte de la Banque de France majoré de un pour cent (1 0/0). Leur remboursement sera automatiquement imputé sur les versements faits par l'Etat en vertu du premier alinéa de l'article 25.

ART. 28. — Les dépenses complémentaires de premier établissement de matériel roulant, de mobilier et outillage, et les dépenses rattachées, savoir : approvisionnements, participations et valeur en capital des pensions de rétroactivité prévues par la loi du 28 décembre 1911, seront supportées par la Société nationale.

Elles seront couvertes, dans la mesure décidée par le Conseil d'administration, par les ressources du fonds de renouvellement dont la constitution fait l'objet de l'article 23 ci-dessus et, pour le surplus, par le produit de l'émission d'obligations ou de bons dont les types seront fixés par arrêté du Ministre des Finances.

ART. 29. — Si le Ministre des Finances leur en fait la demande, les Compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et du Midi émettront, jusqu'au 1^{er} janvier 1943, des emprunts pour la couverture de tout ou partie des dépenses visées à l'article 28. Elles en assureront, dans les conditions prévues à l'article 30, la gestion et le service et seront remboursées des charges effectives (intérêts, amortissement, frais accessoires, etc...), dûment justifiées qui correspondent à ces emprunts.

ART. 30. — Jusqu'à l'expiration de leurs concessions respectives, les Compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Médi-

terrannée, et du Midi, assureront la gestion et le service des emprunts émis par elles ou par le Syndicat de Grande Ceinture avant le 1^{er} janvier 1938, soit pour leur compte, soit pour celui de l'Etat.

Toutefois, à partir du 1^{er} janvier 1943, la Société nationale pourra, au 1^{er} janvier de chaque année, et moyennant un préavis d'un an, prendre la gestion et le service des dits emprunts.

En toute hypothèse, à partir de l'expiration de la concession de chaque Compagnie et jusqu'au 31 décembre 1982, la gestion et le service des emprunts dont la dite Compagnie avait la charge seront assurés par la Société nationale.

Le service des emprunts émis par l'Administration des Chemins de fer de l'Etat sera assuré directement par le Trésor.

Les Compagnies, tant qu'elles assureront la gestion et le service de leurs titres, d'une part, et le Trésor, d'autre part, recevront de la Société nationale, la veille de chaque échéance une somme représentant les charges effectives (intérêts, amortissements, frais accessoires, etc...) dûment justifiées de ces emprunts.

Par dérogation aux dispositions du 6^e alinéa de l'article premier de la présente Convention, chacune des Compagnies, pour les titres émis ou pris en charge par elle, et le Trésor, pour les titres des Chemins de fer de l'Etat, conserveront les fonds représentant, au 31 décembre 1937, les arriérés sur coupons et remboursements de ces titres, ainsi que les soldes de tous autres comptes relatifs aux opérations de titres en cours.

La Société nationale assurera, dès le 1^{er} janvier 1938, la gestion et le service des emprunts émis par l'Administration des Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine.

ART. 31. — Les Compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et du Midi, ainsi que les Administrations des Chemins de fer de l'Etat et d'Alsace et de Lorraine, émettront, s'il y a lieu, chacune pour la part qui la concerne, des emprunts pour la couverture des dépenses d'établissement, y compris les dépenses rattachées, effectuées à une date antérieure au 1^{er} janvier 1938 et non couvertes à cette date, ainsi que, si le Ministre des Finances leur en fait la demande, pour la couverture des montants des insuffisances d'exploitation antérieures à la même date, non encore couverts par des émissions d'obligations ou de bons des Réseaux.

Les Compagnies et les Administrations susvisées émettront également, si le Ministre des Finances leur en fait la demande, des emprunts pour le remboursement, la consolidation ou la conversion de leurs emprunts existant au 1^{er} janvier 1938 ou des emprunts émis par elles postérieurement à cette date pour la couverture des dépenses d'établissement ou des insuffisances d'exploitation antérieures à cette même date.

La faculté donnée au Ministre des Finances en vertu de l'alinéa précédent prendra fin à partir de la date à laquelle la Société nationale assurera la gestion et le service des dits emprunts.

La gestion et le service des emprunts visés aux deux alinéas précédents, ainsi que le remboursement des charges effectives (intérêts, amortissements, frais accessoires, etc...) dûment justifiées qui correspondent à ces emprunts, seront assurés dans les conditions prévues à l'article 30.

ART. 32. — La Société nationale recevra de l'Etat des annuités dont le total devra couvrir :

1° Les charges effectives (intérêts, amortissement, frais accessoires, etc...) dûment justifiées des emprunts émis avant le 1^{er} janvier 1938 par les Compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et du Midi, ainsi que par les Administrations des Chemins de fer de l'Etat et d'Alsace et de Lorraine, pour la couverture de dépenses d'établissement ou d'insuffisance d'exploitation incombant à l'Etat, soit au titre du Budget ou de la Caisse autonome d'amortissement, soit au titre des charges d'insuffisances 1921-1925.

2° Les charges effectives (intérêts, amortissement, frais accessoires, etc...) dûment justifiées des emprunts nouveaux émis à partir du 1^{er} janvier 1938 pour la couverture des dépenses remboursables d'établissement ou d'insuffisance d'exploitation antérieures à cette date et non encore couvertes à cette même date.

Ces annuités seront versées à la Société nationale en autant de fractions qu'il sera nécessaire, suivant des modalités à déterminer d'accord avec les Ministres des Travaux Publics et des Finances.

Le montant des annuités sera modifié pour faire état des arrêtés définitifs des comptes des anciens Réseaux jusqu'à l'exercice 1937 inclus, ainsi que des remboursements et conversions intervenus sur les emprunts à la charge desquels ces annuités doivent faire face.

Par ailleurs, la Société nationale recevra de l'Etat — ou lui paiera — toutes autres annuités prévues par les conventions antérieures.

ART. 33. — Les emprunts prévus par les articles 29, 30 et 31 bénéficieront de la garantie de l'Etat.

ART. 34. — Les charges des emprunts émis, soit par les Compagnies et les Administrations des Chemins de fer de l'Etat et d'Alsace et de Lorraine, soit par la Société nationale, dont la période d'amortissement dépasserait le 31 décembre 1982, seront, à partir de cette date, supportées par l'Etat.

La durée de ceux de ces emprunts qui seront émis à partir du 1^{er} janvier 1938 ne sera en aucun cas supérieure à 60 ans.

ART. 35. — La comptabilité de la Société nationale sera tenue suivant les principes de la comptabilité industrielle.

Elle comprendra un compte de premier établissement, un compte annuel d'exploitation et des comptes divers.

Les imputations à ces différents comptes seront, en principe et sous réserve

des dispositions de la présente Convention, faites conformément aux règles actuellement applicables aux grands Réseaux d'intérêt général.

Toutefois, les dépenses rangées actuellement dans les travaux complémentaires, dont le montant unitaire n'atteindra pas deux cent mille francs (200.000 francs) ou ultérieurement un chiffre fixé par arrêté ministériel, seront considérées comme dépenses d'exploitation.

ART. 36. — Il sera alloué au personnel de la Société nationale, à son Comité de direction et à son Conseil d'administration, en fonction des résultats techniques et commerciaux de sa gestion, des primes d'exploitation dont le mode de calcul est fixé ci-dessous :

A partir de l'exercice pour lequel la totalité des dépenses figurant à l'alinéa c) du paragraphe B de l'article 21 sera incorporée dans l'équilibre financier de la Société, la prime du personnel autre que le personnel dirigeant sera égale aux cinquante millièmes de l'excédent des recettes de toute nature augmentées de l'impôt sur les transports sur les quatre-vingt-dix centièmes des prélèvements totaux du paragraphe B de l'article 21.

Pour les exercices au cours desquels une fraction égale à quatre, trois, deux ou un cinquième des dépenses du susdit alinéa c) sera incorporée dans l'équilibre financier de la Société, le coefficient de la prime sera réduit à quarante-huit, quarante-six, quarante-quatre ou quarante-deux millièmes et celui des dépenses élevé à quatre-vingt-onze, quatre-vingt-douze, quatre-vingt-treize ou quatre-vingt-quatorze centièmes.

Pour l'exercice où aucune part des dépenses du susdit alinéa c) ne sera incorporée dans l'équilibre financier de la Société, le coefficient de la prime sera fixé à quarante millièmes et celui des dépenses à quatre-vingt-quinze centièmes.

La prime ainsi calculée ne pourra jamais excéder les six millièmes des recettes de toute nature augmentées de l'impôt sur les transports.

Si les recettes de toute nature augmentées de l'impôt sur les transports n'atteignent pas la fraction des dépenses venant, dans le calcul de la prime, en déduction de ces recettes, il ne sera alloué aucune prime.

La prime allouée au Conseil d'administration, au Comité de direction et au personnel dirigeant est égale, chaque année, aux quinze centièmes de la prime allouée au personnel autre que le personnel dirigeant.

ART. 37. — Un arrêté concerté des Ministres des Travaux Publics et des Finances fixera, la Société nationale entendue, les modalités de répartition des deux primes visées à l'article 36.

TITRE V

Dispositions diverses.

ART. 38. — Tous les agents des grands Réseaux en activité de service au 31 décembre 1937 seront incorporés, à partir du 1^{er} janvier 1938, dans les cadres du personnel de la Société nationale, avec la même échelle, le même échelon et la même ancienneté que ceux dont ils jouissaient sur leur Réseau.

Le personnel des Compagnies et Administrations contractantes en activité de service au 31 décembre 1937 sur des Réseaux autres que les Grands Réseaux de la Métropole conservera les mêmes facultés d'intégration ou de réintégration dans les cadres de la Société nationale que celles dont il eût joui vis-à-vis de la Compagnie ou de l'Administration intéressée.

Le temps de service, sur leur ancien Réseau, des agents incorporés dans les cadres de la Société nationale comptera, au même titre que celui de leurs services postérieurs, pour la détermination de leurs droits à la retraite.

Les Compagnies pourront demander à la Société nationale, moyennant le remboursement des charges y afférentes, de détacher auprès d'elles le personnel qui sera nécessaire au fonctionnement de leurs services, étant entendu que les opérations de liquidation des comptes du domaine public pour les exercices 1937 et antérieurs incomberont à la Société nationale.

ART. 39. — La Société nationale prendra possession de l'ensemble des avoirs des Caisses de retraites et des Caisses de pensions-accidents, à la date du 1^{er} janvier 1938, tels qu'ils se trouveront à cette époque.

Elle affectera ces avoirs, à due concurrence, d'une part, à la constitution d'un fonds de réserve unique pour les pensions de retraites du personnel et, d'autre part, à la constitution d'un fonds de réserve unique pour les pensions-accidents. Elle sera substituée à chacun des Réseaux dans tous les droits et obligations de celui-ci.

A cet effet, et en ce qui concerne les retraites du personnel, elle inscrira chaque année, parmi ses dépenses d'exploitation, les sommes nécessaires pour porter, dans chaque exercice, au niveau des dépenses (arrérages ou capitaux des pensions, remboursements des retenues, allocations de réforme et frais de gestion) les ressources du fonds spécial de ces retraites (retenues des agents et autres ressources réglementaires, produits des placements de fonds et revenus des valeurs, capitaux constitutifs des pensions de rétroactivité, dons et legs).

Les agents des Compagnies de l'Est, de Paris à Orléans et du Midi affiliés au 31 décembre 1937 aux Caisses de Prévoyance de ces Réseaux continueront à être placés sous le régime de ces Caisses, la Société nationale se substituant aux dites Compagnies dans leurs relations avec les Caisses de Prévoyance en question.

ART. 40. — Les Ministres des Travaux Publics et des Finances possèdent, à l'égard de la Société nationale et de son personnel, les droits et pouvoirs qu'ils tiennent actuellement vis-à-vis des grands Réseaux et de leur personnel des textes législatifs et réglementaires en vigueur.

La Société nationale sera soumise aux clauses et conditions d'un Cahier des Charges qui sera approuvé, avant le 1^{er} janvier 1938, la Société nationale entendue, par un décret contresigné par les Ministres des Travaux Publics et des Finances et rendu en Conseil d'Etat. Ce Cahier des Charges sera, en principe, conforme au Cahier des Charges annexé à la loi du 4 décembre 1875, sous réserve, d'une part, du remplacement, par des dispositions adéquates, de celles figurant notamment aux articles 3, 13, 20, 27, 32, 35 à 41, 42 à 50, 62, 68 et 69 et, d'autre part, d'une adaptation aux diverses dispositions législatives et réglementaires en vigueur, et notamment aux deux décrets des 30 décembre 1933 et 19 janvier 1934.

Par ailleurs, les dispositions du nouveau Cahier des Charges qui ne répondraient plus, à un moment donné, à la situation du Chemin de fer, pourront être modifiées sur proposition de la Société nationale et par décret rendu en Conseil d'Etat et contresigné des Ministres des Travaux Publics et des Finances.

ART. 41. — A) La Société nationale fournit aux Ministres des Travaux Publics et des Finances, chaque année avant le 1^{er} novembre, son projet de budget pour l'exercice suivant.

Ce projet est accompagné de toutes justifications utiles.

Elle communique pour approbation aux Ministres des Travaux Publics et des Finances ses programmes de travaux, de matériel roulant, et d'une manière générale l'ensemble de ses propositions relatives aux dépenses d'établissement de l'exercice suivant. Le montant des emprunts à émettre pour assurer la couverture de ces dépenses est arrêté par le Ministre des Finances.

B) En cours d'exercice, la Société nationale soumet à l'approbation du Ministre des Travaux Publics tous projets de travaux complémentaires de premier établissement, d'acquisition de matériel roulant, de mobilier et d'outillage à porter à son compte d'établissement dont le montant dépassera deux cent mille francs (200.000 francs), sauf révision ultérieure de ce dernier chiffre par arrêté ministériel.

Par ailleurs, elle prendra toutes dispositions utiles pour que les Ministres des Travaux Publics et des Finances puissent suivre mois par mois les recettes et les dépenses d'exploitation.

Les statistiques tenues par la Société nationale devront permettre l'appréciation du résultat d'exploitation pour telle ligne ou section de ligne déterminée.

C). — Aussitôt après la tenue de l'Assemblée générale prévue à l'article 6, la Société nationale transmet ses comptes afférents à l'exercice précédent aux

Ministres des Travaux Publics et des Finances. L'arrêté définitif de ces comptes interviendra après avis de la Commission de Vérification des Comptes des Chemins de fer.

ART. 42. — La Commission des Marchés, instituée par l'article 4 de l'Avenant du 6 juillet 1933, modifiant l'article 7 de la Convention du 28 juin 1921, conservera, à l'égard de la Société nationale dans les conditions définies par ces textes, ses attributions actuelles, mais seulement en ce qui concerne :

D'une part, les marchés dont le montant net dépasse deux cent mille francs (200.000 francs) ;

D'autre part, les traités comportant perception ou versement d'une redevance annuelle supérieure à vingt mille francs (20.000 francs) et pouvant engager la Société pour une durée telle que le produit de la redevance par le nombre des années en cause dépasse deux cent mille francs (200.000 francs).

Les minima énoncés par le présent article sont susceptibles d'être révisés par arrêté du Ministre des Travaux Publics, pris la Société nationale entendue.

ART. 43. — Seul pourra être poursuivi l'établissement des lignes ou sections de lignes nouvelles déjà concédées ou déclarées d'utilité publique et dont les travaux de construction proprement dits sont entrepris à la date de la présente Convention ; pour ces lignes ou sections de ligne la construction sera, à partir du 1^{er} janvier 1938, effectué aux conditions définies par la Convention de concession ou par l'acte déclaratif d'utilité publique, la Société nationale se substituant à la Compagnie ou à l'Administration intéressée.

Pour toute ligne ou section de ligne nouvelle autre que celles définies à l'alinéa précédent, les conditions d'établissement et de financement seront, dans chaque cas, fixées par une Convention à intervenir entre l'Etat et la Société nationale.

ART. 44. — L'Etat reconnaît aux Compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et du Midi, la pleine propriété et la libre disposition de leurs domaines privés respectifs, sauf redressements à provenir des arrêtés définitifs des comptes et sous les réserves suivantes :

Les biens des domaines privés qu'après un examen de concert avec les Compagnies, la Société nationale estimera nécessaires à l'exploitation du Chemin de fer seront transférés à cette Société dans les conditions de l'alinéa ci-après.

Ces biens seront, à défaut d'accord, déterminés pour chaque Compagnie par un collège arbitral composé d'un expert désigné par la Compagnie intéressée, d'un expert désigné par la Société nationale avec l'agrément du Ministre des Travaux Publics et d'un arbitre désigné par le Premier Président de la Cour de Cassation. Ce collège fixera le montant de l'indemnité qui sera due du fait du transfert de ces biens à la Société nationale. La sentence arbitrale sera susceptible d'un recours de plein contentieux devant le Conseil d'Etat.

A partir du 1^{er} janvier 1938, la Société nationale prendra en location les immeubles ou locaux appartenant aux Domaines privés des Compagnies et actuellement affectés, soit au Service du Chemin de fer, soit au logement de ses agents, soit au logement d'agents des services publics connexes. Cette location se fera aux conditions en vigueur au 31 décembre 1937. Toutefois, il pourra être procédé à des révisions basées sur les prix de location des immeubles analogues et de situation comparable. En cas de désaccord, le collège arbitral consulté statuera dans les conditions de l'alinéa précédent. La dite location ne prendra fin, s'il y a lieu et sauf accord amiable entre les parties, que par cession des dits immeubles au profit de la Société nationale dans les conditions indiquées à l'alinéa précédent et au plus tard au 31 décembre 1955.

ART. 45. — Les Compagnies renoncent à tous recours contre les arrêtés ministériels pris avant le 1^{er} septembre 1937 et clôturant définitivement leurs comptes d'exercices. Elles abandonneront, en conséquence, toutes instances en cours, se désistant de leurs pourvois, et supporteront les frais de ces désistements.

Par contre, il ne sera apporté aux comptes d'exercices n'ayant pas encore donné lieu à arrêtés ministériels définitifs d'autres redressements à la charge des Compagnies que :

— Ceux résultant de l'application, pour les dits exercices, aux mêmes cas, des décisions incluses dans les arrêtés visés au premier alinéa ;

— Ceux qui pourraient éventuellement être la conséquence de contraventions graves aux règles d'imputation dans les comptes, les dépenses non engagées dans l'intérêt direct du chemin de fer pouvant seules donner lieu à redressements à la charge des Compagnies.

ART. 46. — Sur les sommes prévues à l'article premier de la Convention du 27 juin 1912 passée entre le Ministre des Travaux Publics et la Compagnie des Chemins de fer du Midi et approuvée par la loi du 13 juillet 1912 et complétée par divers avenants approuvés par les lois des 4 janvier 1920 et 5 avril 1923, la Compagnie du Midi ne sera plus tenue à aucun versement à l'occasion d'avances faites ou à faire à la Société des voies ferrées départementales du Midi.

ART. 47. — L'attribution aux Compagnies des actions dont il est parlé à l'article 2 de la présente Convention entraîne renonciation des dites Compagnies aux droits qu'elles tiennent, en ce qui concerne l'indemnité de reprise ou de rachat, des articles 36 et 37 du Cahier des charges, tels qu'ils ont été complétés ou modifiés par les Conventions de 1883, de l'article 20 de la Convention du 28 juin 1921 et de l'article 21 de la même Convention, modifié par les articles 6 et 7 de l'Avenant du 6 juillet 1933, et plus généralement la renonciation, en faveur de la Société nationale, aux avantages directs ou indirects résultant des textes antérieurs, à l'exclusion de ce qui concerne les domaines privés dont le sort est réglé par l'article 44 ci-dessus.

Ce règlement implique l'extinction des dettes de garantie arrêtées au 31 décembre 1913 des Compagnies de Paris à Orléans et du Midi et visées au premier alinéa de l'article 19 de la Convention du 28 juin 1921.

ART. 48. — Le Syndicat de Petite Ceinture, institué par la Convention du 10 décembre 1851, approuvée par le décret du 11 décembre 1851,

Et le Syndicat de Grande Ceinture, institué par la Convention du 23 septembre 1875, approuvée par le décret du 3 décembre 1875,

Seront dissous à la date du 31 décembre 1937.

ART. 49. — Sont annulées toutes les dispositions des Conventions antérieures contraires à celles de la présente Convention.

Fait à Paris, le 31 août 1937, en onze exemplaires dont un pour l'Administration de l'Enregistrement.

*Pour l'Administration des Chemins de fer
d'Alsace et de Lorraine,*

Signé : BAUER.

*Pour la Compagnie du Chemin de fer
de Paris à Orléans,*

Signé : RICHEMOND.

*Pour l'Administration des Chemins de fer
de l'État,*

Signé : GRIMPRET.

*Pour la Compagnie des Chemins de fer
du Midi,*

Signé : P. TIRARD.

*Pour la Compagnie des Chemins de fer
de l'Est,*

Signé : MARLIO.

*Pour le Syndicat du Chemin de fer
de Grande Ceinture de Paris,*

Signé : Ed. DE ROTHSCHILD.

*Pour la Compagnie du Chemin de fer
du Nord,*

Signé : Ed. DE ROTHSCHILD,
René MAYER.

*Pour le Syndicat du Chemin de fer
de Petite Ceinture de Paris,*

Signé : André LEBON.

*Pour la Compagnie des Chemins de fer
de Paris à Lyon et à la Méditerranée,*

Signé : André LEBON.

Le Ministre des Travaux publics,

Signé : QUEUILLE.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS
RÉGION DU SUD-OUEST
EXPLOITATION
DIVISION COMMERCIALE
1^{re} section

CAHIER DES CHARGES

des lignes exploitées par la

SOCIÉTÉ NATIONALE DES
CHEMINS DE FER FRANÇAIS

(Décret du 31 décembre 1937)

(J.O. du 7 janvier 1938)

modifié par Décret du 17.9.1937

MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Décret du 31 décembre 1937

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics et du ministre des finances,

Vu le décret-loi du 31 août 1937 et la convention y annexée relatifs à la réorganisation du régime des chemins de fer; et notamment l'article 7 dudit décret-loi ainsi conçu:

"Un décret en conseil d'Etat, contresigné par les ministres des travaux publics et des finances, établira avant le 1^{er} janvier 1938, la Société nationale entendue, le cahier des charges commun aux concessions exploitées par la société et déterminera les modifications à apporter au cahier des charges annexé à la loi du 4 décembre 1875 et notamment aux articles 3, 13, 20, 27, 32, 35 à 41, 42 à 50, 62, 68 et 69 dudit cahier des charges".

Vu la convention du 7 octobre 1931 relative à la péréquation des emplois réservés par les grands réseaux aux invalides de guerre, aux veuves de guerre et aux anciens militaires, approuvée par le décret-loi du 30 octobre 1935;

Vu les avis du garde des sceaux, ministre de la justice, des ministres de la défense nationale et de la guerre, de l'intérieur, des postes, télégraphes et téléphones et des pensions;

Vu les observations formulées par la société nationale des chemins de fer français;

Le conseil d'Etat entendu,

Décète:

Art. 1^{er}. - Les concessions dont l'exploitation a été dévolue à la Société nationale des chemins de fer français par le décret loi susvisé du 31 août 1937 sont soumises aux conditions du cahier des charges annexé au présent décret.

Art. 2. - Le ministre des travaux publics et le ministre des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié, avec son annexe, au Journal Officiel de la République française.

Fait à Paris, le 31 décembre 1937.

Albert LEBRUN.

Par le Président de la République:

Le ministre des travaux publics,

Henri QUEUILLE

Le ministre des finances,

Georges BONNET.

CAHIER DES CHARGES

des lignes exploitées par la Société Nationale des Chemins de fer français

Art 1^{er}. - Le présent cahier des charges s'applique aux lignes dont la convention du 31 août 1937, approuvée par le décret-loi du même jour, a confié l'exploitation à la société nationale des chemins de fer français qui sera ci-après désignée sous le nom de "Société nationale".

TITRE 1^{er}

Entretien et exploitation

Art. 2. - Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, de manière que les besoins du trafic commercial et la circulation correspondante puissent toujours y être assurés avec facilité et sécurité.

Toutefois, lorsqu'il sera fait application à une ligne ou section de ligne des dispositions de l'article 8 ci-après l'obligation susénoncée sera limitée soit aux nécessités du service réduit maintenu, soit aux mesures rendues nécessaires en ce qui concerne le gros oeuvre de l'infrastructure pour assurer la sécurité publique ou le respect des droits des tiers, si le service est totalement supprimé ou exécuté par un autre mode de transport que le chemin de fer. Le ministre des travaux publics pourra, en outre, après enquête et après avis des ministres de la guerre, de la marine et de l'air, autoriser la Société nationale à supprimer des installations du chemin de fer rendues inutiles par les transformations ainsi apportées dans l'exploitation.

Les frais d'entretien et de réparations ordinaires et extraordinaires seront portés au compte d'exploitation de la Société nationale.

Art. 3. - Les travaux complémentaires dont le montant doit être imputé au compte de premier établissement feront l'objet, soit en vue de l'établissement des programmes prévus à l'article 41 de la convention du 31 août 1937, soit dans le cadre de ces programmes, de projets qui seront soumis à l'approbation expresse du ministre des travaux publics dans les conditions fixées par un arrêté ministériel. Ces projets devront indiquer notamment la consistance l'opportunité et l'utilité des travaux ainsi que l'évaluation de la dépense.

Dans le cadre des dispositions approuvées et dans la limite de la dépense totale autorisée, la Société nationale exécutera des travaux en réglant les modalités de détail.

Art. 4. - Dans le cas où des routes nationales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers, seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails devront être posés sans aucune saillie ni dépression sur la surface de ces routes, et de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures.

Sauf dérogation autorisée par le ministre des travaux publics en raison des circonstances locales, le croisement à niveau du chemin de fer et des routes ne pourra s'effectuer sous un angle moindre de trente cinq degrés.

.....

Le ministre fixera, la Société nationale entendue, les conditions auxquelles devront répondre les passages à niveau pour que la Société nationale soit dispensée d'y placer ou d'y maintenir les barrières prévues par l'article 4 de la loi du 15 juillet 1845 et d'y entretenir des gardiens. La liste des passages à niveau auxquels cette dispense sera applicable sera dressée par la Société nationale et soumise à l'homologation du ministre des travaux publics.

Art. 5.- La Société nationale est dispensée d'établir ou de maintenir les clôtures prévues par l'article 4 de la loi du 15 juillet 1845, aux emplacements qui répondront aux conditions fixées par le ministre des travaux publics sur la proposition de la Société nationale.

Art. 6.- Les locomotives, les tenders, les voitures à voyageurs, les véhicules de toute espèce, entrant dans la composition des trains, devront satisfaire aux conditions que le ministre jugera nécessaires dans l'intérêt de la sécurité et de l'exploitation du chemin de fer.

La Société nationale entretiendra constamment en bon état les locomotives, voitures et véhicules de toute espèce nécessaires pour l'exploitation commerciale du chemin de fer.

Art. 7.- Des règlements d'administration publique rendus, la Société nationale entendue, déterminent les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté et l'exploitation du chemin de fer, ainsi que la conservation des ouvrages qui en dépendent.

Les dépenses qu'entraînera l'exécution des mesures prescrites en vertu de ces règlements seront à la charge de la Société nationale.

La Société nationale sera tenue de soumettre à l'approbation du ministre des travaux publics les règlements relatifs au service et à l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements ci-dessus prévus seront obligatoires non seulement pour la Société nationale, mais encore pour quiconque obtiendrait ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement et, en général, pour toutes les personnes, qui utiliseraient l'installation du chemin de fer.

Les horaires des trains ordinaires de voyageurs seront soumis à l'approbation du ministre des travaux publics dans les conditions fixées par un arrêté ministériel. Ils seront applicables, à titre provisoire, à la date annoncée pour la mise en vigueur, si le ministre n'y fait pas opposition.

Ils seront tenus dans les gares à la disposition du public, dans les conditions établies par le ministre des travaux publics sur la proposition de la Société nationale.

Art. 8.- Le ministre des travaux publics peut autoriser la Société nationale à réduire et même à suspendre son service sur une ligne ou section de ligne, lorsqu'il estime que le maintien de ce service n'est plus justifié, soit par les nécessités du trafic, soit en raison de l'existence d'autres moyens de transport.

Il peut également autoriser la société nationale à effectuer ou à faire effectuer, sous son contrôle et sa responsabilité, la desserte d'une ligne ou d'une section de ligne

par un autre mode de transport que le chemin de fer et par un autre itinéraire; dans ce cas, le service de remplacement sera soumis, aux lieu et place des obligations définies par le présent cahier des charges aux conditions et obligations qui seront fixées, en considération du mode de transport utilisé, par le ministre des travaux publics sur la proposition de la société nationale et après avis des ministres intéressés.

Art. 9.- Les projets d'acquisition ou de transformation de matériel roulant, de mobilier ou d'outillage, dont le montant doit être porté au compte de premier établissement, seront soumis à l'approbation du ministre des travaux publics, dans les conditions fixées par l'article 3 du présent cahier des charges pour les travaux complémentaires du chemin de fer. Les marchés et traités correspondants, ainsi que ceux que la Société nationale passera pour les besoins de l'entretien ou de son exploitation, ne deviendront définitifs que dans les conditions fixées par les prescriptions réglementaires.

TITRE II

Taxes et conditions relatives au transport des voyageurs et des marchandises

Art. 10.- La société nationale percevra, pendant toute la durée de son exploitation, en contre-partie de ses charges et obligations, des prix de transport et des frais accessoires qui seront établis conformément aux articles 14 à 16 ci-après.

Lorsque la perception des prix aura lieu d'après le nombre de kilomètres, les distances seront déterminées par des tableaux approuvés par le ministre des travaux publics.

Art. 11.- Les trains réguliers de voyageurs devront contenir des places en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteraient dans les bureaux du chemin de fer. Toutefois, le ministre des travaux publics pourra autoriser la société nationale à limiter, soit d'une façon permanente, soit d'une façon temporaire pendant les périodes d'affluence exceptionnelle, le nombre de places offertes dans des trains désignés dont la liste sera dressée par la société nationale et portée par ses soins à la connaissance du public.

Certaines des places offertes pourront, pour les parcours à courte distance et avec l'autorisation du ministre des travaux publics, consister en places debout.

Les tarifs établis dans les conditions définies aux articles 14 à 16 ci-après pourront comporter, sur la proposition de la société nationale, toutes mesures utiles pour assurer l'échelonnement du trafic au cours des périodes d'affluence

Art. 12.- Sauf exceptions prévues dans les tarifs pour certaines natures de billets ou de trains, tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de 30 kilogr. n'aura à payer pour le transport de ce bagage, aucune autre taxe que le droit d'enregistrement fixé par les tarifs; cette franchise ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement et sera réduite à 20 kilogr. pour les enfants transportés à demi-tarif.

Le ministre des travaux publics pourra autoriser la société nationale à apporter dans certains trains spécialement désignés dont la liste sera portée par les soins de la société nationale à la connaissance du public, des restrictions à l'admission des bagages ou au bénéfice de la franchise.

Art. 13.- La Société Nationale ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles que le matériel normalement affecté au service est capable de transporter.

Pour les masses indivisibles dont les tarifs ne déterminent pas les prix et conditions de transport et dont le transport sera reconnu possible par la Société Nationale, celle-ci fixera les prix, conditions et délais de transport qui seront communiqués au Ministre des Travaux Publics et applicables de plein droit si ce dernier n'y a pas fait opposition dans le délai de cinq jours. La Société Nationale devra, en ce cas, accorder, pendant trois mois, au moins les mêmes facilités, aux mêmes conditions, à tous ceux qui en feraient la demande.

Art. 14.- 1° - a) Les propositions de tarifs ou de modifications de tarifs seront soumises par la Société Nationale au Ministre des Travaux Publics et communiquées, en même temps, aux Chambres de Commerce et aux Chambres d'Agriculture.

Le Ministre des Travaux Publics assurera la publication des propositions au Journal Officiel, dans un délai maximum de dix jours à compter de leur dépôt au Ministère.

Les tarifs proposés seront mis en application à titre provisoire par la Société Nationale à l'expiration du délai d'un mois compté à partir de la date à laquelle la proposition a été publiée au Journal Officiel, si le Ministre des Travaux Publics n'a pas fait connaître à la Société Nationale, six jours au moins avant l'expiration de ce délai, qu'il entend s'y opposer.

Dans ce dernier cas, la décision du Ministre doit intervenir dans un délai de deux mois à compter de la date de la publication au Journal Officiel. A défaut de décision, le tarif sera remis en application à l'expiration de ce délai.

Le Ministre ne peut prendre une décision contraire à l'avis du Conseil Supérieur des Transports qu'après une seconde délibération.

Toutefois, les dispositions ci-dessus du présent article ne s'appliquent pas aux propositions tendant à des aménagements ou augmentations de tarifs destinés à la réalisation de l'équilibre financier dans le cadre des articles 18 et 19 de la convention du 31 août 1937, lesquelles demeureront soumises pour leur mise en vigueur aux règles de l'avant-dernier alinéa de l'article 18 précité.

b) Les tarifs pourront comporter l'indication d'un prix maximum et d'un prix minimum.

Dans ce cas, les prix à percevoir dans la limite de ce maximum et de ce minimum seront annoncés dans la forme visée au premier alinéa du paragraphe a) du présent article et communiqués au Ministre des Travaux Publics qui en assurera la publication dans les conditions du deuxième alinéa dudit paragraphe. Ils pourront être appliqués à l'expiration d'un délai de quinze jours compté à partir de la réception de cette communication si le Ministre n'a pas fait connaître à la Société Nationale, trois jours au moins avant l'expiration de ce délai, qu'il entend s'y opposer.

Toutefois, lorsque les prix concernant des transports non dévolus à la navigation intérieure en vertu de la réglementation en vigueur seront au moins égaux au minimum qui sera fixé par le Ministre des Travaux Publics, la Société Nationale des Chemins de fer Français entendue, ils pourront être mis en application d'office à charge par la Société Nationale des Chemins de fer Français de les communiquer au Ministre des Travaux Publics au plus tard la veille de leur application.

Ces prix seront insérés par les soins du Ministre des Travaux Publics au Journal Officiel dans la semaine suivant celle

de la mise en vigueur et ils seront communiqués en même temps, par les soins de la Société Nationale des Chemins de fer Français, aux Chambres de Commerce et aux Chambres d'Agriculture.

Les prix appliqués dans les conditions prévues par les alinéas 2 et 3 du présent paragraphe seront valables pour une durée maximum d'un an, pouvant faire l'objet de deux prorogations successives de six mois au plus.

Toutefois, le Ministre des Travaux Publics pourra, à toute époque, supprimer, après consultation du Conseil Supérieur des Transports, l'application des prix établis suivant la procédure visée au troisième alinéa ci-dessus en notifiant sa décision à la Société Nationale des Chemins de fer Français un mois au moins avant la date fixée pour la suppression. Cette décision sera publiée au Journal Officiel.

Si, au bout de deux ans d'application, le maintien des prix établis dans les conditions des alinéas 2 et 3 du présent paragraphe est justifié, il fera l'objet d'une proposition de tarif dans la forme prévue au paragraphe a) ci-dessus.

La Société Nationale devra fournir périodiquement au Ministre des Travaux Publics, dans les conditions qui seront fixées par arrêté, la Société Nationale entendue, les statistiques concernant le trafic ayant bénéficié des prix ainsi appliqués d'office dans les limites d'un maximum et d'un minimum.

c) Toutes les fois qu'il aura été procédé dans les conditions des paragraphes a) et b) ci-dessus à un abaissement des prix applicables au transport soit des voyageurs, soit des marchandises, et sauf l'exception prévue au sixième alinéa du paragraphe b) ci-dessus, les prix abaissés ne pourront être relevés qu'après un délai de trois mois, réserve faite des cas où l'application des tarifs abaissés aura été originellement limitée à une durée moindre, ainsi que des relèvements de tarifs proposés en vue de la réalisation de l'équilibre financier de la Société Nationale, comme il est prévu à l'article 18 de la convention du 31 août 1937.

2°) Sous la réserve que ces conventions ne deviendront définitives qu'après l'approbation prévue au troisième alinéa ci-dessus, la Société Nationale est autorisée à conclure avec un ou plusieurs expéditeurs ou destinataires de marchandises, des conventions fixant, pour le transport de ces marchandises, des prix et conditions différents de ceux qui résulteraient des tarifs en vigueur et adaptés à la situation particulière du ou des expéditeurs ou destinataires.

Les conventions ne peuvent avoir pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs ou destinataires des avantages qui ne seraient pas consentis aux expéditeurs ou destinataires placés dans des conditions analogues.

Toute convention passée par application des dispositions ci-dessus est publiée au Journal Officiel comme il est dit au deuxième alinéa du paragraphe a) et soumise à la procédure prévue aux alinéas 3 et suivants du même paragraphe et au paragraphe b); elle fait l'objet d'une approbation par le Ministre des Travaux Publics.

Les conventions sont conclues pour une première période n'excédant pas une année. Elles peuvent ensuite être prorogées par tacite reconduction pour des périodes successives n'excédant pas une année; dans ce cas, la Société Nationale avise le Ministre des Travaux Publics trois mois, au moins avant l'expiration de chaque période, de la prorogation de cette convention. Cet avis est publié au Journal Officiel dans les conditions prévues au deuxième alinéa du paragraphe a) ci-dessus.

La Société Nationale avise également trois mois au moins à l'avance le Ministre des Travaux Publics de toute résiliation qui interviendrait, d'accord entre les parties avant le

.....

terme fixé pour la convention. Cet avis fait l'objet d'une publication au Journal Officiel, dans les conditions prévues au précédent alinéa.

Des modifications ne peuvent être apportées à une convention en vigueur que suivant la procédure prescrite pour la mise en application de la convention primitive.

Après la première période d'application d'une convention, le Ministre des Travaux Publics peut, à toute époque, la Société Nationale entendue, faire cesser l'effet de cette convention en notifiant sa décision à la Société Nationale trois mois au moins à l'avance.

Art. 15.- Lorsque l'abaissement de tout ou partie des tarifs aura été requis par le Ministre des Travaux Publics, d'accord avec le Ministre des Finances, dans les conditions fixées au dernier alinéa de l'article 18 de la convention du 31 août 1937, la Société Nationale devra présenter les propositions nécessaires au Ministre des Travaux Publics dans le délai d'un mois à compter de l'invitation qui lui en aura été faite, en y joignant l'évaluation des pertes de recettes à attendre de l'abaissement requis. La mise en vigueur de ces propositions qui seront annoncées et publiées comme il est dit aux deux premiers alinéas du paragraphe a) de l'article précédent sera subordonnée à une décision du Ministre des Travaux Publics qui fixera la date d'application, après le vote par le Parlement du crédit prévu au dernier alinéa de l'article 18 de la convention du 31 août 1937.

Art. 16.- 1°) Les propositions tendant, soit à abaisser les taxes des marchandises destinées à l'exportation, soit à modifier les conditions générales d'application relatives à ces transports, devront indiquer la durée fixée pour l'application, qui ne pourra dans aucun cas être inférieure à trois mois, sauf les exceptions prévues au paragraphe c) de l'article 14 ci-dessus.

Le Ministre des Travaux Publics assurera la publication des propositions au Journal Officiel suivant les modalités qu'il arrêtera dans un délai maximum de quatre jours à compter de leur dépôt au Ministère.

Si, dans un délai de cinq jours, à dater de l'enregistrement de ces propositions au Ministère des Travaux Publics, le Ministre n'a pas notifié à la Société Nationale son opposition, les tarifs proposés seront applicables à titre provisoire, cinq jours au plus tôt après leur publication au Journal Officiel.

Toutes les fois qu'après le délai maximum de trois mois fixé par le paragraphe c) de l'article 14 ci-dessus, et compte tenu des exceptions prévues audit paragraphe, la Société Nationale fera relever les tarifs d'exportation par elle abaissés, elle sera tenue de se conformer aux dispositions prévues par le paragraphe a) dudit article.

2°) En ce qui concerne les transports des marchandises en transit, le Ministre des Travaux Publics pourra autoriser la Société Nationale à percevoir les prix et appliquer les conditions qu'elle jugera les plus propres à combattre la concurrence qui lui est faite par les voies étrangères.

Elle ne sera astreinte, dans ce cas, à aucun délai, soit pour appliquer les taxes réduites, soit pour opérer le relèvement des prix abaissés.

La Société Nationale communiquera au Ministre des Travaux Publics les prix et conditions applicables aux transports de transit, la veille de leur mise en vigueur.

Sauf le cas de dispositions exceptionnelles comportant l'octroi par voie directe ou de détaxe de prix de parité avec les voies étrangères concurrentes, chaque tarif de cette catégorie devra être produit sous forme de prix faits, c'est-à-dire présenter, pour chaque espèce de marchandises, un chiffre total unique par tonne, comprenant le transport et les frais accessoires de toutes natures, de la frontière d'entrée à la frontière de sortie.

Le Ministre des Travaux Publics pourra prescrire que le prix total résultant d'un tarif de transit soit le même pour tous les ports de mer situés sur le même littoral.

A toute époque, le Ministre des Travaux Publics pourra interdire l'application des tarifs de transit.

Art. 17.- La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs ou conventions en vigueur demeure formellement interdit.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre les services publics et la société nationale ni aux réductions ou remises consenties en vertu d'un décret contresigné par les ministres des travaux publics et des finances.

Art. 18.- La société nationale sera tenue d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et objets quelconques qui lui seront confiés.

Dans les autorails, l'obligation de transporter les marchandises et les bagages est limitée à la nature, à la dimension et au tonnage des colis que le matériel en service est capable de transporter.

Sauf dispense accordée par le ministre des travaux publics, les colis, bestiaux et objets quelconques seront inscrits, à la gare de départ et à la gare d'arrivée, sur des registres spéciaux, au fur et à mesure de leur réception, et mention sera faite, sur le registre de la gare de départ, du prix total dû pour le transport.

Les marchandises ayant une même destination et soumises aux mêmes conditions de tarif seront expédiées suivant l'ordre de leur inscription à la gare de départ et à la gare d'arrivée; toutefois, cette obligation ne s'entend que pour les marchandises qui ne nécessitent pas l'utilisation d'un matériel d'un type spécial que la société nationale n'est pas tenue de posséder en quantité suffisante pour répondre immédiatement à toutes les demandes. Les types de matériel qui doivent être considérés comme spéciaux sont déterminés par le ministre des travaux publics sur la proposition de la société nationale.

Toute expédition de marchandises sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture, dont un exemplaire restera aux mains de la société nationale et l'autre aux mains de l'expéditeur. Dans le cas où l'expéditeur ne deman-

derait pas de lettre de voiture, la société nationale sera tenue de lui délivrer un récépissé, au plus tard à l'expiration d'un délai de vingt-quatre heures à compter de la remise. Lorsque le récépissé ne sera pas délivré immédiatement, une fiche provisoire sera établie dès l'acceptation du transport dans les conditions qui seront fixées par le ministre des travaux publics sur la proposition de la société nationale. Le délai de vingt-quatre heures sus-énoncé pourra, dans certains cas spéciaux, être augmenté par décision du ministre des travaux publics sur la proposition de la société nationale.

Art. 19.- 1° Dans la limite des maxima fixés par arrêté du ministre des travaux publics, les délais d'expédition, de transport de gare à gare, de transmission en certains points du réseau de la société nationale ou aux points de jonction de ce réseau avec les lignes d'un autre réseau ou vice versa, et de livraison ou de mise à disposition à l'arrivée des animaux, denrées, marchandises et objets quelconques seront déterminés par les tarifs établis comme il est dit aux articles 14 à 16 ci-dessus.

2° A titre exceptionnel, les délais d'acheminement déterminés comme il est dit ci-dessus cesseront d'être obligatoires pour la société nationale lorsque, par suite de l'interruption d'un autre mode de transport, la quantité de marchandises remises au chemin de fer dépassera sa capacité normale de transporter. Dans ce cas un droit de priorité pourra être accordé au transport des marchandises répondant à certaines conditions fixées par le ministre des travaux publics et définies par les tarifs ou par des conventions particulières établis comme il est dit aux articles 14 à 16 ci-dessus.

Le cas échéant, le ministre des travaux publics déterminera, sur la proposition de la société nationale, les lignes sur lesquelles les délais peuvent être suspendus, la durée de cette suspension et, éventuellement, la prolongation des délais.

3° Sous réserve des règlements déterminant les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations, les tarifs fixent les jours et heures de réception et de livraison des marchandises ainsi que les dispositions relatives aux denrées apportées par les trains de nuit et destinées à l'approvisionnement des marchés des villes.

La société nationale pourra apporter aux dispositions ainsi fixées les dérogations qui seront motivées par les circonstances locales, dans l'intérêt du développement du trafic ou de l'organisation du service; il sera rendu compte au ministre des travaux publics, dans un délai de cinq jours, de ces dérogations, qui seront portées à la connaissance du public dans les gares intéressées.

Art. 20.- La société nationale sera tenue de faire soit elle-même, soit par un intermédiaire dont elle répondra, l'enlèvement et la remise des marchandises au domicile des expéditeurs ou des destinataires. Les services d'enlèvement et de livraison à domicile ne seront point obligatoires en dehors de la zone agglomérée des localités non plus que pour les gares qui desserviraient soit une population agglomérée de moins de 5.000 habitants, soit un centre de population de 5.000 habitants situé à plus de cinq kilomètres de la gare du chemin de fer.

La société nationale pourra également faire, par elle-même ou par un intermédiaire dont elle répondra, l'enlèvement

et la remise des marchandises dans les bureaux ou dépôts qu'elle pourra installer dans des localités quelconques et dans ceux des correspondants qu'elle aura agréés.

Les tarifs à percevoir seront, après affichage ou dépôt à la disposition du public dans les gares intéressées, soumis au ministre des travaux publics et applicables dans le délai de quinze jours si, dans ce délai, le ministre n'y a pas fait opposition.

Les expéditeurs et destinataires resteront libres de faire eux-mêmes et à leurs frais l'enlèvement ou la remise des marchandises en gare. Toutefois, des tarifs établis comme il est dit aux articles 14 à 16 pourront comporter la livraison d'office au domicile du destinataire soit pour la totalité des transports de certaines catégories déterminées, soit dans des cas qu'ils fixeront.

Art. 21.- Sous réserves des dispositions destinées à assurer la coordination des transports, la société nationale pourra passer avec toutes entreprises de transport les accords nécessaires pour satisfaire aux besoins du public et aux nécessités du service dont elle est chargée.

Toutefois, lorsque plusieurs entreprises desserviront la relation intéressée par un accord, celui-ci sera soumis à l'approbation du ministre des travaux publics.

TITRE III

Stipulations relatives à divers services publics

Art. 22.- Les militaires ou marins voyageant soit en groupe ou en détachements encadrés, soit isolément, pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission, appelés sous les drapeaux, ou rentrant dans leurs foyers après libération seront seulement assujettis eux, leurs chevaux, mulets ou autres animaux inscrits sur les contrôles de l'armée et ainsi que leurs bagages, savoir:

- les militaires et marins ainsi que leurs bagages au quart du tarif général applicable aux voyageurs ordinaires et à leurs bagages;
- et les animaux quels que soient le nombre et la qualité des convoyeurs, au tiers de la taxe à l'unité, fixée par les tarifs commerciaux applicables sur toutes relations sans conditions spéciales.

Les réductions ci-dessus ne s'appliquent qu'au prix de transport proprement dit à l'exclusion des frais accessoires et des suppléments prévus pour l'usage de certaines voitures ou de certains trains.

Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire, naval ou aérien, sur l'un des points desservis par le chemin de fer, la société nationale serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition tous ses moyens de transport. Ces transports, ainsi que les transports de militaires ou marins voyageant en unités constituées par wagons ou trains complets seront réglés dans les conditions indiquées à l'article 26 ci-après.

Art. 23.- La société nationale est tenue, à la demande du ministre des travaux publics et sur avis des ministres des finances, de la guerre, de la marine et de l'air, de conserver

de maintenir constamment dans l'état d'entretien jugé convenable et, le cas échéant, de remettre en état, d'une part, les lignes ou installations qui auraient pu être supprimées ou dont l'entretien aurait pu être réduit ou suspendu dans les conditions prévues au second alinéa de l'article 2 ci-dessus, d'autre part, les matériels de toute espèce, estimés indispensables en excédent de ceux nécessaires pour les besoins commerciaux de la société nationale.

La société nationale est tenue en outre d'exécuter sans profit ni perte tous travaux et études de construction de lignes nouvelles et de construction ou de modification d'installations demandés par le ministre de la guerre et approuvés par le ministre des travaux publics.

Art. 24.- Les agents des contributions indirectes et des douanes chargés de la surveillance des chemins de fer dans l'intérêt de la perception des impôts seront, dans l'accomplissement de leurs fonctions, transportés gratuitement dans les voitures de la société nationale. Il en sera de même des militaires ou marins chargés d'assurer le service d'ordre dans les trains ou sur les dépendances du chemin de fer.

Art. 25.- La société nationale sera tenue, à toute réquisition, de faire partir par convoi ordinaire, les wagons ou voitures cellulaires employés au transport des prévenus, accusés ou condamnés.

Les wagons et les voitures employés au service dont il s'agit seront construits aux frais de l'Etat ou des départements; leurs formes ou dimensions seront déterminées de concert par les ministres de la justice, de l'intérieur et des travaux publics, la société nationale entendue.

Les employés de l'administration pénitentiaire, les gardiens et les prisonniers placés dans les wagons ou voitures cellulaires ne seront assujettis qu'à la moitié de la taxe fixée par les tarifs généraux pour les voyageurs ordinaires de la classe inférieure.

Les gendarmes placés dans les mêmes voitures ne payeront que la taxe fixée pour les militaires ou marins, en application de l'article 22 du présent cahier des charges,

Le transport des wagons et des voitures sera réglé dans les conditions de l'article 26 ci-après.

Dans le cas où l'administration voudrait, pour le transport des prisonniers, faire usage des voitures de la société nationale, celle-ci serait tenue de mettre à sa disposition, dans les trains autres que les trains à composition spéciale, un ou plusieurs compartiments de voitures à voyageurs, dont le prix de location sera égal, par compartiment et par kilomètre, au triple de la taxe fixée par les tarifs généraux pour un voyageur ordinaire utilisant le même type de compartiment.

Les dispositions qui précèdent seront applicables au transport des jeunes délinquants recueillis par l'administration pour être transférés dans les établissements d'éducation.

Art. 26.- Les charges résultant pour la société nationale des obligations qui lui incombent, à l'égard des services publics en exécution des articles 22, 23 et 25 seront évaluées

.....

par les ministres des travaux publics et des finances sur l'avis de commissions spéciales comprenant des représentants de la société nationale et des ministres intéressés.

Le montant de ces charges donnera lieu à remboursement à la société nationale dans les conditions qui seront arrêtées d'un commun accord par les ministres des travaux publics et des finances, la société nationale entendue.

Art. 27.- a) Sous réserve de la révision susceptible d'intervenir par application de l'article 20, paragraphe 5 de la convention du 31 août 1937 en vue de réduire le prix de revient des obligations stipulées ci-après, le service des lettres et des dépêches sera fait comme il suit:

1° A chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation désignés par le ministre des travaux publics, la société nationale sera tenue de réserver, à la demande de l'administration des postes et pour les parcours qu'elle désignera, un ou deux compartiments spéciaux d'une voiture à voyageurs ou un espace équivalent pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la société nationale.

2° Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité de deux compartiments; la société nationale sera tenue, soit de mettre à la disposition de l'administration des postes un emplacement de 16 mètres carrés aménagé dans un fourgon convenablement suspendu ou une voiture à voyageurs, soit d'admettre la substitution aux wagons ordinaires d'une voiture spéciale, ou éventuellement de plusieurs voitures spéciales. En cas de désaccord il sera statué par le ministre des travaux publics.

La société nationale ne sera pas tenue d'ajouter à un train ou d'en retirer un véhicule postal à une gare intermédiaire du parcours, lorsque cette adjonction ou ce retrait seront reconnus par le ministre des travaux publics nécessiter une manœuvre qui ne peut s'effectuer en même temps que le service propre du train et dans le temps d'arrêt prévu pour le service.

Lorsque la société nationale voudra changer les heures de départ de ces convois ordinaires, elle sera tenue d'en avvertir l'administration des postes en même temps qu'elle soumettra au ministre des travaux publics l'horaire modifié, sans toutefois que le préavis puisse avoir une durée inférieure à dix jours.

3° Un train spécial régulier, dit train journalier de la poste, sera mis chaque jour, à l'aller et au retour, à la disposition du ministre des postes, télégraphes et téléphones, pour le transport des dépêches sur toute l'étendue de chaque ligne ouverte au service des voyageurs.

4° L'étendue du parcours, les heures de départ et d'arrivée soit de jour, soit de nuit, la marche et les stationnements de ce convoi, sont réglés par le ministre des travaux publics, après avis du ministre des postes, télégraphes et téléphones, et la société nationale entendue.

5° Indépendamment de ce train, il pourra y avoir tous les jours, à l'aller et au retour, un ou plusieurs convois spéciaux, dont la marche sera réglée comme il est dit ci-dessus.

6° La société nationale pourra placer dans les convois spéciaux de la poste des voitures et wagons pour le transport, à son profit, des voyageurs et des marchandises. Cette faculté ne devra apporter aucune entrave à l'exécution du service de la poste et, notamment, à l'application des dispositions prévues au paragraphe 4 du présent article.

7° La société nationale ne pourra être tenue d'établir des convois spéciaux ou de changer les heures de départ, la marche ou le stationnement de ces convois, qu'autant que l'administration l'aura prévenue par écrit, quinze jours à l'avance.

8° Néanmoins, toutes les fois qu'en dehors des services réguliers, l'administration requerra l'expédition d'un convoi extraordinaire, soit de jour, soit de nuit, cette expédition devra être faite immédiatement, sauf l'observation des règlements de police.

9° L'administration des postes fera construire à ses frais les voitures qu'il pourra être nécessaire d'affecter spécialement au transport et à la manutention des dépêches. Les formes, dimensions et aménagements de ces voitures seront déterminés de concert par le ministre des travaux publics, le ministre des postes, télégraphes et téléphones, la société nationale entendue. L'administration des postes fera entretenir ses voitures spéciales; toutefois, l'entretien des châssis et des roues sera effectué par la société nationale.

Le poids à pleine charge de ces voitures pourra atteindre celui des voitures autres que les automotrices, du modèle le plus grand et le plus lourd, employées normalement par la société nationale sur la ligne et dans le train considérés, pour l'exécution de son propre service, et une tolérance de poids de dix pour cent sera admise.

L'aménagement et l'entretien des emplacements prévus au paragraphe 2° du présent article seront effectués aux frais de l'administration des postes par la société nationale.

10° Sur la demande de l'administration des postes, la société nationale fournira en location, pour être utilisés, sans aménagement spécial, soit des fourgons entiers, soit même des compartiments de fourgons dans la mesure où ses disponibilités et les nécessités du chemin de fer le permettront.

11° La société nationale sera tenue de mettre à la disposition du ministre des postes, télégraphes et téléphones, dans chaque véhicule automoteur circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, un espace suffisant au besoin du service postal, sans que toutefois sa superficie puisse être supérieure à six mètres carrés. Un aménagement sommaire pourra être demandé par l'administration des postes, selon les conditions prévues au dernier alinéa du paragraphe 9° du présent article.

Les convois spéciaux de la poste, prévus aux paragraphes 3° et 5°, pourront être remplacés, à la demande du ministre des postes, télégraphes et téléphones, par des véhicules automoteurs spécialement aménagés, fournis par l'administration des postes ou construits à ses frais par la société nationale.

12° La société nationale sera tenue, sauf impossibilité reconnue par le ministre des travaux publics, d'assurer l'escorte en route et l'échange aux stations, par son personnel, des lettres et des dépêches qui lui seront confiées par le service des postes.

La levée des boîtes aux lettres situées dans les emprises des gares et leur présentation aux agents des postes circulant en chemins de fer pourront également être demandées à la société nationale.

13° La vitesse moyenne des convois spéciaux mis à la disposition de l'administration des postes pourra atteindre, sur la demande de cette administration, et réserve faite des tonnages et stationnements relatifs à l'exécution du service postal, la vitesse normalement réalisée par les convois rapides circulant sur chaque ligne considérée. En cas de désaccord il sera statué par le ministre des travaux publics.

14° La société nationale sera tenue de transporter par tous les convois ou véhicules automoteurs servant au transport des voyageurs, et dans les mêmes conditions que les voyageurs ordinaires, et, éventuellement, par les convois servant au transport des marchandises, tout agent de l'administration des postes, télégraphes et téléphones, circulant pour les besoins du service et muni d'une carte de circulation ou d'un ordre de service, délivré par le ministre des postes, télégraphes et téléphones ou son délégué.

15° la société nationale sera tenue de fournir à chacun des points extrêmes de la ligne, ainsi qu'aux principales stations intermédiaires qui seront désignées par l'administration des postes, un emplacement sur lequel l'administration pourra faire construire ou installer des dépôts, des bureaux de poste ou d'entrepôt des dépêches, des hangars et, d'une manière générale procéder à toute installation utile pour le chargement et le déchargement des véhicules utilisés pour le service de cette administration.

Lorsque les conditions du service des chemins de fer le permettront, la société nationale pourra louer à l'administration des postes, télégraphes et téléphones des locaux, guérites, espaces couverts et non clos appartenant au chemin de fer.

Les emplacements à affecter au garage des véhicules, du matériel et de l'outillage de l'administration des postes seront déterminés de concert entre cette administration et la société nationale.

16° Le prix de location des terrains et des locaux fournis par la société nationale sera déterminé par des conventions à intervenir entre l'administration des postes, des télégraphes et des téléphones et la société nationale.

17° La position des terrains et locaux susvisés sera choisie de manière que les bâtiments qui y seront construits aux frais de l'administration des postes, télégraphes et téléphones, ne puissent entraver le service de la société nationale.

18° L'administration se réserve le droit d'établir à ses frais, sans indemnité, mais aussi sans responsabilité pour la société nationale, tous passages aériens ou souterrains, ou appareils mécaniques destinés à faciliter le transport ou l'échange des dépêches à la condition que ces dispositifs, par leur nature ou leur position, n'apportent ni entraves ni frais supplémentaires aux différents services de la ligne ou des stations.

19° Les employés chargés de la surveillance du service, les agents préposés à l'échange ou à l'entrepôt des dépêches auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur ser-

vice, en se conformant aux règlements de police intérieure de la société nationale.

b) L'administration des postes, télégraphes et téléphones versera chaque année à la société nationale la somme nécessaire à rémunérer les services qu'elle en aura reçus; cette somme sera déterminée comme il est dit à l'article 14 du décret-loi du 31 août 1937 et à l'article 20 de la convention de la même date.

Art. 28.- Le Gouvernement se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement de lignes télégraphiques et téléphoniques, sans nuire au service du chemin de fer.

Les installations de lignes faites par l'administration des postes, télégraphes et téléphones devront satisfaire aux conditions de sécurité qui seront déterminées par le ministre des travaux publics sur la proposition de la société nationale, et après avis du ministre des postes, télégraphes et téléphones.

Sur la demande de l'administration des postes, télégraphes et téléphones, il sera réservé, dans les gares des villes et des localités qui seront désignées ultérieurement, le terrain nécessaire à l'établissement des maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique et son matériel.

La société nationale sera tenue de faire garder par ses agents les fils et les appareils des lignes télégraphiques et téléphoniques, de donner au personnel de l'administration des postes, télégraphes et téléphones connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir, et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la société nationale auront à en rétablir provisoirement la continuité électrique, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

Le personnel des services techniques de l'administration des postes, télégraphes et téléphones, voyageant pour le service des lignes électriques, aura accès dans les gares et le long des voies ferrées en se conformant aux règlements sur la police des chemins de fer, ainsi que le droit de circuler dans les voitures du chemin de fer, dans les conditions définies au paragraphe 14° de l'article 27 ci-dessus.

En cas d'accident aux lignes télégraphiques et téléphoniques, l'administration peut requérir les moyens de transport utiles pour amener à pied-d'oeuvre le personnel et le matériel nécessaires à la remise en état. Ce transport devra être effectué dans des conditions telles qu'il ne puisse entraver en rien l'exploitation du chemin de fer.

Dans le cas où la société nationale demanderait le déplacement de fils, appareils ou poteaux dont la présence s'opposerait à l'exécution de travaux sur le chemin de fer, ce déplacement aurait lieu aux frais et par les soins de l'administration des postes, télégraphes et téléphones. En cas de désaccord il sera statué par le ministre des travaux publics.

La société nationale pourra être autorisée et, au besoin, requise par le ministre des travaux publics, agissant de concert avec le ministre des postes, télégraphes et téléphones, d'établir, à ses frais, les fils et appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation.

Elle pourra, avec l'autorisation du ministre des postes, télégraphes et téléphones, se servir des poteaux des lignes télégraphiques et téléphoniques de l'Etat, lorsque de semblables lignes existeront le long de la voie. Dans ce cas, les travaux seront exécutés par les agents de l'administration des postes, télégraphes et téléphones contre remboursement des dépenses.

La société nationale sera tenue de se soumettre à tous les règlements concernant l'établissement et l'emploi de ces appareils, ainsi que l'organisation, aux frais de la société nationale, du contrôle de ce service par les agents de l'Etat.

Les dispositions du paragraphe b) de l'article 27 ci-dessus sont applicables aux prestations fournies par la société nationale aux termes des troisième, quatrième, cinquième et sixième alinéas du présent article, étant entendu qu'il sera tenu compte dans la détermination de la rémunération à verser à la société nationale, des prestations fournies ou des avantages consentis à celle-ci à prix réduit par l'administration des postes, télégraphes et téléphones évalués d'un commun accord.

Art. 29.- Les arrangements ou conventions qui pourront intervenir entre la société nationale et les services publics, en dehors des cas visés aux articles 22 à 28 ci-dessus, ne pourront comporter, par rapport aux tarifs ordinaires, que des modifications justifiées par les relations de service ou par les accroissements de trafic et les réductions de dépenses que ces arrangements ou conventions seront susceptibles de procurer au chemin de fer.

Ces arrangements ou conventions seront soumis à l'approbation du ministre des travaux publics et du ministre des finances.

TITRE IV

Stipulations diverses relatives aux travaux

Art. 30.- Les conditions de tracé et de construction des lignes ouvertes à l'exploitation avant le 1^{er} janvier 1938 et des lignes dont la construction était entreprise au 31 août 1937 continueront à être fixées par les dispositions des projets approuvés.

Les parties de seconde voie et autres ouvrages qu'il pourra être nécessaire d'établir ultérieurement sur l'une quelconque de ces lignes seront exécutés conformément aux dispositions des projets précédemment approuvés pour la même ligne, à moins que le ministre des travaux publics ne prescrive de nouvelles dispositions, la société nationale entendue ou sur sa proposition.

Art. 31.- Les terrains acquis par la Société nationale, postérieurement au bornage général, en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation et qui, par cela même, deviendront partie intégrante du chemin de fer, donneront lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires et seront ajoutés sur le plan cadastral.

Les dépenses résultant des prescriptions ci-dessus seront ajoutées aux dépenses d'acquisition des terrains ou d'exécution des ouvrages susvisés et recevront la même imputation.

Art. 32.- La société nationale est investie, pour l'exécution des travaux lui incombant, de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration en matière de travaux publics, notamment pour l'acquisition des terrains par voie d'expropriation et pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres et matériaux. Elle demeure en même temps soumise à toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration, de ces lois et règlements.

Art. 33.- La société nationale sera tenue, pour l'étude et l'exécution de ses projets, de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements concernant les travaux mixtes.

Art. 34.- Les marchés et traités de la société nationale; tant pour l'exécution des travaux prévus au présent titre que pour l'application des articles 3 et 9, seront en principe, passés après appel à la concurrence sauf exceptions justifiées par les nécessités de service et reconnues par l'autorité qui approuve lesdits marchés et traités. La décision de cette autorité devra être motivée.

TITRE V

Clauses diverses

Art. 35.- Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes nationales, départementales ou vicinales, de chemins de fer ou de canaux, qui traverseraient les lignes objet du présent cahier des charges, toutes les dispositions nécessaires seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucuns frais pour la société nationale.

Art. 36.- La société nationale sera entendue préalablement à toute autorisation d'exécution ou concession, soit d'une nouvelle ligne de chemin de fer d'intérêt général, soit de moyens de transport d'importance équivalente, tels que télégraphiques à grand rendement, pipe-lines, autoroutes, lignes de navigation aérienne.

Art. 37.- Les concessions de chemin de fer s'embranchant sur les chemins qui font l'objet du présent cahier des charges ou les prolongeant, ne doivent apporter aucun obstacle à la circulation, ni provoquer aucuns frais particuliers pour la société nationale.

Les concessionnaires ou exploitants de chemin de fer d'embranchement ou de prolongement auront le droit, moyennant les prix à convenir et l'observation des règlements de police et de service, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur les lignes exploitées aux conditions du présent cahier des charges. La société nationale aura dans les mêmes conditions, pareil droit pour la circulation de ses locomotives et voitures sur lesdits embranchements et prolongements.

Si le concessionnaire ou l'exploitant d'un embranchement ou prolongement, ou si la société nationale n'use pas du droit mentionné à l'alinéa précédent, toutes mesures doivent être prises par eux pour que le service de transport ne subisse aucune interruption au point de jonction des diverses lignes.

Dans le cas où le service des chemins de fer d'embranchement devrait être établi dans les gares de la société

nationale, la redevance à payer à ladite société sera réglée d'un commun accord entre elle et le concessionnaire ou exploitant intéressé.

La société nationale ou le concessionnaire ou exploitant qui se servira d'un matériel qui ne serait pas sa propriété payera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel.

La société nationale sera tenue, si le ministre des travaux publics le juge convenable, de partager l'usage des stations établies à l'origine des chemins de fer d'embranchement avec les concessionnaires ou exploitants ultérieurs desdits chemins.

En cas de désaccord entre la société nationale et les concessionnaires ou exploitants, pour l'application des clauses du présent article, il sera statué par le ministre des travaux publics.

Les dispositions prévues ci-dessus en faveur des lignes d'embranchement ou de prolongement cesseront d'être applicables à celles de ces lignes qui ne seraient plus effectivement exploitées par voie ferrée comme à celles qui, du fait de la suppression du service sur certaines lignes de la société nationale, cesseraient de se raccorder effectivement au réseau exploité par ladite société.

Art. 38.- Réserve faite de l'application éventuelle des dispositions de la loi du 3 décembre 1908, la société nationale sera tenue de s'entendre avec tout propriétaire de mines, d'usines ou de carrières, avec tout propriétaire ou concessionnaire d'entrepôts ou de magasins généraux, avec tout concessionnaire d'outillage public ou propriétaire d'outillage privé dûment autorisé sur les ports maritimes ou de navigation intérieure qui demanderait à user du droit d'embranchement en se conformant aux dispositions ci-après. A défaut d'accord, il sera statué par le ministre des travaux publics, la société nationale entendue.

Les embranchements seront construits aux frais des demandeurs et de manière qu'il ne résulte de leur établissement aucune entrave à la circulation générale, aucune cause d'avarie pour le matériel, ni aucuns frais particuliers pour la société nationale.

Leur entretien devra être fait avec soin, aux frais de leurs propriétaires et sous le contrôle du ministre des travaux publics. La société nationale aura le droit de faire surveiller par ses agents cet entretien ainsi que l'emploi de son matériel sur les embranchements.

Le ministre des travaux publics pourra, à toute époque, prescrire les modifications qui seraient jugées utiles dans la soudure, le tracé ou l'établissement de la voie desdits embranchements et les changements seront opérés aux frais des propriétaires.

Le ministre des travaux publics pourra, après avoir entendu les propriétaires, ordonner l'enlèvement temporaire des aiguilles de soudure, dans le cas où les établissements embranchés viendraient à suspendre en tout ou partie leurs transports.

La société nationale sera tenue d'envoyer ses wagons sur tous les embranchements autorisés, destinés à faire commu-

niquer les établissements qu'ils desservent avec la ligne principale du chemin de fer.

La société nationale amènera ses wagons à l'entrée des embranchements.

Les expéditeurs ou destinataires feront conduire les wagons dans leurs établissements pour les charger ou décharger et les ramèneront au point de jonction avec la ligne principale, le tout à leurs frais.

Les wagons ne pourront être employés qu'au transport d'objets et marchandises destinés à la ligne principale du chemin de fer.

Les traitements des gardiens d'aiguilles et des barrières des embranchements autorisés par l'administration seront à la charge des propriétaires des embranchements. Ces gardiens seront nommés et payés par la société nationale, et les frais qui en résulteront lui seront remboursés par lesdits propriétaires.

En cas de désaccord, il sera statué par le ministre des travaux publics, la société nationale entendue.

Les propriétaires d'embranchements seront responsables des avaries que le matériel pourrait éprouver pendant son parcours ou son séjour sur ces lignes.

Dans le cas d'inexécution d'une ou de plusieurs des conditions énoncées ci-dessus, le préfet pourra, à la demande de la société nationale et après avoir entendu le propriétaire de l'embranchement, ordonner la suspension du service et faire supprimer la soudure, sauf recours au ministre des travaux publics et sous préjudice des dommages-intérêts qui pourraient être réclamés par la société nationale.

Des tarifs établis comme il est dit aux articles 14 à 16 ci-dessus détermineront les perceptions à effectuer par la société nationale pour l'indemniser de la fourniture et de l'envoi de son matériel sur les embranchements, le temps pendant lequel les wagons pourront normalement séjourner sur les embranchements et les indemnités à payer au cas où ce temps serait dépassé, et toutes autres dispositions relatives aux conditions générales d'usage des embranchements particuliers, notamment en ce qui touche les conditions de pesage des wagons et le mode de décompte des sommes à percevoir par la société nationale.

Le chargement et le déchargement sur les embranchements s'opéreront aux frais des expéditeurs ou destinataires soit qu'ils les fassent eux-mêmes, soit que la société nationale consente à les opérer dans les conditions à fixer par le traité visé à l'alinéa ci-après

Les conditions spéciales à chaque embranchement particulier seront fixées par un traité à intervenir entre la société nationale et le demandeur. Ce traité fixera notamment les conditions éventuelles de résiliation du traité et de suppression des ouvrages. Il sera communiqué au ministre des travaux publics.

La société nationale pourra à toute époque supprimer la desserte des embranchements particuliers raccordés à une ligne ou section de ligne sur laquelle le service viendrait, en application des dispositions de l'article 8 du présent cahier des charges, soit à être supprimé ou limité au service des voyageurs, soit à être assuré par un autre mode de transport que le chemin de fer. Si elle n'use pas de cette faculté, l'embranché devra, conformément aux dispositions du second

alinéa du présent article, supporter tous les frais supplémentaires qui résulteraient pour la société nationale du maintien de l'embranchement.

Art. 39.- Toutes les contributions et taxes auxquels sont soumis les terrains occupés par le chemin de fer et ses annexes, les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation seront à la charge de la société nationale.

Art. 40.- Les agents et gardes que la société nationale établira, soit pour la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et de ses dépendances, pourront être assermentés et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

Art. 41.- En conformité de la loi du 30 janvier 1923, modifiée par celle du 21 juillet 1928 et de la loi du 16 juillet 1924, la Société nationale devra réserver aux bénéficiaires de ces lois, un certain nombre de vacances existant ou se produisant dans les emplois inscrits aux tableaux annexés à la convention susvisée du 7 octobre 1931, approuvée par le décret-loi du 30 octobre 1935 et dans les conditions indiquées auxdits tableaux.

Art. 42.- Pour tout ce qui concerne tant l'exécution des travaux que l'entretien et les réparations du chemin de fer et de ses dépendances, l'acquisition et l'entretien du matériel et le service de l'exploitation, la Société nationale sera soumise, au point de vue technique et au point de vue financier, au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Les fonctionnaires et agents chargés de l'inspection du contrôle et de la surveillance du chemin de fer seront transportés gratuitement dans les voitures de la société nationale.

Les frais de visites, de surveillance et de réception des travaux et les frais de contrôle de l'exploitation seront supportés par la société nationale.

Afin de pourvoir à ces frais, la société nationale sera tenue de verser, chaque année, à la caisse centrale du Trésor public, une somme de six cents francs par chaque kilomètre de chemin de fer compris dans son réseau. Toutefois, cette somme sera réduite à cinquante francs par kilomètre pour les sections non encore livrées à l'exploitation.

Dans lesdites sommes, n'est pas comprise celle qui sera déterminée, en exécution de l'article 27 ci-dessus, pour frais de contrôle du service télégraphique de la société nationale par les agents de l'Etat.

Art. 43.- A l'époque fixée pour l'expiration du droit d'exploiter attribué à la société nationale, et par le seul fait de cette expiration, l'Etat sera subrogé à tous les droits de la société nationale sur le chemin de fer et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits.

Sous réserve du cas visé au second alinéa de l'article 2 ci-dessus, la société nationale sera tenue de remettre gratuitement à l'Etat en bon état d'entretien, le chemin de fer et tous les immeubles qui en dépendent, quelle qu'en soit l'origine, notamment les bâtiments des gares et stations, les remises, ateliers et dépôts, les maisons de garde. Il en sera de même de tous les objets immobiliers dépendant également dudit chemin, notamment des barrières et clôtures des voies,

changements de voies, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, ainsi que de tous les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, les matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares.

Du seul fait de l'expiration du droit d'exploiter, l'Etat sera en outre substitué à la société nationale dans toute concession, tout affermage, toutes participations directes ou indirectes, pris par elle au cours de son existence.

Art. 44.- Les voies ferrées des quais des ports maritimes et de navigation intérieure et les voies mères d'embranchement que la société nationale reçoit le droit d'exploiter, soit des administrations des chemins de fer de l'Etat et des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine, soit des compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée et du Midi, et des deux syndicats de la Grande et de la Petite Ceinture de Paris, feront ultérieurement l'objet d'un cahier des charges particulier commun à l'ensemble de ces voies, établi dans les mêmes formes que le présent cahier des charges.

A titre transitoire, les voies visées à l'alinéa précédent et qui faisaient antérieurement l'objet de cahiers des charges spéciaux, demeureront soumises aux dispositions de ces cahiers des charges, sauf en ce qui concerne les règles fixées par le titre II du présent cahier des charges qui leur seront immédiatement applicables.

Art. 45.- Les contestations qui s'élèveraient entre la société nationale et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées par le conseil de préfecture de la Seine, sauf recours au conseil d'Etat.

Vu, pour être annexé au décret du 31 décembre 1937.

Le ministre des travaux publics,
HENRI QUEUILLE .

Le ministre des finances,
GEORGES BONNET.

Documents concernant la Compagnie du Chemin de fer
de Paris à Orléans

Edition de 1925

Calcul des charges

TITRE V

Stipulations relatives à divers services publics

.....

- Article 56 -

Le service des lettres et dépêches sera fait
comme il suit:

1^{er}- A chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la Compagnie sera tenue de réserver gratuitement deux compartiments spéciaux d'une voiture de deuxième classe, ou un espace équivalent, pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la Compagnie.

2^{er}- Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité des deux compartiments à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu de substituer une voiture spéciale aux wagons ordinaires, le transport de cette voiture sera également gratuit.

Lorsque la Compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avvertir l'Administration des postes quinze jours à l'avance.

3^{er}- Un train spécial régulier, dit train journalier de la poste, sera mis gratuitement chaque jour à l'aller et au retour à la disposition du ministre des Finances, pour le transport des dépêches sur toute l'étendue de la ligne.

4^{er}- L'étendue du parcours, les heures de départ et d'arrivée, soit de jour, soit de nuit, la marche et les stationnements de ce convoi, sont réglés par le ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics et le ministre des Finances, la Compagnie entendue.

5^{er}- Indépendamment de ce train, il pourra y avoir tous les jours à l'aller et au retour, un ou plusieurs convois spéciaux, dont la marche sera réglée comme il est dit ci-dessus. La rétribution payée à la Compagnie pour chaque convoi ne pourra excéder soixante-quinze centimes par kilomètre parcouru pour la première voiture et vingt-cinq centimes pour chaque voiture en sus de la première.

6^{er}- La Compagnie pourra placer dans les convois spéciaux de la poste des voitures de toutes classes pour le transport à son profit, des voyageurs et des marchandises.

.....

7^e- La Compagnie ne pourra être tenue d'établir des convois spéciaux ou de changer les heures de départ, la marche ou le stationnement de ces convois, qu'autant que l'Administration l'aura prévenue, par écrit, quinze jours à l'avance.

8^e- Néanmoins, toutes les fois qu'en dehors des services réguliers l'Administration requerra l'expédition d'un convoi extraordinaire, soit de jour, soit de nuit, cette expédition devra être faite immédiatement, sauf l'observation des règlements de police. Le prix sera ultérieurement réglé, de gré à gré ou à dire d'experts, entre l'Administration et la Compagnie.

9^e- L'Administration des postes fera construire à ses frais les voitures qu'il pourra être nécessaire d'affecter spécialement au transport et à la manutention des dépêches. Elle réglera la forme et les dimensions de ces voitures, sauf l'approbation, par le Ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux Publics, des dispositions qui intéressent la régularité et la sécurité de la circulation. Elles seront montées sur châssis et sur roues. Leur poids ne dépassera pas huit mille kilogrammes, charge comprise. L'Administration des postes fera entretenir à ses frais ces voitures spéciales; toutefois, l'entretien des châssis et des roues sera à la charge de la Compagnie.

10^e- La Compagnie ne pourra réclamer aucune augmentation des prix ci-dessus indiqués, lorsqu'il sera nécessaire d'employer des plate-formes au transport des malles-poste ou des voitures spéciales en réparation.

11^e- La vitesse moyenne des convois spéciaux mis à la disposition de l'Administration des postes ne pourra être moindre de quarante kilomètres à l'heure, temps d'arrêt compris; l'Administration pourra consentir une vitesse moindre, soit à raison des pentes, soit à raison des courbes à parcourir, ou bien exiger une plus grande vitesse, dans le cas où la Compagnie obtiendrait plus tard, dans la marche de son service une vitesse supérieure.

12^e- La Compagnie sera tenue de transporter gratuitement par tous les convois de voyageurs, tout agent des postes chargé d'une mission ou d'un service accidentel et porteur d'un ordre de service régulier, délivré à Paris par le directeur général des postes. Il sera accordé à l'agent des postes en mission une place de voiture de deuxième classe, ou de première classe, si le convoi ne comporte pas de voitures de deuxième classe.

13^e- La Compagnie sera tenue de fournir à chacun des points extrêmes de la ligne, ainsi qu'aux principales stations intermédiaires, qui seront désignées par l'Administration des postes, un emplacement sur lequel l'Administration pourra faire construire des bureaux de poste ou d'entrepôt des dépêches et des hangars pour le chargement et le déchargement des malles-poste. Les dimensions de cet emplacement seront au maximum de soixante-quatre mètres carrés, dans les gares départements et du double à Paris.

14^e- La valeur locative du terrain ainsi fourni par la Compagnie lui sera payée de gré à gré ou à dire d'expert.

15^e- La position sera choisie de manière que les bâtiments qui y seront construits aux frais de l'Administration des postes ne puissent entraver en rien le service de la Compagnie.

16^e- L'Administration se réserve le droit d'établir à ses frais, sans indemnité, mais aussi sans responsabilité pour la Compagnie, tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches sans arrêt de train, à la condition que ces appareils, par leur nature ou leur position, n'apportent pas d'entraves aux différents services de la ligne ou des stations.

17^e- Les employés chargés de la surveillance du service, les agents préposés à l'échange ou à l'entrepôt des dépêches auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure de la Compagnie.