

DBO

1876 n° 18/3

TEXTES ORGANIQUES S. N. C. F.

DIVERS

CONVENTIONS
ET
TEXTES DIVERS

LIGNE DE VINCENNES
CHEMIN DE FER DE
CEINTURE

DBO

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS
88, RUE SAINT-LAZARE . PARIS IX . TÉL. TRINITÉ 73-00

LE SECRÉTAIRE
DU
CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le 10 février 1953

2er
1 ?
1 m. Chauvigny 17/2
key 9

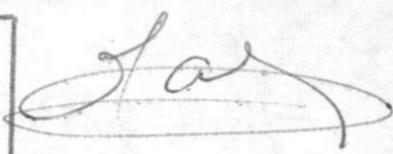
Cher Monsieur,

Vous voudrez bien trouver ci-inclus le texte annoncé du projet de réédition des textes contractuels régissant la S.N.C.F. (brochure verte).

Je vous serais très obligé de vouloir bien me faire part des observations ou suggestions que ce projet appelle de votre part, afin que nous puissions le confier à l'impression.

Veillez agréer, cher Monsieur, l'assurance de mes sentiments bien amicalement dévoués.

Budget
13 FEV 1953
N° 44349



Ch. MARCY

Monsieur BOIVIN-CHAMPEAUX
Directeur du Budget

*J'ai renseigné
verbalement
M. Marcy*

key

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

R E C U E I L D E D O C U M E N T S

DECRET-LOI DU 31 AOUT 1937

(modifié par le décret-loi du 14 juin 1938
et par l'acte dit loi du 10 octobre 1940)

DECRET DU 31 JUILLET 1949

DECRET DU 11 JUILLET 1952

CONVENTION DU 31 AOUT 1937

(Texte en vigueur au 1er janvier 1952, comportant
les modifications apportées par les actes dits
lois des 10 octobre 1940, 29 février 1944, par
l'ordonnance du 19 octobre 1944 et par les
avenants des 30 juillet 1949 et 10 juillet 1952).

R E C U E I L D E D O C U M E N T S

1. Décret-loi du 31 août 1937 sur la réorganisation du régime des Chemins de fer (modifié par le décret-loi du 14 juin 1938 et par l'acte dit loi du 10 octobre 1940).
2. Décret du 31 juillet 1949 portant approbation d'un avenant à la convention du 31 août 1937 annexée au décret du même jour, réorganisant le régime des Chemins de fer français.
3. Décret du 11 juillet 1952 portant approbation d'un avenant à la convention modifiée du 31 août 1937, annexée au décret du même jour, réorganisant le régime des Chemins de fer français.
4. Convention du 31 août 1937 concernant la constitution de la Société Nationale des Chemins de fer Français (Texte en vigueur au 1^{er} janvier 1952, comportant les modifications apportées par les actes dits lois des 10 octobre 1940, 29 février 1944, par l'ordonnance du 19 octobre 1944 et par les avenants des 30 juillet 1949 et 10 juillet 1952).

1. - DECRET-LOI DU 31 AOUT 1937

(modifié par le décret-loi du 14 juin 1938
et par l'acte dit loi du 10 octobre 1940)

DECRET-LOI DU 31 AOUT 1957

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 Gouverne-
ment des pouvoirs en vue d'assurer le redressement financier;

Vu la loi du 11 juin 1842 relative à l'établissement des
grandes lignes de chemins de fer;

Vu la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de
fer;

Vu l'article 79 de la loi de finances du 26 janvier 1892;

Vu le décret du 11 novembre 1917 sur la police, la sûreté
et l'exploitation des voies ferrées d'intérêt général et d'inté-
rêt local;

Vu le décret du 26 juin 1857, approuvant la convention du
21 juin 1857 avec la Compagnie du Chemin de fer du Nord et le
cahier des charges y annexé;

Vu la loi et le décret du 11 juin 1859 approuvant la
convention des 24 juillet 1858 et 11 juin 1859 avec la Compagnie
des Chemins de fer de l'Est et le cahier des charges y annexé;

Vu la loi et le décret du 19 juin 1857 approuvant la
convention du 11 avril 1857 avec la Compagnie du Chemin de fer
de Paris à Orléans et le cahier des charges y annexé;

Vu la loi et le décret du 19 juin 1857 approuvant la
convention du 11 avril 1857 avec la Compagnie des Chemins de fer
de Paris à Lyon et à la Méditerranée et le cahier des charges y
annexé;

Vu le décret du 1^{er} août 1857 approuvant la convention du
1^{er} août 1857 avec la Compagnie des Chemins de fer du Midi et du
Canal latéral à la Garonne et le cahier des charges y annexé;

Vu les diverses lois portant concession de chemins de fer
d'intérêt général;

Vu les décrets des 12 août 1868, 2 mai 1863, 6 mai 1863,
6 juin 1863 et 6 mai 1863 sur les justifications financières à
fournir respectivement par les Compagnies du Nord, de l'Est, de
Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et du Midi;

Vu les conventions des 26 mai, 5, 9, 11 et 28 juin 1883 approuvées par les lois du 20 novembre 1883;

Vu la convention du 28 juin 1921 approuvée par la loi du 29 octobre 1921 et l'avenant du 6 juillet 1933 approuvé par la loi du 8 juillet suivant;

Vu le décret du 20 octobre 1933 fixant le statut des représentants de l'Etat aux Conseils d'administration des Compagnies concessionnaires des Grands Réseaux;

Vu les décrets des 10 décembre 1851 et 22 janvier 1853 relatifs à la constitution du Syndicat du Chemin de fer de Petite Ceinture de Paris;

Vu la convention du 4 août 1875 approuvée par la loi du même jour, ensemble la convention du 23 septembre 1875 approuvée par décret du 3 décembre 1875 concernant la constitution du Syndicat du Chemin de fer de Grande Ceinture;

Vu l'arrêté du Commissaire général de la République à Strasbourg, en date du 19 juin 1919, relatif à l'organisation des Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine;

Vu le décret du 30 novembre 1920 ratifié par la loi du 30 mars 1923 portant rattachement des Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine au ministère des Travaux publics;

Vu la décision ministérielle du 31 mars 1923 relative à l'entrée du Réseau d'Alsace et de Lorraine dans le régime commun, en application de l'article 23 de la convention du 28 juin 1921 approuvée par la loi du 29 octobre 1921;

Vu la loi du 27 mars 1928 portant fixation des charges de capital du Réseau d'Alsace et de Lorraine;

Vu le décret-loi du 1er décembre 1926, modifié par les décrets-lois des 28 décembre 1926 et 25 octobre 1935, relatif à l'organisation financière des Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine;

Vu les articles 41 à 70 de la loi de finances du 13 juillet 1911, ensemble les décrets-lois des 16 novembre, 28 décembre 1926, 6 février 1934, 25 octobre 1935 et 19 juin 1937, relatifs à l'organisation administrative et financière des Chemins de fer de l'Etat;

Vu le décret du 14 novembre 1924 fixant les conditions d'organisation et de fonctionnement du Conseil supérieur des Chemins de fer et du Comité consultatif de l'exploitation technique et commerciale des Chemins de fer, modifié par les décrets des 27 octobre 1935, 15 juin 1926, 28 juin 1927, 31 décembre 1927,

12 mars, 8 septembre, 15 décembre 1928, 17 mars 1931, 30 décembre 1933, 1er octobre 1935, 25 août 1936 et 21 février 1937;

Vu le décret du 13 février 1932 portant réorganisation du contrôle de l'Etat sur les Chemins de fer d'intérêt général;

Vu le décret du 6 janvier 1934 fixant la composition et le fonctionnement de la Commission des Marchés;

Vu l'article 26 de la loi du 31 décembre 1936 tendant à une réforme complète du régime des Chemins de fer prenant sa place dans une coordination d'ensemble du service public des transports;

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 ladite société, tels qu'ils seront établis dans les conditions définies à l'alinéa 3 du présent article.

Ladite 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 1er 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 1er janvier 1938 et jusqu'aux dates d'expiration respectives de chacune des concessions des dites Compagnies, à la Société Nationale créée par l'article 1er de la convention approuvée par le présent décret.

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

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 demanialité 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 1er 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 (1).

(1) Le cahier des charges de la S.N.C.F. a été approuvé par décret du 31 décembre 1937 et modifié par les textes ci-après : décret du 14 septembre 1939, loi du 18 juillet 1942, décret du 12 août 1942, décret du 11 avril 1949, décret du 27 juin 1951.

ART. 8. (1) - Chaque année la loi de finances fixera à titre provisionnel :

1° - Le montant des avances (2) 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. (1) - 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.

(1) Ces dispositions, ainsi que celles de l'art. 138 de la loi de finances du 31 décembre 1937 qui prévoyait, en outre, la fixation annuelle par la loi de finances du total des dépenses d'établissement que la S.N.C.F. est autorisée à payer, avaient été abrogées par l'art. 41 de la loi de finances du 31 décembre 1943, comme contraires aux dispositions des art. 38, 39 et 40 de cette même loi qui substituaient de simples arrêtés ministériels à la procédure législative pour les autorisations visées aux art. 8 et 9 ci-dessus. Elles ont été implicitement remises en application depuis l'intervention :

1° - De la loi du 6 janvier 1948 relative à diverses dispositions d'ordre budgétaire pour l'exercice 1948 et portant création de ressources nouvelles : aux termes des art. 40 et 43 de cette loi, le montant des avances (2) incombant au Trésor en vertu de l'art. 25 de la convention du 31 août 1937 et le montant maximum des avances de trésorerie que le ministre des Finances est autorisé à consentir à la S.N.C.F. dans le cadre de l'art. 27 de la convention sont fixés par la loi de finances ou, à défaut, par une loi spéciale;

2° - De la loi du 7 janvier 1948 portant autorisation d'engagement de dépenses et ouverture de crédits provisionnels au titre des dépenses de reconstruction et d'équipement (dépenses civiles) pour l'exercice 1948, loi qui, dans son article 10, dispose que "le montant maximum des dépenses d'établissement que la S.N.C.F. est autorisée à payer chaque année et les ressources correspondantes qu'elle est autorisée à se procurer sont fixés par la loi de finances".

Il convient d'observer que la loi du 24 septembre 1948, relative aux autorisations de dépenses accordées à diverses entreprises nationalisées ou établissements publics pour l'année 1948, dans son article 2 modifiant l'article 9 de la loi du 21 mars 1948, a prévu qu'à compter de l'exercice 1949, les programmes de premier établissement des entreprises nationalisées et notamment de la S.N.C.F. doivent recevoir l'autorisation législative préalable lorsque ces sociétés ou entreprises font appel à des

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

avances du Trésor, à des avances du Fonds de modernisation et d'équipement ou à l'emprunt. Ces programmes doivent, d'ailleurs, avoir tout d'abord été soumis à l'examen de la Commission des Investissements créée auprès du ministre des Finances et des Affaires économiques par le décret du 10 juin 1948.

L'article 2 de la loi du 24 septembre 1948 susvisée a, en outre, précisé que les marchés à passer pour la réalisation des investissements ayant donné lieu à un engagement avant la promulgation de ladite loi devraient recevoir l'accord de la Commission des Investissements s'ils dépassent un montant qui a été fixé à 50 M. par arrêté du 12 novembre 1948. Cet arrêté a, du reste, laissé au ministre des Finances et des Affaires économiques le soin de régler les modalités suivant lesquelles la Commission des Investissements pourrait déléguer ses pouvoirs à la Mission de Contrôle Financier des Chemins de fer.

L'intervention de cette dernière pour le compte de la Commission des Investissements a ensuite été étendue aux opérations nouvelles par la loi du 8 avril 1949 portant autorisation des dépenses d'investissement (reconstruction, modernisation et équipement) pour l'exercice 1949. Ladite loi a, en effet, stipulé, dans son article 14, que les nouveaux engagements effectués et les marchés passés par les entreprises nationales et par la S.N.C.F. dans le cadre des autorisations de dépenses qui leur sont accordées seraient soumis au visa préalable des contrôleurs d'Etat ou des missions de contrôle placés auprès de ces entreprises lorsqu'ils seront supérieurs, en un ou plusieurs lots, à un montant fixé par arrêté du ministre des Finances et que les résultats de ce contrôle seraient portés à la connaissance de la Commission des Investissements et des Sous-Commissions parlementaires créées par l'art. 70 de la loi du 21 mars 1947. L'arrêté susvisé est intervenu le 18 juin 1949 et a fixé à 50 M. le montant en cause, en précisant toutefois que "les marchés ou actes d'engagement ayant pour effet de lancer une opération nouvelle" dont le coût global serait supérieur à 50 M. devraient être soumis au visa quel que soit leur montant. Ces deux seuils de 50 M., qui avaient été ramenés à 20 M. par arrêté du 6 janvier 1950, ont été rétablis par arrêté en date du 26 mai 1952.

- (2) Le terme "avances" a été remplacé, dans la nouvelle rédaction de l'article 25 de la convention résultant de l'avenant du 10 juillet 1952, par l'expression "subventions d'équilibre". Le remboursement à l'Etat de ces subventions sur une part des excédents d'exploitation éventuels n'en est pas moins expressément prévu par l'art. 24 de ladite convention également modifié par l'avenant du 10 juillet 1952. Il bénéficie même d'une priorité sur le remboursement au Trésor des avances consenties par lui, en application des anciennes dispositions de l'art. 25, pour couvrir les insuffisances d'exploitation des exercices 1938 à 1951 inclus.

Ajoutons qu'en raison des nouvelles dispositions de l'art. 18 de la convention, et notamment celles du 8ème alinéa, il est possible que, désormais, la loi de finances de l'exercice n contienne deux inscriptions provisionnelles afférentes aux subventions susceptibles d'être versées

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 retraites, de 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 (1).

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

a) Tous les intérêts et produits des actions 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 (2) (3).

par l'Etat à titre de garant : d'une part, une ouverture de crédit (ou une prévision de recettes) correspondant aux ajustements ou aux versements à opérer, dans le cadre des dispositions du nouvel article 25 de la convention, au titre de l'exercice (n-1); d'autre part, une autorisation de paiement destinée à permettre le versement, en application du 8ème alinéa de l'art. 18 de la convention, d'acomptes à valoir sur la subvention d'équilibre éventuellement comprise dans les prévisions budgétaires de la S.N.C.F. pour l'exercice n.

(1) Les dispositions de ce premier paragraphe ont été confirmées, au regard de la taxe proportionnelle qui a été substituée à l'impôt sur le revenu des valeurs mobilières, par le décret n° 48.1986 du 9 décembre 1948 portant réforme fiscale (art. 83 - II, b). Elles ont été reprises à l'art.140 du Code Général des Impôts.

(2) Bien que les dispositions de ce deuxième paragraphe de l'art.10, qui avaient été reproduites à l'art.149 bis, 2° de l'ancien Code fiscal des valeurs mobilières, n'aient pas été reprises dans le Code Général des Impôts établi en exécution de l'art.274 du décret n° 48-1986 du 9 décembre 1948 portant réforme fiscale, il a été admis que les exonérations qu'elles prévoyaient continueraient d'être appliquées en ce qui concerne la taxe proportionnelle substituée par ledit décret à l'impôt sur le revenu des capitaux mobiliers (Bulletin de la Direction Générale des Impôts n° 17, en date du 27 avril 1951 - Enregistrement - 5.677).

(3) Les dispositions faisant l'objet des deux premiers § de cet article 10 avaient été complétées par l'article 2 de l'acte dit loi du 30 novembre 1941 modifiant la convention du 31 août 1937 relative au régime financier des Chemins de fer et aux termes duquel :

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 ladite convention". (1).

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 titres d'emprunts de la Société Nationale des Chemins de fer Français sont exonérés de tous impôts et taxes sur les valeurs mobilières lorsqu'ils sont détenus par les Compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et du Midi.

"Les titres émis par les Compagnies susvisées dans l'intérêt de l'exploitation du chemin de fer, titres dont la Société Nationale est seule débitrice à l'égard des porteurs par application de la convention du 31 août 1937, bénéficient de la même exonération lorsqu'ils sont détenus par la Compagnie émettrice.

"Les exonérations susvisées, qui ont effet du 1er janvier 1938, prendront fin, pour les Compagnies du Nord et de l'Est, au 31 décembre 1955, date prévue par l'article 4 du décret-loi du 31 août 1937, et, pour les autres Compagnies, à l'expiration de leurs concessions actuelles".

Ces dispositions additionnelles ont été confirmées, au regard de la taxe proportionnelle qui a été substituée aux anciens impôts et taxes sur les valeurs mobilières, par le décret n° 48-1986 du 9 décembre 1948 portant réforme fiscale (art. 83 - II, b). Elles se trouvent reprises à l'art. 141 du Code Général des Impôts.

(1) Les dispositions de ce § 3 sont, en fait, devenues caduques, le § 16° de l'article 4 de l'ancien Code général des impôts directs ayant été abrogé par l'arrêté du 31 janvier 1942, pris en application de l'article 4 de l'acte dit loi du 28 juin 1941 portant fixation du budget de l'exercice 1941.

"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). (1).

ART. 11. - Tous les marchés et traités en cours conclus par les Compagnies concessionnaires, antérieurement au 1er 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 ladite Commission, lui seront soumis avant le 1er juillet 1938 (2). 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 1er 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.

(1) Les dispositions de ce § 4 sont, en fait, devenues caduques, l'art. 26 ter de l'ancien Code général des impôts directs ayant été abrogé par l'acte dit loi du 13 janvier 1941 portant simplification, coordination et renforcement des dispositions du Code général des impôts directs.

(2) Un décret-loi du 17 juin 1938 a prorogé ce délai jusqu'au 31 décembre 1938.

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.

Il est précisé que les dispositions de l'alinéa précédent s'appliquent à tous titres représentatifs d'emprunts quelle qu'en soit la nature et quelle qu'en soit la durée (obligations, bons, billets à ordre, emprunts sous seings privés, etc.), à réaliser tant par la Société Nationale des Chemins de fer Français que par les grands Réseaux (1).

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 1er 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.(2) - 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.

(1) Cet alinéa a été ajouté à l'art. 13 par le décret-loi du 14 juin 1938.

(2) Les dispositions de cet article ont été implicitement modifiées, en ce qui concerne le remboursement à l'Etat des frais de fonctionnement du Conseil supérieur des transports, par le décret n° 49-7 du 4 janvier 1949 (lui-même modifié par le décret n° 50-254 du 27 février 1950) pris en application de l'art. 11 de la loi du 3 septembre 1947 rétablissant et réglementant le Conseil supérieur des transports. L'ensemble de ces frais

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. (1) -.

se trouve réparti entre la S.N.C.F. et les diverses entreprises de transports de toute nature, le taux des cotisations étant fixé chaque année par arrêté interministériel dans la limite des maxima établis par le décret du 4 janvier 1949 susvisé.

Il est d'ailleurs à noter que, dans la nouvelle organisation du Conseil supérieur des transports résultant tant de la loi du 3 septembre 1947 précitée et des textes législatifs et réglementaires subséquents que de l'art. 26 de la loi n° 52-401 du 14 avril 1952 (loi de finances pour l'exercice 1952) et de son décret d'application n° 52-627 du 30 mai 1952, il n'existe plus de commissariat du Gouvernement auprès de cet organisme ni de comités de coordination au sein de ce dernier.

Pour ce qui concerne le remboursement à l'Etat des frais de fonctionnement de la Commission des Marchés, il convient d'observer que le contrôle de cet organisme a été étendu aux marchés passés par les Sociétés concessionnaires de transports en commun de la région parisienne (art. 5 de la loi du 20 septembre 1940), par les réseaux secondaires d'intérêt général dont les insuffisances d'exploitation ou les dépenses d'établissement sont à la charge de l'Etat (art. 1er de la loi n° 1764 du 29 avril 1941) et par le réseau des chemins de fer de la Méditerranée au Niger (art. 9 de la loi du 18 juillet 1941). En conséquence et depuis lors, un arrêté du ministre des Travaux publics, des Transports et du Tourisme, pris en exécution de l'art. 8 du décret n° 1765 du 29 avril 1941, fixe, chaque année, la répartition des frais de fonctionnement de la Commission des Marchés entre les divers réseaux intéressés.

- (1) L'art. 17 qui visait la désignation des membres du Conseil d'administration de la S.N.C.F. représentant le personnel a été abrogé par l'art. 1er de l'acte dit loi du 10 octobre 1940. Les dispositions qui l'ont remplacé et qui ont d'ailleurs été modifiées par l'ordonnance du 19 octobre 1944 réorganisant le Conseil d'administration de la S.N.C.F. se retrouvent aux articles 7, 8 et 9 de la convention du 31 août 1937.

ART. 18. - Le Président du Conseil d'administration sera, et les fonctionnaires représentant l'Etat au Conseil d'administration et au Comité de direction (1) 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, placés dans la situation de service détaché à dater du 1er janvier 1938 si cette position est prévue par leur statut.

ART. 20. (2) - 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;

-
- (1) Le Comité de direction de la S.N.C.F. a été supprimé en application de l'article 1er de l'acte dit loi du 10 octobre 1940 réorganisant le Conseil d'administration de la S.N.C.F.
- (2) Comme suite à la réorganisation du Conseil d'administration édictée par l'ordonnance du 19 octobre 1944, il convient de lire aux g 1°, 2° et 3° "catégorie a)" au lieu de "catégorie b)". De plus, depuis l'intervention de l'acte dit loi du 10 octobre 1940, la "catégorie d)" visée au g 1°, qui comprenait 2 membres nommés par décret contresigné du ministre des Travaux publics et choisis parmi les personnes ayant rendu au Chemin de fer des services éminents, a disparu.

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 fr).

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 (1).

(1) Les dispositions de ce deuxième alinéa de l'art. 23 se trouvent reprises à l'art. 1336 du Code Général des Impôts.

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 (1) 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.

(1) Le décret du 6 janvier 1934 a été abrogé et remplacé par le décret du 29 avril 1941, pris en application de l'acte dit loi du 29 avril 1941 et réorganisant la Commission des Marchés des Chemins de fer, lui-même modifié par l'acte dit décret du 30 juin 1944, par le décret du 13 janvier 1950 et par le décret du 29 décembre 1951.

DECRET DU 31 JUILLET 1949

Le Président du Conseil des ministres,

Sur le rapport du ministre des Travaux publics, des Transports et du Tourisme et du ministre des Finances et des Affaires économiques;

Vu la convention du 31 août 1937, annexée au décret du même jour, réorganisant le régime des Chemins de fer français;

Vu l'article 8 de la loi n° 49-874 du 5 juillet 1949 relative à diverses dispositions d'ordre économique et financier;

Le Conseil d'Etat (sections réunies des travaux publics et des finances) entendu,

Décète :

Article premier.- Est approuvé l'avenant passé, le 30⁰ juillet 1949, entre l'Etat et la Société Nationale des Chemins de fer Français en vue de modifier et compléter les dispositions financières de la convention du 31 août 1937.

Article 2.- Le ministre des Travaux publics, des Transports et du Tourisme et le ministre des Finances et des Affaires économiques sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au "Journal Officiel" de la République française.

Fait à Paris, le 31 juillet 1949.

Henri QUEUILLE

Par le Président du Conseil des ministres :

Le Ministre des Travaux publics,
des Transports et du Tourisme,
Christian PINEAU.

Le Ministre des Finances
et des Affaires économiques,
MAURICE-PETSCHE

Le Secrétaire d'Etat aux Finances,
Edgar FAURE.

2. - DECRET DU 31 JUILLET 1949

DECRET DU 11 JUILLET 1952

Le Président du Conseil des ministres, ministre des Finances et des Affaires économiques,

Sur le rapport du ministre des Travaux publics, des Transports et du Tourisme,

Vu la convention modifiée du 31 août 1937 annexée au décret du même jour, réorganisant le régime des Chemins de fer français;

Vu l'article 24 de la loi de finances pour l'exercice 1952, n° 52-401 du 14 avril 1952, ainsi conçu :

"Dans un délai de trois mois à dater de la promulgation de la présente loi, les dispositions financières de la convention modifiée du 31 août 1937 annexée au décret du même jour, réorganisant le régime des Chemins de fer, pourront être à nouveau modifiées par avenants approuvés par décrets en Conseil d'Etat, sur le rapport du ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme, du ministre des Finances et du ministre du Budget";

Le Conseil d'Etat entendu,

Décète :

Article 1er - Est approuvé l'avenant passé le 10 juillet 1952 entre l'Etat et la Société Nationale des Chemins de fer Français en vue de modifier à nouveau les dispositions financières de la convention du 31 août 1937.

Article 2 - Le ministre des Travaux publics, des Transports et du Tourisme, le ministre des Finances et des Affaires économiques et le secrétaire d'Etat au Budget sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal Officiel de la République française.

Fait à Paris, le 11 juillet 1952

Antoine PINAY.

Par le Président du Conseil des ministres,
ministre des Finances et des Affaires économiques

Le Secrétaire d'Etat au Budget,
JEAN-MOREAU

Le Ministre des Travaux Publics,
des Transports et du Tourisme,
André MORICE.

3. - DÉCRET DU 11 JUILLET 1952

4.- CONVENTION DU 31 AOUT 1937

(Texte en vigueur au 1er janvier 1952, comportant les modifications apportées par les actes dits lois des 10 octobre 1940, 29 février 1944, par l'ordonnance du 19 octobre 1944 et par les avenants des 30 juillet 1949 et 10 juillet 1952).

C O N V E N T I O N

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, ladite Compagnie représentée par M. Marlio, Président du Conseil d'Administration, élisant domicile au siège de ladite 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, ladite Compagnie représentée par M. Tirard, Président du Conseil d'Administration, élisant domicile au siège de ladite 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 ladite 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 ladite 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, ladite Compagnie représentée par M. Richemond, Président du Conseil d'Administration, élisant domicile au siège de ladite 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 PREMIER

CONSTITUTION DE LA SOCIETE

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.

Ladite 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(1).

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 1er 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.

(1) La portée de cet alinéa est limitée par l'article 6 de la loi du 5 juillet 1949 relative à diverses dispositions d'ordre économique et financier ainsi conçu : "Aussi longtemps que l'équilibre financier de la S.N.C.F. exige une subvention budgétaire, la S.N.C.F. n'est pas autorisée à prendre des participations financières ou à accroître ses participations dans des entreprises ayant un autre objet que le transport par chemins de fer ou par route".

Il convient, toutefois, de préciser que, dans un avis du 2 novembre 1949, le Conseil d'Etat a considéré que les dispositions susvisées ne devaient pas être interprétées comme faisant obstacle :

- aux participations de la S.N.C.F. dans les Sociétés de Crédit Immobilier ou Offices d'Habitations à Bon Marché, dans la mesure où la Société s'assure ainsi, à des conditions avantageuses, le moyen de procurer des locaux d'habitation à ceux de ses agents dont la bonne exécution du service exige le logement à proximité de leur lieu de travail;

- au maintien, par voie de souscription aux augmentations de capital, de la part d'influence d'ores et déjà détenue par la S.N.C.F. dans les Sociétés dont elle est actionnaire, lorsque ce maintien est justifié par l'intérêt du service public qui lui est confié.

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.

À 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 desdits 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 45 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 contre-seing 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 fr) 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 %) de la valeur nominale du titre; leur amortissement sera réglé de façon à être achevé le 31 décembre 1932. Les actions amorties seront remplacées par des actions de jouissance 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 desdites sommes.

Les produits du placement des sommes portées au compte spécial susvisé 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 % 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 desdites 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) (1).

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.

(1) Il convient de signaler que le texte de l'article 21 a été modifié par l'avenant du 30 juillet 1949, puis par l'avenant du 10 juillet 1952. Les références aux alinéas du paragraphe B de cet article 21 ci-dessus visées doivent être modifiées en conséquence.

Parmi les dépenses définies à l'article 21 dans sa rédaction primitive, seules celles qui étaient visées à l'alinéa c) - c'est-à-dire les charges "de grand équilibre" (cf. renvoi afférent à l'art. 19 de la présente convention) - se trouvaient exclues des éléments à prendre en considération pour l'application des dispositions de ce dernier alinéa de l'article 3.

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 SOCIETE

ART. 7, 8 et 9 (1). - Le Conseil d'administration de la Société Nationale des Chemins de fer Français comprend :

Vingt membres jusqu'au 31 décembre 1955 et dix-huit membres à partir du 1er janvier 1956, savoir :

a) Dix membres désignés parmi les fonctionnaires en activité de service appartenant aux administrations suivantes :

Cinq parmi les catégories ci-après :

Deux membres du Conseil d'Etat ayant au moins le grade de maître des requêtes;

Trois membres d'un des grands corps de l'Etat ou d'un corps de l'inspection générale des grands services publics.

Trois parmi les fonctionnaires relevant des départements de l'Economie nationale et des Finances et choisis soit parmi les inspecteurs généraux des finances, les inspecteurs des finances de première ou deuxième classe, les secrétaires généraux, directeurs ou directeurs adjoints de l'administration centrale et les directeurs généraux des administrations financières, soit les magistrats de la Cour des Comptes ayant au moins le grade de conseiller référendaire.

(1) Le texte de ces 3 articles fondus maintenant en un seul est le résultat des modifications apportées aux textes originaux de la convention par les actes dits lois des 10 octobre 1940 et 29 février 1944, ainsi que par l'ordonnance du 19 octobre 1944.

Deux parmi les membres des Corps des Ponts et Chaussées et des Mines ayant au moins le grade d'ingénieur en chef et les secrétaires généraux, directeurs, chefs de service ou directeurs adjoints de l'Administration centrale des Travaux publics et des Transports.

Ces fonctionnaires sont nommés par décret contresigné soit du ministre des Travaux publics et des Transports en ce qui concerne les agents relevant de son département, soit des ministres des Travaux publics et des Transports, de l'Economie nationale et des Finances en ce qui touche les autres agents;

b) 1° - Jusqu'au 31 décembre 1955 :

Cinq membres désignés par les Conseils d'administration des anciennes Compagnies de Chemins de fer à raison de :

Un pour la Compagnie du Nord;

Un pour la Compagnie de l'Est;

Un pour la Compagnie de Paris-Orléans;

Un pour la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée;

Un pour la Compagnie du Midi;

2° - A partir du 1er janvier 1956 :

Trois 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 dispositions expresses, sans limitation du nombre des voix;

c) Cinq membres représentant le personnel, nommés par décret contresigné du ministre des Travaux publics et des Transports sur la proposition des organisations syndicales parmi les agents en activité de service.

Les membres du Conseil d'administration sont nommés pour six ans. Toutefois, ils sont renouvelables tous les trois ans, par moitié pour la catégorie a), à raison de trois pour la catégorie b) et de deux pour la catégorie c), lors du premier renouvellement et des renouvellements de rang impair; le premier renouvellement interviendra le 1er janvier 1947. Les administrateurs sortants peuvent être réinvestis.

Lorsqu'un administrateur de la catégorie a) quitte le service actif dans l'administration à laquelle il appartenait lors de sa nomination comme administrateur, il peut être mis fin, par décret contresigné du ministre des Travaux publics et des Transports, à son mandat d'administrateur.

Il pourra être mis fin, par décret contresigné du ministre des Travaux publics et des Transports, au mandat d'un administrateur qui n'aura pas assisté au moins aux deux tiers des séances au cours d'une période de six mois.

L'administrateur nommé en remplacement d'un autre ne conserve son mandat que jusqu'à l'époque où devraient expirer les fonctions de celui qu'il remplace.

Le Président du Conseil d'Administration, choisi parmi les administrateurs de la catégorie a), est nommé pour six ans par décret contresigné du ministre des Travaux publics et des Transports, du ministre des Finances et du ministre de l'Economie nationale.

L'un des vice-présidents, obligatoirement choisi dans la catégorie a) est nommé pour une durée égale à celle de son mandat d'administrateur par décret contresigné du ministre des Travaux publics et des Transports, du ministre des Finances et du ministre de l'Economie nationale.

Un deuxième vice-président est élu par les membres de la catégorie b).

En cas de partage égal des voix, la voix du président est prépondérante.

Pour l'application des textes maintenus en vigueur, les désignations d'administrateurs se substituent comme suit :

Catégorie a) nouvelle à catégorie b) ancienne,

Catégorie b) nouvelle à catégorie c) ancienne,

Catégorie c) nouvelle à catégorie e) ancienne.

Le Comité de direction de la Société Nationale des Chemins de fer Français est supprimé. Toutes les attributions et tous les pouvoirs du Comité sont dévolus au Conseil d'administration qui pourra déléguer une partie de ses attributions et pouvoirs au Président du Conseil d'Administration.

Les mandats de membres du Conseil d'administration de la Société Nationale des Chemins de fer Français n'entrent pas en compte dans la détermination du nombre de mandats susceptibles

d'être détenus par une même personne en application des lois qui régissent les sociétés anonymes (1).

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 (2) 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. - Le Directeur Général des Chemins de fer et des Transports au ministère des Travaux publics, des Transports et du Tourisme siège au Conseil d'administration en qualité de Commissaire du Gouvernement.

Le Chef de la Mission de Contrôle Financier des Chemins de fer siège également au Conseil d'administration (3).

-
- (1) Ce dernier alinéa reproduit le texte de l'acte dit loi du 29 février 1944 qui a complété l'acte dit loi du 10 octobre 1940.
- (2) Le Comité de direction de la S.N.C.F. a été supprimé en application de l'article 1er de l'acte dit loi du 10 octobre 1940 réorganisant le Conseil d'administration de la S.N.C.F.
- (3) Ces deux premiers alinéas reproduisent le texte de l'avenant du 30 juillet 1949. Il convient de signaler qu'en application du décret du 26 juillet 1949, le Chef de la Mission de Contrôle Financier des Chemins de fer, ou son délégué, siège également aux différents Comités ou Commissions constitués au sein du Conseil d'administration de la S.N.C.F. Il doit formuler un avis écrit sur toutes les propositions soumises à ce Conseil relatives au budget d'exploitation et au budget d'investissements, ainsi qu'aux comptes de l'exercice. Il donne obligatoirement son avis sur les investissements de capitaux faits par la S.N.C.F. ou par ses filiales dans les différentes entreprises. Toutes les propositions soumises au
-

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 (1) ou du Comité (2).

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 1er décembre 1926.

ART. 12. - Le Commissaire du Gouvernement reçoit, 8 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.

Conseil d'administration doivent également être préalablement soumises pour avis au Chef de la Mission lorsqu'elles entraînent, en cours d'exercice, soit une diminution des recettes, soit une augmentation des dépenses. Le Chef de la Mission rend son avis deux jours avant la réunion du Conseil; il est saisi des affaires dans les mêmes conditions que le Commissaire du Gouvernement conformément à l'article 12 de la présente convention. Enfin, le Chef de la Mission de Contrôle Financier, comme d'ailleurs le Commissaire du Gouvernement, peut, à l'occasion de l'examen par le Conseil des budgets d'exploitation et d'investissements ou des révisions budgétaires, provoquer une seconde délibération de ce Conseil dans les conditions précisées aux articles 18 et 28 bis ci-après, tels qu'ils résultent des avenants des 30 juillet 1949 et 10 juillet 1952.

(1) Voir renvoi (3) ci-dessus, in fine.

(2) Le Comité de direction de la S.N.C.F. a été supprimé en application de l'article 1er de l'acte dit loi du 10 octobre 1940 réorganisant le Conseil d'administration de la S.N.C.F.

Il peut déléguer tout ou partie de ses pouvoirs au Comité de direction, dans les conditions qui seront définies par ces statuts (1).

Le Président du Conseil d'Administration nommé, 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 (2).

L'agrément du ministre des Finances et des Affaires économiques est en outre requis pour la nomination du secrétaire général (3).

ART. 14. - Il sera mis fin, le 1er janvier 1938, au jeu des dispositions tant des articles 6, 7 et 8 de la Convention du 28 juin 1921 que de l'article 1er 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.

-
- (1) Ce deuxième alinéa a été implicitement abrogé par l'article 1er de l'acte dit loi du 10 octobre 1940, qui a supprimé le Comité de direction de la S.N.C.F. En application de ce même article, toutes les attributions et tous les pouvoirs du Comité sont dévolus au Conseil d'administration qui peut déléguer une partie de ses attributions et pouvoirs au Président du Conseil d'Administration.
- (2) Comme suite à la suppression du Comité de direction, la nomination des directeurs et principaux chefs de service n'est plus subordonnée à aucun avis. Il suffit qu'ils soient présentés par le directeur général (article 2 de l'acte dit loi du 10 octobre 1940).
- (3) Alinéa ajouté par l'avenant du 30 juillet 1949.

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 ou des ministres dont l'agrément est requis pour leur nomination (1).

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 1er 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.

(1) La dernière phrase de cet alinéa a été ajoutée par l'avenant du 30 juillet 1949.

TITRE IV

DISPOSITIONS FINANCIERES

ART. 18 (1). - Le Conseil d'administration arrêtera chaque année, avant le 1er décembre, le budget d'exploitation de l'exercice suivant. Ce budget comprendra, en recettes et en dépenses, les éléments énumérés à l'article 21 ci-après; il sera accompagné, en particulier et à titre statistique, d'une répartition des recettes et des dépenses entre les trois trafics suivants : marchandises, voyageurs de la banlieue parisienne, voyageurs autres que ceux de la banlieue parisienne.

Le Conseil procédera, le 1er juillet de chaque année, à la révision des prévisions budgétaires afférentes à l'exercice en cours. Il procédera, en outre, le cas échéant, à d'autres révisions, soit de sa propre initiative, soit à la demande du Commissaire du Gouvernement ou du Chef de la Mission de Contrôle Financier.

Lorsque les prévisions budgétaires initiales ou révisées feront apparaître une insuffisance des recettes par rapport aux dépenses, le Conseil d'administration proposera, à défaut d'économies suffisantes, les augmentations ou aménagements de tarifs qui, en l'état du marché des transports, sont susceptibles d'apporter à la Société Nationale le maximum de recettes, compte tenu de l'incidence des modifications de tarifs sur le volume du trafic. A cet effet, les catégories de transports pour lesquelles la situation du marché des transports ne permet pas de réaliser l'équilibre des recettes et des dépenses correspondantes auront leurs tarifs portés au niveau voulu pour réduire au minimum l'insuffisance correspondante; pour les autres catégories de transports, les relèvements ou aménagements proposés devront avoir pour effet de réduire au minimum l'insuffisance budgétaire totale.

Si le Commissaire du Gouvernement ou le Chef de la Mission de Contrôle Financier ne donne pas son accord aux propositions faites en vertu des dispositions qui précèdent, si l'un ou l'autre estime en particulier que ces propositions ne sont pas susceptibles, en l'état du marché des transports, d'apporter à la Société Nationale le maximum de recettes, ou que certaines dépenses peuvent être réduites, il en avisera par écrit le Président du Conseil d'Administration au plus tard dans les 8 jours qui suivront la séance du Conseil au cours de laquelle ces propositions auront été exprimées. Cette communication

(1) Nouvelle rédaction, résultant de l'avenant du 10 juillet 1952, de cet article qui avait déjà été modifié par l'avenant du 30 juillet 1949.

précisera les modifications qu'il estimera nécessaire d'apporter au budget ainsi qu'aux propositions tarifaires. Le Président provoquera une seconde délibération du Conseil d'administration qui arrêtera ses propositions définitives. Lorsque la seconde délibération aura été demandée, les dates ci-dessus visées du 1er décembre et du 1er juillet seront reportées respectivement au 15 décembre et au 15 juillet.

Les aménagements ou augmentations de tarifs proposés par le Conseil d'administration en application de l'alinéa 3 ci-dessus deviendront exécutoires de plein droit si le ministre des Travaux publics, des Transports et du Tourisme, sur avis conforme du ministre des Finances et des Affaires économiques n'y fait pas opposition dans le délai de 15 jours à dater du jour où le Conseil d'administration aura fait ses propositions définitives.

En cas d'opposition, le Gouvernement demandera immédiatement au Parlement le vote d'un crédit égal au montant de la recette qui était attendue des mesures tarifaires proposées pour la période comprise entre la date où elles seraient devenues exécutoires si elles avaient été acceptées et la fin de l'exercice en cours. L'indemnité ainsi votée sera versée en autant de fractions que la période considérée comprendra de mois ou de fractions de mois. Chaque versement sera effectué avec valeur du milieu du mois ou de la fraction de mois pour lequel il est dû et égal à une quote-part correspondant à cette durée du montant total de l'indemnité.

A défaut du vote du crédit demandé, dans un délai de deux mois à partir du jour des propositions définitives faites par le Conseil d'administration, les augmentations ou aménagements de tarifs proposés deviendront exécutoires de plein droit. Dans le cas où les propositions seront faites pendant l'interruption de la session parlementaire, ce dernier délai sera porté à trois mois.

Lorsque après application éventuelle des mesures prévues ci-dessus, les prévisions budgétaires feront apparaître une insuffisance des recettes par rapport aux dépenses, cette insuffisance, réduite à concurrence du montant des disponibilités du fonds de réserve prévu à l'article 24 ci-après, sera couverte par une subvention versée par l'Etat à titre de garant à valoir sur la subvention d'équilibre prévue à l'article 25 ci-après. Des acomptes seront versés à la Société Nationale selon ses besoins de trésorerie.

ART. 18 bis (1). - Le ministre des Travaux publics, des Transports et du Tourisme pourra, d'accord avec le ministre des

(1) Article nouveau introduit par l'avenant du 30 juillet 1949 et modifié par celui du 10 juillet 1952.

Finances et des Affaires économiques, demander à la Société Nationale un abaissement général de ses tarifs.

Si cet abaissement doit avoir pour conséquence de rendre déficitaires, ou plus déficitaires qu'ils ne l'étaient déjà, les résultats du compte d'exploitation, tels que les font apparaître les dernières évaluations budgétaires et au besoin une révision spéciale entreprise à cette occasion, le Gouvernement demandera immédiatement au Parlement le vote d'un crédit destiné à indemniser la Société Nationale. L'abaissement général de tarifs envisagé ne sera mis en application qu'après le vote de ce crédit.

* Le montant de l'indemnité sera égal à la perte de recettes devant résulter de l'abaissement de tarifs, compte tenu des tarifs en vigueur et des prévisions de trafic à la date de la demande du Gouvernement. Il sera versé, comme il est dit au 6ème alinéa de l'article 18 ci-dessus, le point de départ de la période à considérer étant la date de mise en vigueur de l'abaissement de tarifs imposé.

ART. 18 ter (1). - Si le ministre des Travaux publics, des Transports et du Tourisme, d'accord avec le ministre des Finances et des Affaires économiques, estime nécessaire que la Société Nationale procède à un abaissement de tarifs applicable seulement à certains transports, le Gouvernement demandera immédiatement au Parlement le vote d'un crédit destiné à indemniser la Société Nationale. Le montant de ce crédit sera égal à la perte de recettes devant résulter de l'abaissement en cause, compte tenu des tarifs en vigueur et des prévisions de trafic à la date de la demande du Gouvernement. La Société Nationale ne pourra être invitée à mettre en application cet abaissement de tarifs qu'après le vote de ce crédit. Cette mise en application sera limitée à l'exercice en cours.

Le montant de l'indemnité sera ultérieurement ajusté aux trafics réalisés. L'indemnité sera versée par acomptes égaux en autant de fractions du crédit demandé que la période considérée comprend de mois ou de fractions de mois. Le règlement définitif interviendra au plus tard le 30 juin de l'exercice suivant.

(1) Article nouveau introduit par l'avenant du 30 juillet 1949 et modifié par celui du 10 juillet 1952.

ART. 19 (1). - La Société Nationale recevra de l'Etat une contribution aux dépenses d'entretien et de renouvellement de la voie, d'entretien des ouvrages d'art et des installations de sécurité.

Pour un exercice donné (n) cette contribution sera égale à soixante pour cent de la moyenne des dépenses susvisées pour l'antépénultième (n - 3) et le pénultième (n - 2) exercice, affectées chacune d'un coefficient égal au rapport des deux éléments ci-après :

a) indice moyen des prix de gros industriels publié par l'Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques (I.N.S.E.E.) pour le deuxième trimestre de l'ultième exercice (n - 1).

b) indice moyen des prix de gros industriels publié par ledit Institut pour chaque année de référence [(n - 3) et (n - 2)].

(1) Nouvelle rédaction résultant de l'avenant du 10 juillet 1952.

Le texte primitif prévoyait que les charges effectives des emprunts de toute nature supportées par la S.N.C.F. en vertu des articles 30 et 31 ci-après, ainsi que des emprunts émis par elle pour le remboursement, la consolidation ou la conversion des emprunts susvisés, sous déduction de tous remboursements et annuités dus par l'Etat, les départements, les communes et les particuliers - c'est-à-dire, en définitive, les charges dites "de grand équilibre" - seraient incorporées dans l'équilibre budgétaire en cinq étapes annuelles égales, à partir du 1er janvier 1939, en sorte que ledit équilibre fût intégralement assuré au plus tard pour l'exercice 1943. En fait, le point de départ de la période de cinq ans ainsi prévue avait tout d'abord été reporté du 1er janvier 1939 au 1er janvier 1940 par l'article 167 de la loi de finances du 31 décembre 1938. La convention du 9 septembre 1939 relative au régime financier des Chemins de fer en temps de guerre et ses avenants des 6 novembre 1946 et 1er décembre 1947 avaient eu ensuite pour effet de suspendre jusqu'au 31 décembre 1948 la mise en application de ces dispositions.

Le texte initial de l'article 19 prévoyait également que la S.N.C.F. pourrait recevoir du Trésor, sous forme d'avances directes en capital, les sommes correspondant aux charges qui ne seraient pas encore incorporées dans son équilibre financier et précisait les conditions dans lesquelles ces avances devraient être remboursées à l'Etat.

L'avenant du 30 juillet 1949 à la convention du 31 août 1937 ayant substitué à ce texte de l'article 19 une disposition stipulant simplement que, pour l'exercice 1949, les charges "de grand équilibre" ne seraient supportées par le compte d'exploitation qu'à concurrence d'un cinquième de leur montant et la S.N.C.F. s'étant trouvée conduite, de ce fait, à incorporer dans son équilibre budgétaire, dès 1950, la totalité de ses charges financières, l'avenant du 10 juillet 1952 a supprimé cette disposition transitoire qui ne présentait plus qu'un intérêt historique et l'article 19 comprend à présent des dispositions qui n'ont plus rien de commun avec celles qui y figuraient initialement.

ART. 19 bis (1). - La Société Nationale recevra de l'Etat une contribution aux dépenses de gardiennage des passages à niveau situés sur les routes nationales.

Cette contribution sera égale à la moitié de ces dépenses. Elle sera calculée de la même manière que la contribution visée à l'article 19 ci-dessus.

ART. 19 ter (1). - Le montant cumulé des contributions visées aux articles 19 et 19 bis ci-dessus ne pourra excéder douze pour cent des dépenses définies au paragraphe B, a, de l'article 21 ci-après.

En contre-partie de ces contributions, la Société Nationale versera à l'Etat une redevance d'usage fixée pour l'exercice 1952 à deux centièmes des recettes d'exploitation définies au paragraphe A, a, de l'article 21. Cette quote-part sera augmentée de cinq millièmes chaque année jusqu'à ce qu'elle atteigne cinq centièmes, taux auquel elle restera fixée.

Le règlement des contributions visées aux articles 19 et 19 bis ci-dessus et de la redevance de la Société Nationale visée au second alinéa du présent article sera effectué par fractions mensuelles, valeur du milieu du mois, sur la base du douzième des sommes prévues à ce titre, au budget initial de la Société Nationale.

Le règlement définitif de la redevance pour chaque exercice interviendra, au plus tard, le 30 juin de l'exercice suivant.

ART. 19 quater (1). - Les charges de retraites afférentes aux agents mis à la retraite depuis le 1er janvier 1949 et non remplacés dans l'effectif global seront supportées par l'Etat à partir du 1er janvier 1952.

Le versement des sommes dues sera effectué par acomptes mensuels, valeur du milieu du mois, sur la base du douzième des sommes prévues à ce titre au budget initial de la Société Nationale. Le règlement définitif de chaque exercice interviendra, au plus tard, le 30 juin de l'exercice suivant.

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

(1) Article nouveau introduit par l'avenant du 10 juillet 1952.

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 1er 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. 20 bis (1). - Pour les transports autres que ceux qui sont visés à l'article 20 ci-dessus et aux articles 22, paragraphe 1er et 25, alinéa 5 du Cahier des charges, toutes obligations de transporter à titre gratuit ou à des tarifs réduits qui sont ou pourront être imposées à la Société Nationale par voie législative ou réglementaire et notamment celles qui lui incombent en exécution de son Cahier des charges, donneront lieu au versement par l'Etat à la Société Nationale des sommes destinées à la couvrir des charges correspondantes.

Les sommes dues seront fixées d'une manière définitive au plus tard le 15 novembre de chaque année pour l'exercice suivant, en fonction des prévisions de trafic envisagées pour cet exercice. Elles seront arrêtées, sur la proposition de la Société Nationale, par le ministre des Travaux publics, des Transports et du Tourisme et le ministre des Finances et des Affaires économiques et seront versées par douzièmes, avec valeur du 15 de chaque mois. Elles ne pourront être révisées en cours d'exercice qu'au cas où des dispositions législatives ou réglementaires nouvelles viendraient modifier les obligations de la Société Nationale ou en cas de modifications des tarifs commerciaux applicables aux transports considérés.

(1) Article nouveau introduit par l'avenant du 30 juillet 1949 et modifié par celui du 10 juillet 1952.

ART. 20 ter (1). - Dans le cas où les versements incombant à l'Etat au titre des articles 18 bis, 19, 19 bis et 19 quater ci-dessus auraient pour conséquence de mettre en excédent le compte conventionnel d'exploitation visé à l'article 21 ci-après, l'équilibre de ce compte serait rétabli en réduisant chacun des versements dans une proportion identique. Le règlement définitif devra intervenir au plus tard le 30 juin de l'exercice suivant.

ART. 20 quater (2). - Sous réserve des dispositions particulières prévues à la présente convention, la comptabilité de la Société Nationale sera tenue suivant les usages du commerce et de l'industrie et selon les modalités fixées par un arrêté ministériel pris en vertu du décret n° 47-2051 du 22 octobre 1947, tendant à l'application du Plan comptable Général dans les établissements publics à caractère industriel et commercial et dans les sociétés d'économie mixte.

Elle devra distinguer l'exploitation des services de transport (exploitation principale) de l'exploitation des services annexes.

Pour l'exploitation principale, elle devra comporter une comptabilité analytique répartissant les dépenses par objet et fournissant les données nécessaires au calcul des prix de revient moyens généraux et à la détermination des résultats d'exploitation, pour l'ensemble des lignes, de chacun des trois trafics suivants :

- marchandises,
- voyageurs de la banlieue parisienne,
- voyageurs autres que ceux de la banlieue parisienne.

Aussitôt après la tenue de l'Assemblée Générale prévue à l'article 6 ci-dessus, la Société Nationale transmettra les comptes conventionnels visés aux articles 21 et 28 ci-après au ministre des Travaux publics, des Transports et du Tourisme et au ministre des Finances et des Affaires économiques.

L'arrêté définitif de ces comptes interviendra après avis de la Commission de Vérification des Comptes des Chemins de fer(3).

-
- (1) Les termes de cet article résultent de l'avenant du 10 juillet 1952. Les dispositions auxquelles ils se substituent avaient été introduites par l'avenant du 30 juillet 1949 et reprenaient partiellement, en les modifiant, celles de l'ancien article 35 : elles avaient trait aux modalités suivant lesquelles devait être tenue la comptabilité de la S.N.C.F., modalités qui sont à présent fixées par les articles 20 quater, 21 et 28 ci-après.
 - (2) Article nouveau introduit par l'avenant du 10 juillet 1952.
 - (3) Les trois derniers alinéas de cet article 20 quater reprennent, en les modifiant, les dispositions des deux derniers alinéas du paragraphe B et celles du paragraphe C de l'ancien article 41 de la convention.

ART. 21 (1). - La Société Nationale établira, dans le cadre de la comptabilité analytique visée à l'article 20 quater ci-dessus, un compte conventionnel annuel d'exploitation qui comprendra les éléments ci-après :

A - en recettes :

a) les recettes d'exploitation de toute nature, y compris :

- les versements de l'Etat prévus aux articles 18, alinéa 6, 18 bis, 18 ter, 20 et 20 bis ci-dessus;

- le montant des subventions d'exploitation accordées par les collectivités locales;

- le produit des prestations et cessions faites aux tiers.

b) le montant des contributions de l'Etat prévues aux articles 19, 19 bis et 19 quater ci-dessus;

c) le produit des réalisations d'actif (2) et la valeur de vente ou de remploi des matériaux provenant des installations et du matériel supprimés.

B - en dépenses :

a) les dépenses d'exploitation de toute nature, y compris le coût des prestations et cessions faites aux tiers, la redevance prévue à l'article 19 ter ci-dessus, les dépenses de caractère social quel qu'en soit le montant, et les dépenses complémentaires de premier établissement (installations fixes, matériel roulant, mobilier et outillage), dont les montants unitaires n'atteindront pas les chiffres fixés par un arrêté du ministre des Travaux publics, des Transports et du Tourisme, sur la proposition de la Société Nationale;

b) la valeur en écritures des installations supprimées et l'excédent éventuel de la valeur en écritures du matériel supprimé sur les dépenses inscrites au paragraphe c) ci-après (2);

(1) Nouvelle rédaction, résultant de l'avenant du 10 juillet 1952, de cet article qui avait déjà été modifié par l'acte dit loi du 30 novembre 1941 et par l'avenant du 30 juillet 1949.

(2) Compte tenu des nouvelles dispositions des articles 23, 23bis et 28 ci-après, l'inscription, en recettes, du produit des réalisations d'actif et, en dépenses, de la valeur en écritures de ceux des éléments d'actif ainsi réalisés qui n'étaient pas encore entièrement amortis (l'expression "installations supprimées" figurant en B - b de ce même article 21 couvre, en effet, les installations cédées) satisfait implicitement aux prescriptions de l'article 90 de la loi du 8 août 1950 relative aux dépenses de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1950 et à diverses dispositions d'ordre financier : aux termes de ces prescriptions - à

c) les dépenses d'acquisition et de transformation de matériel roulant, de mobilier, d'outillage et de matériel naval considérées comme des dépenses d'exploitation au titre des articles 23 et 23 bis ci-après diminuées des prélèvements sur les fonds de renouvellement ou augmentées des compléments versés à ces fonds, conformément aux dispositions desdits articles 23 et 23 bis;

d) les annuités de location-vente;

e) la contribution aux dépenses complémentaires de premier établissement conformément aux dispositions de l'article 28 ci-après;

f) les charges financières de toute nature comprenant :

- le montant des charges effectives (intérêts, amortissements, frais accessoires) du capital social et des emprunts de toute nature, pris en charge ou contractés par la Société Nationale, ainsi que des emprunts émis par elle pour le remboursement, la consolidation ou la conversion des emprunts sus-visés, le tout sous déduction des remboursements ou annuités dus par l'Etat, les départements, les communes et les particuliers;

- 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;

g) les primes prévues à l'article 36 ci-après.

Les éléments ci-dessus devront également figurer, soit dans le compte d'exploitation générale, soit dans le compte de pertes et profits relatifs à l'exploitation principale.

ART. 22 (1)

présent devenues sans objet -, devaient venir en atténuation des dotations annuelles du fonds de renouvellement (tel qu'il était prévu par les anciennes dispositions de l'article 23 de la convention) par le compte d'exploitation les recettes afférentes aux plus-values résultant des aliénations d'immeubles faisant partie du domaine concédé à la S.N.C.F., mais non nécessaires à son exploitation, ainsi que des cessions de matériel en excédent.

- (1) L'article 22, qui visait le prélèvement de 10 % sur les dépenses publiques institué par décret du 25 juillet 1939, a été abrogé par l'avenant du 30 juillet 1949, le prélèvement en question ayant été supprimé par la loi du 14 septembre 1948.

ART. 23 (1). - Pour un exercice donné, les dépenses d'acquisition et de transformation de matériel roulant, de mobilier et outillage non connexe à des projets d'installations fixes, et autres que celles visées au paragraphe B, a, de l'article 21 ci-dessus, seront considérées comme des dépenses d'exploitation dans la mesure où elles n'excèdent pas le montant d'une annuité normale de renouvellement calculée comme il est dit ci-après, augmenté des disponibilités d'un fonds de renouvellement du matériel roulant, du mobilier et de l'outillage.

L'annuité normale de renouvellement sera égale à 9 % des recettes d'exploitation, visées au paragraphe A, a, de l'article 21 ci-dessus. Ce pourcentage sera ramené à 1,5 % pour l'exercice 1952, 3 % pour l'exercice 1953, 6 % pour l'exercice 1954, 8 % pour l'exercice 1955 et atteindra le taux normal de 9 % visé ci-dessus pour l'exercice 1956. Toutefois, les pourcentages ainsi prévus pourront être révisés à compter de 1955 et ultérieurement tous les trois ans. En cas de révision, le nouveau taux sera fixé, sur proposition de la Société Nationale, par arrêté conjoint du ministre des Travaux publics, des Transports et du Tourisme et du ministre des Finances et des Affaires économiques.

L'annuité calculée conformément aux dispositions qui précèdent sera réduite chaque année du montant des paiements faits aux constructeurs au cours de ladite année en règlement du matériel acquis par la Société Nationale sous le régime de la location-vente.

Lorsque, pour un exercice donné, les dépenses d'acquisition et de transformation de matériel roulant, de mobilier et outillage définies au premier alinéa du présent article seront inférieures au montant de l'annuité ainsi calculée, la différence sera versée au fonds de renouvellement, en vue de son utilisation ultérieure pour la couverture des dépenses de même nature.

Lorsque, pour un exercice donné, les dépenses d'acquisition et de transformation de matériel roulant, de mobilier et outillage définies au premier alinéa du présent article seront supérieures au montant de l'annuité ainsi calculée, augmenté des disponibilités du fonds de renouvellement, le surplus sera considéré comme une dépense complémentaire de premier établissement.

ART. 23 bis (2). - Les dépenses d'acquisition et de transformation de matériel naval sont considérées comme des dépenses

(1) Nouvelle rédaction, résultant de l'avenant du 10 juillet 1952, de cet article qui avait déjà été modifié par l'avenant du 30 juillet 1949.

(2) Article nouveau introduit par l'avenant du 10 juillet 1952.

d'exploitation dans la mesure où elles n'excèdent pas le montant d'une annuité de renouvellement calculée comme il est indiqué ci-après, augmenté des disponibilités d'un fonds de renouvellement du matériel naval.

L'annuité sera fixée par le Conseil d'administration conformément aux usages de la marine marchande.

Lorsque, pour un exercice donné, les dépenses d'acquisition et de transformation de matériel naval seront inférieures au montant de l'annuité ainsi fixée, la différence sera versée au fonds susvisé en vue de son utilisation ultérieure pour la couverture des dépenses de même nature.

Lorsque, pour un exercice donné, les dépenses d'acquisition et de transformation de matériel naval seront supérieures au montant de l'annuité ainsi fixée, augmenté des disponibilités du fonds de renouvellement, le surplus sera considéré comme une dépense complémentaire de premier établissement.

ART. 24 (1). - Si, en fin d'exercice et après application des dispositions de l'article 20 ter, le compte conventionnel d'exploitation présente un solde créditeur, ce solde sera affecté à concurrence de 50 % de son montant :

- d'abord au remboursement à l'Etat des subventions versées par lui à la Société Nationale par application de l'article 25 ci-après;
- ensuite, au remboursement des avances du Trésor consenties depuis le 1er janvier 1938 en couverture des insuffisances d'exploitation des exercices 1938 à 1951 inclus.

Pour le surplus, l'excédent servira à la constitution d'un fonds de réserve d'exploitation jusqu'à ce que ce fonds ait atteint 10 % du montant des recettes d'exploitation de l'exercice définies au paragraphe A de l'article 21. Au delà, il sera affecté en totalité au remboursement des subventions visées à l'alinéa précédent. Lorsque ces subventions et avances seront entièrement remboursées et que le fonds de réserve atteindra 10 % du montant des recettes d'exploitation de l'exercice, l'excédent sera versé à l'Etat.

ART. 24 bis (2). - Les disponibilités des fonds de renouvellement visés aux articles 23 et 23 bis ci-dessus et du fonds de réserve visé à l'article 24 ci-dessus font l'objet de placements en valeurs à court terme du Trésor ou de dépôts spéciaux.

-
- (1) Nouvelle rédaction; résultant de l'avenant du 10 juillet 1952, de cet article qui avait déjà été modifié par l'avenant du 30 juillet 1949.
 - (2) Article nouveau introduit par l'avenant du 30 juillet 1949 et modifié par celui du 10 juillet 1952.

en compte courant au Trésor. Elles peuvent être utilisées exceptionnellement et à titre temporaire, dans la mesure décidée par le Conseil d'administration, à faire face à des besoins urgents de trésorerie de la Société Nationale; ces disponibilités seront obligatoirement reconstituées au 30 juin de l'exercice suivant.

ART. 25 (1). - Si, en fin d'exercice, le compte conventionnel d'exploitation, tel qu'il est défini à l'article 21 ci-dessus, fait apparaître une insuffisance des recettes par rapport aux dépenses, cette insuffisance sera couverte en premier lieu par prélèvement, sur le fonds de réserve prévu à l'article 24 ci-dessus et, à défaut de ressources de ce fonds, par une subvention d'équilibre versée par l'Etat à titre de garant et portée au compte de profits et pertes prévu par le même article 21. Le montant des sommes qui auraient été versées par l'Etat en exécution de l'article 18 ci-dessus, 8ème alinéa, sera ajusté à celui de la dite subvention au moyen soit d'un versement complémentaire de l'Etat à la Société Nationale, soit d'un reversement de cette dernière à l'Etat.

Les règlements prévus ci-dessus seront effectués au plus tard le 30 juin de l'exercice suivant.

ART. 26 (2). - La Société Nationale ne pourra emprunter qu'en vue de :

1°) couvrir ses dépenses d'établissement dans les conditions définies à l'article 28 ci-après (3);

-
- (1) Nouvelle rédaction, résultant de l'avenant du 10 juillet 1952, de cet article qui avait déjà été modifié par l'avenant du 30 juillet 1949.
 - (2) Nouvelle rédaction, résultant de l'avenant du 10 juillet 1952, de cet article qui avait déjà été modifié, dans les conditions et pour les motifs indiqués dans le renvoi (1) afférent à l'article 31 ci-après (p.50 du présent recueil), par l'acte dit loi du 30 novembre 1941 modifiant la convention du 31 août 1937 relative au régime financier des Chemins de fer.
 - (3) Il convient de signaler que l'article 46 de la loi du 27 avril 1946 portant ouverture et annulation de crédits sur l'exercice 1946 a prévu que l'Etat pourrait demander à la S.N.C.F. d'emprunter, pour son compte, les sommes correspondant aux acomptes qu'elle devrait mensuellement recevoir du Trésor en attendant la promulgation de la loi qui fixera les conditions de la participation financière de l'Etat à la réparation des dommages de guerre subis par elle. Les charges effectives des emprunts ainsi contractés seront supportées par l'Etat. D'autre part, ce même article 46 a précisé que, dans la mesure où elles n'auront pas été couvertes par des versements effectifs de l'Etat, les dépenses de reconstitution seront assimilées aux dépenses d'établissement visées aux articles 26 et 28 de la convention du 31 août 1937.

- 2°) couvrir la variation en valeur de ses approvisionnements;
- 3°) procéder au remboursement, à la consolidation ou à la conversion des emprunts dont elle a la charge;
- 4°) 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 %). Leur remboursement sera automatiquement imputé sur les versements faits par l'Etat en vertu du premier alinéa de l'article 25.

ART. 28 (1). - La Société Nationale établira, dans le cadre de la comptabilité analytique visée à l'article 20 quater ci-dessus, un compte conventionnel annuel d'établissement et d'approvisionnements.

Les dépenses figurant à ce compte comprendront :

- 1° - les dépenses d'établissement,
- 2° - la variation en valeur des approvisionnements.

Les dépenses d'établissement comprennent :

- A - les dépenses d'établissement de lignes ou sections de lignes nouvelles;
- B - les dépenses d'acquisition et de transformation de matériel roulant, de mobilier, d'outillage et de matériel naval considérées comme des dépenses d'établissement en application du 5ème alinéa de l'article 23 et du 4ème alinéa de l'article 23 bis ci-dessus;
- C - les dépenses complémentaires de premier établissement d'installations fixes, y compris le mobilier et outillage connexe, déduction faite de la valeur en écritures des installations fixes supprimées, et autres que celles visées au paragraphe B, a, de l'article 21 ci-dessus;
- D - les participations financières.

Les dépenses visées au paragraphe A ci-dessus sont engagées et financées dans les conditions mentionnées à l'article 43 ci-après.

(1) Nouvelle rédaction, résultant de l'avenant du 10 juillet 1952, de cet article qui avait déjà été modifié par l'avenant du 30 juillet 1949.

Une part égale à 20 % des dépenses visées au paragraphe C ci-dessus sera couverte par une contribution du compte conventionnel d'exploitation défini à l'article 21 ci-dessus.

Les autres dépenses du compte conventionnel d'établissement et d'approvisionnements seront couvertes par l'emprunt dans la limite d'un montant arrêté par le ministre des Finances et des Affaires économiques (1).

Les ressources correspondant aux dépenses seront inscrites au compte conventionnel prévu au présent article.

Le montant des dépenses et ressources imputées annuellement à ce compte sera repris en liquidation de chaque exercice en compte statistique, afin de dégager la balance cumulée des dépenses et ressources en fin d'exercice.

Sous réserve des dispositions inscrites dans la présente convention, les imputations visées à l'alinéa précédent seront faites conformément aux règles précédemment en vigueur.

ART. 28 bis (2). - La Société Nationale présentera chaque année, avant le 1er août, le projet de budget des dépenses d'établissement visées à l'article 28 ci-dessus en précisant les opérations auxquelles ces dépenses se rapportent.

L'élaboration de ce budget et son examen par le Conseil d'administration auront lieu suivant la même procédure que celle fixée, pour le budget d'exploitation, par l'article 18 ci-dessus.

ART. 28 ter (3). - La Société Nationale soumet à l'approbation du ministre des Travaux publics, des Transports et du Tourisme tous projets de travaux complémentaires de premier établissement et d'acquisition de matériel roulant, de mobilier et

-
- (1) Cet alinéa reprend, en les modifiant, les dispositions du 3ème alinéa du § A de l'ancien article 41 de la convention.
 - (2) Article nouveau introduit par l'avenant du 10 juillet 1952 et reprenant, en les modifiant, les dispositions des deux premiers alinéas du paragraphe A de l'ancien article 41 de la convention.
 - (3) Article nouveau introduit par l'avenant du 10 juillet 1952 et reprenant, en les modifiant, les dispositions du premier alinéa du paragraphe B de l'ancien article 41 de la convention.

d'outillage dont le montant dépasse les chiffres fixés par un arrêté du ministre des Travaux publics, des Transports et du Tourisme sur la proposition de la Société Nationale.

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

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

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(2).

(1) La S.N.C.F. a fait usage de la faculté qui lui était reconnue par cet alinéa : elle a pris, à la date du 1er janvier 1943, la gestion et le service des emprunts émis par les Compagnies et par le Syndicat de Grande Ceinture. Il convient de signaler, en outre, qu'un acte dit loi du 21 février 1944 a ratifié la substitution, à compter du 1er mars 1944, de la S.N.C.F. à la Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest, en liquidation, comme débitrice et gestionnaire des emprunts émis par ladite Compagnie.

(2) dérogeant aux dispositions de cet alinéa, l'acte dit loi du 24 juin 1941 a confié à la S.N.C.F. le service des emprunts émis par l'Administration des Chemins de fer de l'Etat. Le texte dit arrêté du 12 novembre 1941 a fixé au 1er avril 1942 la date d'entrée en vigueur de cette réforme.

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, amortissement, frais accessoires, etc...) dûment justifiées de ces emprunts.

Par dérogation aux dispositions du sixième 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 1er 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 (1), effectuées à une date antérieure au 1er 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 1er 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

(1) Il faut entendre, par "dépenses rattachées", les dépenses afférentes aux approvisionnements et aux participations financières. La définition en était donnée par le premier alinéa de l'ancien article 28 de la convention.

Société Nationale assurera la gestion et le service des dits emprunts (1).

La gestion et le service des emprunts visés aux deux alinéas précédents, ainsi que le remboursement des charges effectives (intérêts, amortissement, 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 1er 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 1er 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

(1) En fait les Compagnies ont, par lettre du 31 octobre 1941, accepté de laisser à la S.N.C.F. le soin d'effectuer sous sa propre signature le remboursement, la consolidation ou la conversion des emprunts émis par elles, consentant ainsi à ce que la gestion et le service des emprunts qui seraient convertis leur soient éventuellement enlevés avant le 1er janvier 1943, date à partir de laquelle, en vertu du 2ème alinéa de l'article 30, la S.N.C.F. devait avoir la faculté, qu'elle a exercée en fait à cette date, de reprendre la gestion et le service de leurs emprunts. C'est cet accord qui avait justifié l'intervention de l'acte dit loi du 30 novembre 1941, lequel avait, notamment, modifié une première fois l'article 26 de la convention du 31 août 1937, incluant dans les possibilités d'emprunt de la S.N.C.F. les opérations d'émission consécutives au remboursement, à la consolidation ou la conversion des emprunts des Réseaux ainsi que des siens propres.

intervenues 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 (1). - Les emprunts émis ou pris en charge par la Société Nationale bénéficient de la garantie de l'Etat.

Les types des bons ou obligations émis par la Société Nationale sont fixés par un arrêté du ministre des Finances et des Affaires économiques (2).

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 1er janvier 1938 ne sera en aucun cas supérieure à 60 ans.

ART. 35 (3)

ART. 36 (4). - Il est alloué au personnel de la Société Nationale et à son Conseil d'administration des primes qui sont

-
- (1) Nouvelle rédaction résultant de l'avenant du 10 juillet 1952.
 - (2) Les dispositions de cet alinéa figuraient, avant l'intervention de l'avenant du 10 juillet 1952, à l'article 28, in fine.
 - (3) Cet article a été abrogé à dater du 1er janvier 1949 par l'avenant du 30 juillet 1949 : ses dispositions, qui posaient les principes suivant lesquels devaient être tenue la comptabilité de la S.N.C.F. et imputées certaines dépenses, avaient été, en effet, reprises, après modification, aux articles 20 ter et 21, B, b, 2°. Depuis l'intervention de l'avenant du 10 juillet 1952, on les retrouve, mais à nouveau modifiées, aux articles 20 quater, 21 (B, a, in fine) et 28.
 - (4) Nouvelle rédaction résultant de l'avenant du 10 juillet 1952.

fonction de la réduction de la subvention versée par l'Etat à titre de garant, en application de l'article 25 ci-dessus ou de la réduction des versements effectués par l'Etat au titre des articles 18 bis, 19, 19 bis et 19 quater ci-dessus, dans les conditions suivantes :

Pour un exercice donné, la prime allouée au personnel autre que le personnel dirigeant est calculée comme il est indiqué ci-après :

Lorsque la subvention de l'Etat garant est nulle sans qu'aient à intervenir les réductions proportionnelles des versements de l'Etat, comme il est dit à l'article 20 ter ci-dessus, la dite prime est égale aux six millièmes du montant des recettes de l'exercice, telles qu'elles sont définies au paragraphe A de l'article 21 ci-dessus (1), à l'exclusion des contributions de l'Etat visées au paragraphe A, b, multiplié par le rapport d'un nombre d'unités de trafic fixé à soixante-cinq milliards, au nombre d'unités de trafic taxées pendant l'exercice ou à cinquante-cinq milliards si le nombre d'unités de trafic taxées de l'exercice est inférieur à cette quantité.

S'il est fait appel à la subvention de l'Etat garant, la prime ci-dessus sera réduite de trois centièmes du montant de cette subvention, multiplié par le rapport à un nombre d'unités de trafic fixé à soixante-cinq milliards, du nombre des unités de trafic taxées pendant l'exercice ou de cinquante-cinq milliards si le nombre d'unités de trafic taxées de l'exercice est inférieur à cette quantité. Pour ce calcul, la subvention de l'Etat garant à considérer est déterminée en excluant des dépenses le montant des primes.

Si l'application de l'article 20 ter conduit à rembourser tout ou partie des versements prévus aux articles 18 bis, 19, 19 bis et 19 quater ci-dessus, la prime sera augmentée de trois centièmes de la part des dits versements à laquelle il a été renoncé, multipliée par le rapport à un nombre d'unités de trafic

(1) L'article 90 de la loi du 8 août 1950 relative aux dépenses de fonctionnement des services civils pour 1950 et à diverses dispositions d'ordre financier excluait des recettes à prendre en considération pour le calcul des primes les plus-values résultant des cessions d'immeubles faisant partie du domaine concédé à la S.N.C.F.; mais non nécessaires aux besoins de son exploitation, ainsi que des cessions de matériel en excédent. Cette exclusion se justifiait par le souci de ne pas permettre le jeu des dispositions de l'ancien article 36 de la convention que dans les hypothèses initialement envisagées. Bien que cette clause de l'article 90 de la loi du 8 août 1950 n'ait pas été expressément abrogée, il n'y a plus lieu d'en tenir compte depuis que l'avenant du 10 juillet 1952 a établi un nouveau système de primes.

fixé à soixante-cinq milliards, du nombre des unités de trafic taxées pendant l'exercice ou de cinquante-cinq milliards si le nombre d'unités de trafic taxées de l'exercice est inférieur à cette quantité. Pour ce calcul, la part desdits versements à laquelle il a été renoncé est déterminée en excluant des dépenses le montant des primes.

La prime visée à l'alinéa 2 du présent article ne pourra jamais excéder les six millièmes du montant des recettes définies au paragraphe A de l'article 21 ci-dessus.

La prime allouée au personnel dirigeant et au Conseil d'administration est égale aux dix centièmes de la prime allouée au personnel autre que le personnel dirigeant.

Un arrêté conjoint du ministre des Travaux publics, des Transports et du Tourisme et du ministre des Finances et des Affaires économiques, sur la proposition de la Société Nationale, fixe le mode de répartition des primes entre les ayants droit et détermine les règles applicables en cas de rectification de comptes sur exercices clos.

ART. 37 (1)

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 1er 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.

(1) Cet article, dont la rédaction initiale avait été complétée en application de l'acte dit loi du 4 mars 1944, a été abrogé, à dater du 1er janvier 1952, par l'avenant du 10 juillet 1952, ses dispositions ayant été reprises, après modification, au dernier alinéa de l'article 36 ci-dessus.

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 1er 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 1er 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 (1)

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 200.000 francs;

- d'autre part, les traités comportant perception ou versement d'une redevance annuelle supérieure à 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 200.000 francs.

Les minima énoncés par le présent article sont susceptibles

(1) Cet article, déjà modifié par l'avenant du 30 juillet 1949, a été abrogé par l'avenant du 10 juillet 1952, ses dispositions ayant été reprises, après nouvelle modification, aux articles 20 quater, 28 et 28 bis ci-dessus.

d'être révisés par arrêtés du ministre des Travaux publics, pris la Société Nationale entendue (1).

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 lignes la construction sera, à partir du 1^{er} janvier 1938, effectuée 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

(1) En vertu des dispositions de l'arrêté du 12 janvier 1952, doivent être soumis à la Commission des Marchés des Chemins de fer :

= les marchés, quelle qu'en soit la nature, et les cessions de matériel ou d'objets divers dont le montant est supérieur à ... 50 M. l'estimation de la dépense globale se faisant sur 10 ans au plus lorsque le marché porte sur une durée plus longue;

= les traités comportant perception ou versement :
- soit d'une redevance annuelle supérieure à 5 M.
- soit d'une redevance globale supérieure à 50 M.
lorsque l'engagement de la S.N.C.F. porte sur plus de 10 années.

Les avenants à des marchés ou traités soumis à la Commission des Marchés en vertu de ces dispositions doivent lui être également soumis, quel que soit le montant des dépenses ou redevances correspondantes.

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 1er 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. Ladite location ne prendra fin, s'il y a lieu et sauf accord amiable entre les parties, que par cession desdits 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 1er 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'exercice 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 lesdits 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 1er 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 desdites 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,

BAUER

Pour l'Administration
des Chemins de fer de l'Etat,

GRIMPRET

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

Pour la Compagnie du Chemin de fer du Nord,
Ed. de ROTHSCHILD René MAYER

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

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

Pour la Compagnie
des Chemins de fer du Midi,
P. TIRARD

Pour le Syndicat du Chemin de fer
de Grande Ceinture de Paris,
Ed. de ROTHSCHILD

Pour le Syndicat du Chemin de fer
de Petite Ceinture de Paris,
André LEBON

Le Ministre des Travaux Publics,
Henri QUEUILLE

D60

S. N. C. F.

SERVICE DU BUDGET

CONVENTION

Entrée le 21 OCTO 1943

N° 9411

conclue entre le Chef du Gouvernement, Ministre Secrétaire d'Etat à l'Intérieur et la Société Nationale des Chemins de fer Français, pour l'exécution et le règlement des transports de voyageurs.

Entre le Chef du Gouvernement, Ministre Secrétaire d'Etat à l'Intérieur,

d'une part,

et la Société Nationale des Chemins de fer Français, dont le siège est à Paris, 88, rue Saint-Lazare, représentée par M. FOURNIER, Président du Conseil d'Administration et M. GRIMPRET, Vice-Président du Conseil d'Administration.

d'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Article 1er - Objet de la Convention

La présente Convention est applicable aux transports de voyageurs et de bagages effectués pour le compte du Secrétariat d'Etat à l'Intérieur, à l'exclusion des transports intéressant la Direction des Réfugiés qui font l'objet de Conventions distinctes.

Article 2 - Demande de transport

Les autorités habilitées établissent des bons de transport du modèle reproduit à l'annexe à la présente Convention, sur présentation desquels les transports sont effectués sans paiement immédiat.

Ces bons, qui doivent être échangés à la gare de départ contre les titres de transport valables dans les trains, indiquent, pour les voyageurs isolés, le nom et prénom du titulaire, le parcours à effectuer et la classe de voiture à emprunter.

Dans le cas de déplacements collectifs, les bons doivent indiquer le nom, prénom et qualité du chef de groupe, le nombre de personnes qui l'accompagnent, le parcours à effectuer et la classe de voiture à utiliser.

Quand les voyageurs sont autorisés à faire transporter des bagages aux frais du Secrétariat d'Etat à l'Intérieur, mention doit en être indiquée sur le bon de transport.

.....

Service du Budget

De plus, pour permettre l'application aux transports de personnels des réductions prévues en faveur des membres de familles nombreuses, des réformés de guerre et des gendarmes, les Services émetteurs des bons porteront, le cas échéant, sur ces pièces, les mentions :

- "carte famille nombreuse n°..... x % de réduction"
- "carte d'invalidité n°..... x % de réduction"
- "carte de circulation n°....."

avec indication du nom des titulaires de cartes (en cas de déplacements collectifs).

Article 3 - Conditions d'exécution des transports

Les conditions d'acheminement des transports par groupes doivent être concertées entre le Service qui ordonne les déplacements et le Chef d'Arrondissement d'Exploitation de la S.N.C.F.

Article 4 - Taxation des transports

Les transports visés à l'article 2 sont taxés aux conditions des tarifs commerciaux applicables dans chaque cas particulier.

Dans le cas où un train spécial est mis en marche, il est perçu un minimum de taxation correspondant au prix de 400 billets de 3ème classe. La taxe appliquée, en vertu de la Convention concernant les transports de matériel, aux transports de l'espèce effectués dans le train spécial entre, le cas échéant, en ligne de compte pour la détermination du minimum.

Article 5 - Règlement des transports

Le règlement des transports effectués aux conditions de la présente Convention a lieu postérieurement à leur exécution, à la demande de la Société Nationale des Chemins de fer Français, par les soins du Secrétaire d'Etat à l'Intérieur.

Pour obtenir ce règlement, les titres de créance, appuyés des bons de transport, sont produits dans le délai d'un mois compté du dernier jour du mois pendant lequel les transports ont été exécutés.

Sur le vu de ces pièces et dans les dix jours de leur remise, le Secrétaire d'Etat à l'Intérieur ordonne un acompte égal aux 5/6èmes du montant des titres de créance.

Le paiement du solde doit intervenir dans le délai de 30 jours à courir du dépôt de ces titres.

.....

Passé ce délai, tout retard dans le règlement imputable à l'Etat donne lieu au versement, à la Société Nationale des Chemins de fer, d'intérêts moratoires calculés au taux d'escompte de la Banque de France majoré de 1 % et courant à partir de l'expiration du délai de 30 jours susvisé.

Article 6 - Responsabilité

La responsabilité de la S.N.C.F. est régie par les règles en vigueur pour les transports commerciaux.

Article 7 - Durée d'application de la Convention

La présente Convention est consentie pour une année à partir du 1er octobre 1942. Elle continuera ensuite par tacite reconduction d'année en année, chacune des parties contractantes étant libre de résilier cette Convention en prévenant l'autre partie trois mois au moins avant l'expiration de chaque période annuelle.

Article 8 - Application de la Convention et exemption de la formalité d'enregistrement.

La présente Convention, conclue entre le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Intérieur et la Société Nationale des Chemins de fer Français, dans le cadre de l'article 29 du Cahier des Charges de la Société précitée, annexé au décret du 31 décembre 1937, sera soumise à l'approbation du Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances et du Secrétaire d'Etat aux Communications.

Elle est exempte de la formalité de l'enregistrement par application de l'article 80 de la loi du 15 mai 1818.

Fait à Paris, le 1er septembre 1943

en deux originaux, dont un pour le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Intérieur et un pour la S.N.C.F.

P. Le Chef du Gouvernement
Ministre Secrétaire d'Etat à l'Intérieur,
Par délégation : Le Conseiller d'Etat
Secrétaire Général à la Police
René BONISQUINI

Pour la Société Nationale des Chemins de fer
français,
Le Vice-Président
du Conseil
d'Administration,
SRIMPRET
Le Président
du Conseil
d'Administration,
FOURNIER

Approuvé :
P. Le Ministre Secrétaire d'Etat
aux Finances,
Le Conseiller d'Etat
Secrétaire Général pour les Affaires
Economiques
ZAFFREYA

Approuvé ;
Le Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle
et aux Communications,
BICHELONNE

6 février 1942. D.6.0

S.N.C.F.

-:-

RENSEIGNEMENTS SUR LA CEINTURE

-:-:-:-:-

A) Petite Ceinture.I°) Ceinture Rive droite.

La ligne de Ceinture rive droite s'étend de la gare des Batignolles à Paris-Ivry.

La construction a été décidée par décret du 10 décembre 1851 et la concession a été accordée aux 5 Réseaux qui aboutissaient à Paris.

Un service provisoire de marchandises a fonctionné entre les Batignolles et La Chapelle à partir du 15 décembre 1852, puis entre La Chapelle et Bercy et Ivry à partir du 1er janvier 1854. La mise en exploitation complète officielle de la ligne a eu lieu le 18 novembre 1854.

Cette ligne a été ouverte en juillet 1862 au service voyageurs.

2°) Raccordement du marché aux bestiaux de La Villette.

Ce raccordement a été construit en 1864; il est la propriété de la Ville de Paris qui en a confié l'exploitation à la Ceinture; il a été mis en service le 18 octobre 1867.

3°) Ceinture rive gauche et raccordement de Courcelles.

Ces deux tronçons de lignes ont été concédés à l'Ouest en 1865 et ouverts à l'exploitation en mai 1867.

L'ensemble de tous ces tronçons forme la ligne de petite Ceinture dont le circuit complet se ferme par la ligne d'Auteuil concédée à la Compagnie de l'Ouest.

La Compagnie de l'Ouest qui n'a pas participé à la construction de la Grande Ceinture a apporté à l'Omnium des Ceintures en 1880 la Ceinture rive gauche et le raccordement de Courcelles.

B) Grande Ceinture.

La construction de la Grande Ceinture a été décidée par la loi du 4 août 1875 circuit complet.

Pour des raisons d'économie, on a abandonné le projet de lignes complètement indépendantes et on a décidé d'emprunter des sections de lignes radiales des grands réseaux.

...

Sur l'Ouest, de Versailles-Chantiers à Versailles-Matelots
d'Achères à Sartrouville.

Sur l'Est, de Noisy-le-Sec à Nogent-sur-Marne,
de Champigny à Sucy-Bonneuil.

Sur le P.L.M. de Villeneuve-St-Georges à Juvisy.

Sur le P.O. de Juvisy à Savigny.

La concession de la Grande Ceinture a été confiée à quatre
Compagnies : le Nord, l'Est, le P.L.M. et le P.O.

Les raccordements entre les sections radiales des grands
réseaux ont été successivement construits et mis en service,
savoir :

Section d'Achères à Noisy via Argenteuil en 1881,
Section de Noisy à Achères via Versailles en 1882,

La ligne dite stratégique a été construite en 1885 et mise
en exploitation en octobre 1886.

La ligne complémentaire de Grande Ceinture de Bobigny à
Sucy-Bonneuil a été mise en service en 1928 et elle a été com-
plétée par le raccordement de Gagny ouvert à l'exploitation en
1933.

Enfin, le dernier tronçon, celui de Valenton à Juvisy par
Athis-Mons dit "évite Villeneuve" a été décidé en 1931, les tra-
vaux commencés en 1934 ont été terminés en juillet 1937 et la
ligne a été ouverte à l'exploitation à partir du 1er janvier 1938
(décision ministérielle du 21 octobre 1937).

EXTRAIT du Procès-Verbal de la séance du
Conseil d'Administration du
19 mars 1941.

QUESTION VI

Régime de la ligne de Vincennes :

Projet de Convention avec l'Etat fixant les conditions de renonciation à la concession de la ligne ainsi qu'aux droits et obligations sur les terrains et installations de Paris-Bastille et Paris-Reuilly.

M. LE PRESIDENT - La question d'ensemble de la réorganisation de l'exploitation de la ligne de Vincennes a déjà été évoquée devant le Conseil.

Le projet de Convention qui est soumis aujourd'hui représente la première étape de la mise en oeuvre de cette réforme.

M. LE BESNEHAIS - La note distribuée énumère les Conventions et actes qui devront être passés pour réaliser l'opération ; la première de ces conventions, celle qui est soumise aujourd'hui, a pour objet de fixer les conditions dans lesquelles nous renonçons à notre exploitation, ainsi qu'aux droits et obligations que nous possédons sur les terrains et installations de Paris-Bastille à Paris-Reuilly.

Je dois signaler, tout d'abord, qu'il n'appartient pas à la S.N.C.F., ainsi que nous l'avions envisagé, de renoncer elle-même à la concession de la ligne. La Compagnie des Chemins de fer de l'Est reste seule concessionnaire, le décret-loi et la Convention du 31 août 1937 ayant seulement transféré à la S.N.C.F. le droit d'exploiter sa concession. La Compagnie de l'Est devra donc être appelée à intervenir au contrat.

Nous pourrions évidemment nous borner à renoncer nous-mêmes au droit d'exploiter : cela serait suffisant en l'espèce. Mais le Conseil des Transports Parisiens préfère l'annulation pure et simple de la concession antérieure, ainsi qu'il a été procédé pour la ligne de Sceaux, de telle manière que la ligne relève désormais exclusivement de l'organisation unique des Transports Parisiens.

Je demande donc au Conseil - s'il approuve, quant au fond, le projet de Convention qui lui est soumis - de me laisser le soin, d'accord avec M. LE PRESIDENT, de rechercher comment la Compagnie de l'Est devra intervenir. Le contrat sera régularisé en conséquence.

Cette question préalable étant supposée réglée, les dispositions du projet sont, dans l'ensemble, inspirées de la Convention déjà intervenue pour l'exploitation de la ligne de Sceaux.

Je me réfère, pour l'analyse de ces dispositions, au rapport qui a été distribué, et me bornerai à présenter les quelques observations complémentaires suivantes.

Tout d'abord, nous nous proposons de demander qu'il soit bien précisé que les terrains et installations seront remis non pas à la Ville de Paris, mais à l'Etat, sauf pour celui-ci à les rétrocéder, le cas échéant, à la Ville.

M. GRIMPRET - Je ne saisis pas exactement la portée de cette précision, dès lors que la Convention sera conclue entre l'Etat, représenté par le Secrétaire d'Etat aux Communications, et la S.N.C.F.

L'Etat seul est intéressé à cette précision, non la S.N.C.F.

M. LE BESNERAIS - C'est exact.

M. GRIMPRET - Le point ne me paraît pas d'une grande importance.

M. LE BESNERAIS - Je voudrais, pour éviter toute équivoque, que le texte de la Convention nous permette de repousser toute demande tendant à remettre les terrains directement à la Ville de Paris. Si cette remise était effectuée sans contre-partie, elle constituerait, en effet, un véritable cadeau. C'est à l'Etat et non à la S.N.C.F. qu'il appartient de se prononcer sur ce point.

M. LE PRESIDENT - Dès lors que le chemin de fer renonce purement et simplement à la concession, les terrains font retour à l'autorité concédante, c'est-à-dire l'Etat. Celui-ci en disposera comme il l'entendra.

M. BOUTET - La rédaction de l'article 5 devra, à ce point de vue, être modifiée en même temps que celle de l'article 1er.

M. LE BESNERAIS - La rédaction de ces articles sera revue.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT - Je suis d'accord. Nous avons proposé la rédaction actuelle à la demande de la Ville de Paris. Mais il est plus normal d'en revenir à la règle de la remise pure et simple à l'autorité concédante.

M. LE BESNERAIS - L'article 4 prévoit qu'un plan annexé à la Convention fixera les limites séparatives des terrains et installations remis et de ceux qui sont conservés. Nous sommes en train d'établir ce plan. La limite séparative doit être soigneusement tracée, en particulier aux gares de Reuilly, Vincennes, Fontenay, dont nous conservons les installations marchandises.

L'article 5 est relatif à la participation de la S.N.C.F. aux travaux d'électrification de la ligne entre Paris-Reuilly et Sucy-Bonneuil.

M. LE PRESIDENT - C'est la question la plus importante.

M. LE BESNERAIS - Outre la remise de ces terrains dont nous avons déjà parlé, la participation de la S.N.C.F. consiste dans l'attribution d'un fonds de concours de 22 M. Le montant de ce fonds de concours représente la valeur actuelle des 24 locomotives que nous récupérons pour d'autres usages. Cette valeur a été fixée au prix d'acquisition actuel, sous déduction d'un quarantième par année d'âge. Il s'agit là d'une base d'évaluation assez courante et qui conduit à des résultats raisonnables.

La valeur des voitures-voyeurs a été écartée de ce calcul, en raison de leur état de vétusté qui les rend inutilisables ailleurs.

M. LE PRESIDENT - Le même article 5 prévoit que la S.N.C.F. continuera à supporter les charges de premier établissement de la ligne.

Le bien-fondé de cette disposition pourrait prêter à discussion, d'un point de vue doctrinal. Dès lors que la S.N.C.F. renonce à l'exploitation et remet à l'Etat tous les éléments de cette exploitation (terrains, installations et matériel), il serait logique que celui-ci assumât, en contre-partie, les charges des dépenses de premier établissement qui ont servi à acquérir ces installations et ce matériel.

Toutefois, on peut admettre qu'il n'en soit pas ainsi, en l'espèce, à raison de l'allègement que la réforme doit procurer, par ailleurs, à notre compte d'exploitation. En regard de cette amélioration, les charges d'établissement, qui représentent environ 4 M. par an, apparaissent peu importantes et laissent à la S.N.C.F. une marge appréciable de bénéfices.

Mais ces charges vont désormais se trouver sans contre-partie réelle dans notre actif et la question devra être examinée ultérieurement de savoir s'il ne conviendrait pas de les supprimer du compte d'exploitation en amortissant le capital restant dû par profits et pertes.

Lorsqu'un élément d'actif disparaît - même si cette disparition se traduit par une amélioration des résultats d'exploitation - le capital correspondant doit être amorti au passif du bilan.

La question n'est pas de savoir si l'opération dans son ensemble est avantageuse ou non, mais seulement de déterminer quelles conséquences nous devons en tirer du point de vue de la présentation de notre bilan, pour que celle-ci demeure correcte. J'estime personnellement que la disparition de la concession implique un amortissement immédiat des dépenses y afférentes. A supposer que le capital restant à amortir sur ces dépenses soit de l'ordre de 60 M., l'effort financier à réaliser par la S.N.C.F. représenterait le bénéfice des économies procurées par la réforme pendant environ deux ans. Ce n'est donc pas un effort bien considérable et il s'impose, du point de vue d'une rigoureuse gestion comptable.

La question devra être examinée.

M. LE BESNERAIS - L'article 6 est relatif à l'exécution des travaux. Il est prévu que la S.N.C.F. exécutera elle-même certains travaux et que ceux-ci lui seront remboursés par l'Etat. Le texte actuel dispose que les avances ainsi faites porteront intérêt au taux d'escompte de la Banque de France. Nous demanderons que le taux applicable soit le taux d'escompte majoré de 1 %. C'est ce dernier taux, en effet, que nous payons à l'Etat pour ses avances et c'est également celui que nous stipulons dans nos contrats pour retard dans les paiements.

L'article 8 est relatif au droit de passage réservé à la S.N.C.F. entre Champigny et Sucy-Bonneuil. Ce droit de passage présente un très grand intérêt. Il permet, en cas de difficulté, sur la ligne normale de grande ceinture, de franchir la ligne de l'Est arrivant à Nogent-le-Perreux, en empruntant le raccordement de Nogent-le-Perreux à Champigny.

L'article 9 prévoit, par analogie avec les mesures prises pour la ligne de Sceaux, qu'une Convention devra intervenir entre la S.N.C.F. et le nouveau concessionnaire pour régler le sort du personnel affecté présentement à l'exploitation de la ligne.

Je rappelle que la Convention passée pour la ligne de Sceaux n'a pratiquement donné lieu à ce sujet à aucune difficulté d'application. En l'espèce, l'effectif du personnel de la ligne n'a pas

très considérable et la proximité de Paris offre d'appréciables facilités pour lui trouver, le cas échéant, d'autres affectations.

Si le Conseil est d'accord sur ces diverses observations, je lui demande de vouloir bien m'autoriser à poursuivre les pourparlers.

M. LE PRÉSIDENT - La Convention ne me paraît pas soulever d'autre observation et elle me semble représenter une opération intéressante pour la S.N.C.F. Je rappelle, d'ailleurs, qu'il s'agit uniquement, en l'espèce, de la première étape de la mise en oeuvre de la réforme d'ensemble dont vous avez admis le principe.

M. DAYRAS - Le projet de Convention modifie ou abroge certainement des conventions antérieures. Du point de vue de la forme, ne conviendrait-il pas d'y introduire une disposition portant abrogation des textes contraires?

M. LE BESNERAIS - Cette disposition figurera dans la loi à intervenir pour l'approbation de la Convention. Je signale ce point à l'attention de M. le Commissaire du Gouvernement.

M. LE PRÉSIDENT - Il n'y a pas d'autres observations ? Le Conseil approuve donc le projet de Convention sous réserve de mise au point, dans le sens des observations présentées par M. LE BESNERAIS.

Ce dernier recherchera avec la Compagnie de l'Est les conditions dans lesquelles celle-ci pourra être appelée à intervenir.

5 décembre 1938

NOTE

CONCERNANT L'EXPLOITATION DU RESEAU GUILLAUME-LUXEMBOURG

*Cette note n'est pas
formulée de manière
complète. Elle doit
être complétée.
Rien de nouveau
le 16/1/39*

Le réseau G.L. a été exploité successivement :
par le réseau de l'Est français, jusqu'en 1871,
par le gouvernement allemand, de 1871 à 1918,
par le réseau A.L. français, de 1919 à 1937,
par le S.N.C.F. depuis le 1er janvier 1938.

I - Régime financier

À l'issue de la guerre 1914-1918, la France (réseau A.L.) s'est régulièrement substituée au gouvernement allemand pour recevoir le bénéfice et assumer les charges résultant de la convention germano-luxembourgeoise du 11 novembre 1902.

Les dispositions de cette Convention ont été :

- maintenues par un modus vivendi en date du 8 octobre 1925,
- complétées par un avenant du 12 mars 1927 au modus vivendi,
- modifiées par des accords A.L.-G.L. à la suite de la dénonciation du modus vivendi et de son avenant en mai 1934,
- modifiées de nouveau par un accord G.L.-S.N.C.F. en 1938.

A - Conditions d'exploitation

De 1919 à 1938, le Réseau G.L. était exploité entièrement aux risques et périls de l'A.L.

À partir de l'exercice 1927, par application de l'avenant du 12 mars 1927 au modus vivendi du 8 octobre 1925, le gouvernement luxembourgeois participait pour moitié, à l'excédent ou au déficit d'exploitation.

À partir du 1er juin 1934, le modus vivendi et son avenant ayant été dénoncés par le gouvernement luxembourgeois, le réseau A.L. a conservé l'exploitation du G.L. mais sans participation du gouvernement luxembourgeois.

Un fermage est payé à la Société du G.L. tant pour l'exploitation du réseau G.L. que pour celle de la ligne de Trois-Vierges à la frontière belge-luxembourgeoise. Son montant annuel avait été fixé à 3.888.400 francs-or par la Convention du 11 novembre 1902.

Suivant accord intervenu entre le S.N.C.F. et la Société des Chemins de fer G.L. les 24 mai/ 8 juillet 1938, il a été stipulé que ce fermage serait payable en francs luxembourgeois à raison de 992.878 frs 02 par trimestre avec effet du 1er octobre 1937.

B - Dépenses d'établissement

1° - Travaux complémentaires

Les dépenses de travaux complémentaires sont couvertes par des avances de l'Etat Grand-Ducal, en application du modus vivendi du 8 octobre 1925 (avec effet rétroactif de 1919) puis des accords de mai 1934 après la dénonciation du modus vivendi.

Ces avances font l'objet d'un amortissement dont les annuités, qui incombent autrefois à l'A.L. doivent être supportées par la S.N.C.F. tant qu'elle exploitera le réseau C.L.

2° - Matériel roulant - Approvisionnements et divers

Le C.L. n'a pas de matériel roulant. Celui-ci est fourni par la S.N.C.F. (A.L. autrefois) moyennant un loyer prélevé sur le compte d'exploitation du C.L.

Le loyer de l'outillage, des approvisionnements et de toutes les installations prévu à bail dans l'intérêt exclusif du réseau C.L., est également prélevé par la S.N.C.F. sur le compte d'exploitation du C.L.

II - Personnel

Le C.L. a un personnel qui lui appartient en propre. Les agents sont de nationalité luxembourgeoise.

A - Rémunération

La rémunération du personnel C.L. résulte d'un statut spécial édicté par l'Etat Grand-Ducal, mis en application à la suite du modus vivendi du 8 octobre 1925 et dont les dispositions ont été maintenues par les accords de mai 1934 après la dénonciation du modus vivendi.

B - Régime de retraites

Le régime des retraites des agents du C.L. est à tous points de vue plus favorable aux agents de la S.N.C.F. Les avantages principaux sont les suivants :

- pas de retenues en vue de la retraite
 - affiliation à partir de l'âge de 18 ans,
 - prise en compte des années passées au Service de l'Etat ou dans l'armée,
 - salaires de base comprenant une partie de l'indemnité de résidence,
 - pension fixée à 1/60 du traitement par année de service (les dix premières années étant reprises pour le double de leur valeur)
 - maximum de 50/60
 - minimum de 7.200 frs par an pour les agents à service continu et de 3.900 frs pour les veuves,
 - + allocations pour charges de famille identiques à celles des agents en activité, échelle mobile.
- Ces pensions sont payées mensuellement et d'avance en francs luxembourgeois.

EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER GUILLAUME-LUXEMBOURG
 PAR L'ADMINISTRATION DES CHEMINS DE FER
 D'ALSACE ET DE LORRAINE

-:-:-

MODUS VIVENDI

Les soussignés :

M. BAUER, Directeur d'Alsace et de Lorraine , et
 M. LEFORT, 1er Commissaire du gouvernement luxembourgeois pour
 les affaires des chemins de fer,
 ont convenu de soumettre aux conditions ci-après l'exploitation
 provisoire par les soins de l'Administration des chemins de fer
 d'Alsace et de Lorraine des lignes du réseau Guillaume-Luxembourg
 situées sur le territoire luxembourgeois.

I

L'exploitation des chemins de fer Guillaume-Luxembourg par
 l'Administration des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine a
 un caractère essentiellement provisoire. Le présent modus-vivendi
 pourra être dénoncé à tous moments de part et d'autre moyennant
 un préavis de 6 mois.

II

Pendant toute la durée du modus vivendi l'Administration
 des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine continuera à exploi-
 ter le réseau en se conformant à la convention du 11 novembre
 1902 entre le Grand Duché de Luxembourg et l'empire allemand,
 concernant l'exploitation des chemins de fer Guillaume-Luxembourg
 ainsi qu'au protocole de clôture de cette convention, le tout
 sous réserve des dispositions légales et réglementaires en vi-
 gueur dans le grand-Duché et des conditions particulières ci-après:

...

III (I)

Sur les recettes brutes de toute nature entrant dans le compte d'exploitation du réseau G.L., l'Administration des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine prélèvera :

1°) ses dépenses d'exploitation et notamment :

a) la part du réseau G.L. dans les frais généraux (personnel et autres dépenses) de l'Administration Centrale et des Services Centraux de l'Exploitation, du Matériel et Traction et de la Voie et des Bâtiments.

Cette part sera égale à la moyenne des années 1925 et 1926 multipliée par un coefficient établi en tenant compte des augmentations qui ont été apportées à la rémunération des agents français au cours de ces 2 exercices et de celles qui pourront y être apportées à l'avenir;

b) les pensions de retraites des anciens agents luxembourgeois du réseau G.L. et de leurs survivants, les cotisations aux Institutions d'Assurance Sociale, les dépenses du Service Médical et toutes autres dépenses patronales;

c) les impôts et les frais de contrôle;

d) les indemnités allouées à des victimes d'accidents et les frais judiciaires;

e) les dépenses de personnel et autres des Services régionaux et locaux de l'Exploitation, du Matériel et de la Traction et de la Voie et des Bâtiments, y compris l'amortissement des installations ou du matériel supprimé;

f) le loyer du matériel roulant, qui est actuellement de 2.804.705 frs 17 (francs français) et qui sera augmenté ultérieurement des charges résultant de l'exécution des projets qui auront été soumis au Gouvernement luxembourgeois;

g) le loyer de l'outillage utilisé sur le réseau G.L., le loyer des approvisionnements ainsi que le loyer de toutes les installations prises à bail dans l'intérêt exclusif de ce dernier réseau.

L'énumération qui précède est purement énonciative et non limitative, l'expression "dépenses d'exploitation" devant être

(I) Texte nouveau de l'art. III résultant de l'avenant du 12 mars 1927.

Cet avenant, signé à Paris le 12 mars 1927 par MM. BAUER, Directeur des chemins de fer d'A.L., et LEFORT, 1er commissaire du gouvernement luxembourgeois pour les ch. de fer, a été contresigné par MM. TARDIEU, ministre français des Travaux publics, et CLEANG, Directeur général des Travaux publics, du Commerce et de l'Industrie du Grand-Duché. Il a produit effet rétroactivement du 1er janvier 1927 (voir art. XII bis).

Le texte primitif de l'art. III était le suivant :

L'Administration des chemins de fer d'A.L. paiera dorénavant au Gouvernement luxembourgeois une somme annuelle de 1.000.000 de frs français en remplacement de celle de 250.000 f prévue par la prédite convention du 11 novembre 1902. Cette somme sera payable le 31 décembre de chaque année; en

(suite du renvoi p.3)

entendue en ce sens que toutes les dépenses faites par l'Administration des chemins de fer d'A.L. dans l'intérêt de l'exploitation du réseau Guillaume-Luxembourg, à l'exception de celles qui seront imputées au compte d'établissement, seront prélevées sur les recettes brutes.

2°) les charges de capital, et notamment :

a) le fermage annuel payé à la Compagnie des chemins de fer C.L. à raison de 3.266.400 frs conformément à la loi luxembourgeoise du 4 avril 1925;

b) l'intérêt et l'amortissement des travaux complémentaires de 1er établissement effectués en conformité de l'art. VII de l'accord du 8 octobre 1925.

Quand le compte d'exploitation ainsi établi se soldera par un excédent des recettes sur les prélèvements mentionnés ci-dessus, la moitié de cet excédent sera versée par l'Administration des chemins de fer d'A.L. au Gouvernement luxembourgeois, dans un délai d'un mois après l'arrêté du dit compte, l'autre moitié restera acquise aux chemins de fer d'A.L.

Quand le compte d'exploitation se soldera par un excédent des prélèvements sur les recettes, la moitié de cet excédent sera versée dans le même délai par le Gouvernement luxembourgeois à l'Administration des chemins de fer d'A.L. qui supportera l'autre moitié du déficit.

IV

Les prescriptions et les tarifs pour les transports des voyageurs, des bagages, des marchandises et du bétail, seront mis et maintenus en concordance avec ceux en vigueur sur les chemins de fer d'A.L.

En conséquence, les tarifs les plus réduits appliqués sur le réseau d'A.L. le seront également sur le réseau C.L. pour tous les transports de même nature soumis par les tarifs aux mêmes conditions, de sorte que, sous le rapport des transports, le Luxembourg jouisse en tout temps des mêmes avantages que l'A.L. Cette disposition ne s'étend pas au trafic de transit. Les prix des transports seront calculés par la voie la plus avantageuse pour le public, le tableau des distances étant homologué par le Gouvernement luxembourgeois.

D'une façon générale l'Administration des chemins de fer d'A.L. s'efforcera d'accroître et d'intensifier le trafic sur les lignes luxembourgeoises et notamment de leur assurer tout le trafic de transit compatible avec les possibilités techniques.

suite du renvoi de la page 2

En cas de cessation de l'exploitation par l'Administration des chemins de fer d'A.L. au cours d'un exercice, la somme à verser sera réduite en proportion de la durée réduite de l'exploitation et elle sera payée le jour de la remise des services. L'Administration des chemins de fer d'A.L. portera, d'autre part, à 150 frs luxembourgeois par km la taxe annuelle pour frais de surveillance.

V (I)

L'impôt français ne sera pas perçu sur les tarifs appliqués sur les lignes luxembourgeoises. Toutefois, les tarifs y seront majorés d'une surtaxe égale au montant de cet impôt.

Ces surtaxes seront perçues comme recettes d'exploitation par l'administration des chemins de fer d'A.L. qui s'engage par contre à payer sur ses dépenses d'exploitation, l'intégralité du statut luxembourgeois tant pour les agents en activité que pour ceux en retraite. Il est admis que le montant actuel de ces surtaxes couvre entièrement les indemnités de rachat correspondant au nombre indice 738 ainsi qu'une somme annuelle de 3.500.000 frs français, somme destinée à allouer l'ancienne indemnité de vie chère de 720 frs uniformément à tous les agents en activité et retraite et à procurer aux dits agents des allocations familiales et de résidence équivalentes à celles des employés de l'Etat. Si, après signature du présent avenant, le nombre indice est dépassé de 25 points ou si les 3.500.000 frs ne suffisent pas à couvrir les dépenses précitées, les indemnités supplémentaires qui en résulteront seront couvertes au moyen de majorations correspondantes des surtaxes à décréter par le Gouvernement luxembourgeois sur la proposition du réseau.

Le Gouvernement luxembourgeois se réserve d'abaisser temporairement certains tarifs dans l'intérêt de la production nationale en indemnisant l'administration des chemins de fer d'A.L. des moins-values résultant de ces abaissements.

(I) Texte nouveau de l'art.V résultant de l'avenant du 12 mars 1927-Le texte primitif était le suivant :

"L'impôt français ne sera pas perçu sur les tarifs appliqués sur les lignes luxembourgeoises. Toutefois, les tarifs français y seront majorés d'un supplément dont le taux sera fixé par le Gouvernement luxembourgeois. Pour la part afférente aux parcours luxembourgeois, des prix des tarifs français déjà appliqués dans les relations des gares du réseau G.L. avec les gares des Grands réseaux français dans les conditions prévues dans le tarif 200, ce supplément sera égal au montant de l'impôt français.

"Le produit de ces suppléments sera versé mensuellement au Gouvernement luxembourgeois par l'administration des chemins de fer d'A.L.

"Le Gouvernement luxembourgeois se réserve d'abaisser temporairement certains tarifs dans l'intérêt de la production nationale en indemnisant l'administration des chemins de fer d'A.L. des moins-values résultant de ces abaissements.

"L'administration des chemins de fer d'A.L. continuera à être autorisée à percevoir pour son compte sur les prix de transports afférents aux parcours luxembourgeois une surtaxe de 1% en compensation de l'impôt sur le chiffre d'affaires de même importance qu'elle doit payer sur ses recettes brutes. Le taux de cette surtaxe sera éventuellement modifié dans la proportion où l'impôt sur le chiffre d'affaires le sera lui-même."

L'administration des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine continuera à être autorisée à percevoir pour son compte, sur les prix de transports afférents aux parcours luxembourgeois, une surtaxe de 1% en compensation de l'impôt sur le chiffre d'affaires de même importance qu'elle doit payer sur ses recettes brutes. Le taux de cette surtaxe sera éventuellement modifié dans la proportion où l'impôt sur le chiffre d'affaires le sera lui-même.

(I) Pour fixer le taux des surtaxes destinées à couvrir les dépenses supplémentaires résultant de l'application du Statut du Personnel des chemins de fer luxembourgeois, il sera procédé ainsi qu'il est indiqué ci-après :

1°- En cas de relèvement ou d'abaissement des traitements, salaires ou accessoires quelconques du personnel du réseau d'A.L., incombant au compte d'exploitation de ce réseau, ou en cas d'attribution à ce personnel de nouvelles indemnités à la charge du même compte, les surtaxes seront diminuées ou augmentées d'une somme égale à celle qui résulterait de l'application aux traitements, salaires et accessoires quelconques du personnel du réseau G.L. d'un pourcentage égal à celui du relèvement ou de l'abaissement des traitements, salaires et accessoires du personnel du réseau d'A.L.

2°- En cas de relèvement ou d'abaissement des traitements, salaires ou accessoires quelconques du personnel du réseau G.L. ou en cas d'attribution à ce personnel de nouvelles indemnités, les surtaxes seront augmentées de la somme nécessaire pour couvrir les dépenses supplémentaires qui résulteront des nouveaux avantages accordés ou diminués de la somme correspondant à l'abaissement des traitements, salaires ou accessoires.

Le gouvernement luxembourgeois pourra remplacer en tout ou en partie le produit des surtaxes par des versements du Trésor à l'Administration des chemins de fer d'A.L.

(I) Le texte qui suit a été introduit dans l'art.V par l'additif du 10 août 1929. Cet additif signé à Strasbourg et Luxembourg par MM. BAUER, Directeur des chemins de fer d'A.L., et DURONT, 1er commissaire du Gouvernement luxembourgeois pour les chemins de fer, a été contresigné par MM. P. FORCROT, Ministre français des Travaux Publics, et CLEMANG, Directeur général luxembourgeois des Travaux publics, du Commerce et de l'Industrie. Ses dispositions sont applicables avec effet du 1er janvier 1929.

VI (I)

L'administration des chemins de fer d'A.L. appliquera intégralement et à tout moment le statut luxembourgeois dans toutes ses dispositions tant pour le personnel en activité de service que pour le personnel retraité, y compris l'institution et le fonctionnement de la délégation centrale.

Elle paiera toutes les dépenses correspondantes.

VII

L'administration des chemins de fer d'A.L. emploiera exclusivement, pour l'exploitation des lignes du réseau G.L., des nationaux luxembourgeois qu'elle aura recrutés et auxquels elle aura reconnu les qualités et capacités requises. C'est seulement dans le cas où les candidats de nationalité luxembourgeoise possédant ces qualités requises feraient défaut que l'administration des chemins de fer d'A.L. pourrait employer des agents d'une autre nationalité, à condition d'avoir au préalable obtenu l'assentiment du Gouvernement luxembourgeois dans chaque cas particulier.

Les conditions de rémunération des agents qui ne figurent pas au tableau de rémunération du statut luxembourgeois seront réglées par contrat sur la base de celles des agents français du même grade et de même fonction.

VIII

Le Gouvernement luxembourgeois s'efforcera d'obtenir qu'à l'avenir les pièces de rechange, combustibles et matériaux de toutes espèces de provenance française et dont l'introduction dans le Grand-Duché sera nécessaire pour les besoins de l'exploitation du G.L. jouissent de la franchise des droits de douane.

(I) Texte nouveau de l'art.VI résultant de l'avenant du 12 mars 1927. Le texte primitif était le suivant:

"L'administration des chemins de fer d'A.L. appliquera intégralement à tout moment le statut luxembourgeois dans toutes ses dispositions tant pour le personnel en activité que pour le personnel en retraite, y compris l'institution et le fonctionnement de la délégation centrale. Elle prendra à sa charge des dépenses égales à celles que lui imposerait l'application au même moment du statut français. Si, à l'expiration d'une période de six mois, il est constaté que les charges correspondantes du réseau G.L. se trouvent être moins élevées que celles du réseau français, l'Administration des chemins de fer d'A.L. versera la différence au Trésor luxembourgeois.

"De même, si à l'expiration d'une période de 6 mois, il est constaté que les charges correspondantes du réseau G.L. se trouvent être supérieures à celles du réseau français, le Trésor luxembourgeois versera la différence à l'administration des chemins de fer d'A.L.. Il pourra, s'il le juge opportun, se procurer les ressources nécessaires à cet effet par des relèvements de tarifs."

IX

L'Administration des chemins de fer d'A.L. tiendra les voies, les travaux d'art, les bâtiments et les installations du réseau G.L., en parfait état d'entretien et à hauteur des besoins du trafic, de la sécurité et de la circulation.

Les travaux complémentaires que, d'un commun accord, le gouvernement luxembourgeois et l'Administration des chemins de fer d'A.L. reconnaîtront nécessaires à l'exécution du service seront exécutés par les soins de l'administration des chemins de fer d'A.L. à l'aide de fonds qui seront mis à sa disposition par le Gouvernement luxembourgeois.

Ces dépenses d'établissement feront l'objet d'un compte d'amortissement en 60 ans au taux d'intérêt effectif des emprunts contractés par le Gouvernement luxembourgeois. Le paiement des annuités correspondantes incombera à l'administration des chemins de fer d'A.L. pendant la période où elle exploitera les lignes du réseau G.L.

L'Administration des chemins de fer d'A.L. sera exonérée de toute charge s'il s'agit de travaux complémentaires dont l'exécution aurait été exigée par le Gouvernement luxembourgeois sans que l'Administration des chemins de fer d'A.L. se soit déclarée d'accord sur leur nécessité.

Il y a d'ores et déjà accord sur l'inscription des travaux ci-après sur la liste de ceux à exécuter :

a) Achèvement des travaux de la gare de Luxembourg.

Ces travaux comprennent : la suppression du passage inférieur au "Bernier Sol" et son remplacement par un passage supérieur; l'installation de passages souterrains entre les différents quais d'embarquement, la couverture des quais, l'aménagement d'une gare de marchandises locale appropriée aux besoins du trafic avec halles et entrepôts; l'abordage de la ligne de Remich, ainsi que du vicinel d'Eschternach et de son embranchement au Kreutzgründchen.

b) Agrandissement de la gare d'Esch où l'Administration des chemins de fer d'A.L. établira un nouveau bâtiment de voyageurs ainsi qu'une gare de marchandises locale, avec halles et entrepôts, spécialement appropriée aux besoins du trafic.

c) Parachèvement de la ligne de Berchem-Oetrange, y compris le raccordement vers Fentange que l'Administration des chemins de fer d'A.L. est autorisée à compléter par la construction d'une seconde voie; construction d'une halte à Syren;

d) Agrandissement des gares de Trois-Vierges, Wasserbillig et Schifflange;

e) Construction d'un nouveau bâtiment de voyageurs à Bettembourg ainsi que d'un nouveau bâtiment de voyageurs et d'un passage supérieur à Rumelange;

f) Etablissement à Mulsmaühle d'un service d'expédition de petite vitesse par wagons complets dont la manutention incombe au public.

g) Aménagement de la halte de Drauffelt pour le service des colis P.V.

h) Aménagement de la halte de Belain pour le service P.V.

X

L'Administration des chemins de fer d'A.L. tiendra le matériel roulant circulant sur les lignes luxembourgeoises en parfait état d'entretien. Ce matériel sera dans son ensemble, équivalent comme type et qualité au matériel roulant en service sur les lignes françaises du réseau d'A.L. L'exécution du programme d'aménagement de l'éclairage électrique sera, en particulier, poursuivi parallèlement sur les voitures affectées aux lignes luxembourgeoises et aux lignes françaises.

XI

L'Administration des chemins de fer d'A.L. fournira tous renseignements de même qu'elle présentera sans déplacement toutes pièces justificatives pour permettre au Commissaire du Gouvernement luxembourgeois d'exercer un contrôle permanent et efficace sur les recettes et les dépenses du réseau G.L. en vue de l'application du présent modus vivendi.

XI bis (1)

Le réseau G.L. devant être exploité suivant la formule prévue à l'art. III qui associe le Gouvernement luxembourgeois aux résultats de l'exploitation, le prélèvement sur les recettes de la participation forfaitaire aux bénéfices prévus à l'art. 9 de la convention du 11 novembre 1925, dont le montant a été fixé à 1.000.000 frs français par l'art. III du modus vivendi du 8 octobre 1925, sera supprimé.

XII (2)

Le présent modus vivendi entrera en vigueur un mois après son approbation.

XII bis (3)

Les modifications ci-dessus du modus vivendi du 8 octobre 1925 entreront en vigueur dès leur approbation par les deux Gouvernements et rétroagiront au 1er janvier 1927.

-
- (1) art. nouveau ajouté par l'avenant du 12 mars 1927
(2) Le modus vivendi, signé à Strasbourg le 8 octobre 1925 par MM. BAUER et LAFONT, a été approuvé le 9 octobre 1925 par MM. Pierre LAVAL, ministre français des T.P. et FRETZ, Président du Gouvernement luxembourgeois, ministre des chemins de fer, il est entré en vigueur le 10 Novembre 1925
(3) Nouvel article ajouté par l'avenant du 12 mars 1927.

NOTE pour Monsieur PERNOT

-:-:-:-

Vous avez bien voulu me demander si la S.N.C.F. est une collectivité publique ou un établissement public ?

J'ai l'honneur de vous faire connaître que la Société Nationale n'est ni une collectivité publique, ni un établissement public.

En effet, on ne saurait assimiler cette Société à une collectivité publique telle que l'Etat, le département, la commune, personnes administratives dont le but essentiel est de chercher à satisfaire l'ensemble des besoins nombreux et variés des citoyens d'une circonscription territoriale déterminée.

Quant aux établissements publics ce sont des services publics déconcentrés, c'est-à-dire détachés des grandes administrations. Ils sont nationaux, départementaux ou communaux suivent qu'à leur défaut le service qu'ils assurent relèverait de l'Etat, du département ou de la commune. Ils ont en vue la satisfaction de besoins importants et étendus mais déterminés et définis, autrement dit spécialisés.

En raison de leur origine les établissements publics sont soumis à une tutelle particulièrement rigoureuse :

en ce qui concerne la capacité d'agir; il faut l'autorisation de l'administration supérieure, pour aliéner, transiger, emprunter, exercer les actions en justice,

en ce qui concerne la comptabilité: leurs ressources constituent des deniers publics, ce sont donc les règles de la comptabilité publique qui sont applicables; le Conseil de Préfecture et la Cour des Comptes sont compétents pour l'apurement des comptes.

Citons comme établissements publics :-le Collège de France
les Facultés, la Caisse Nationale d'Épargne, les Chambres de Commerce,

offices d'hygiène sociale,

-les hospices, les
-les sections de communes, les bureaux de bienfaisance, les offices d'habitations à bon marché.

La S.N.C.F. ne possède ni les caractéristiques de l'établissement public, ni celles de la collectivité publique, cette société est la concessionnaire d'un service public.

...

Le décret-loi du 31 août 1937 indique dans son article 6 que le droit d'exploiter les concessions des Compagnies du Nord, de l'Est, du P.O., du P.L.M. et du Midi est transféré à la S.N.C.F.; et dans son article 7 qu'un décret établira le cahier des charges commun aux concessions exploitées par la Société, laquelle est soumise, sous certaines restrictions aux dispositions du Code de Commerce et des lois en vigueur sur les sociétés anonymes (article 2).

Le concessionnaire du service public est, en effet, le particulier ou la Société qui, à la suite d'une entente avec une personne morale de droit public (en l'espèce l'Etat) est chargé d'assurer à ses frais et risques, pendant un certain temps, la marche d'un service public et qui en retour, est autorisé à se rémunérer sur les usagers.



Massé
Perrot

Org. S.N.C.F.

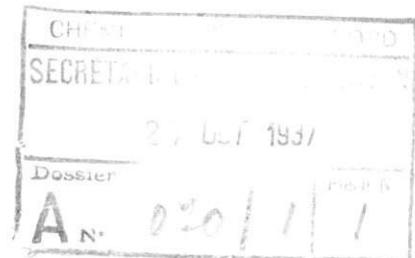
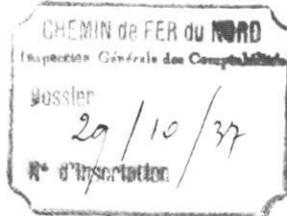
Db. 0
CHEMIN DE FER DU NORD
SECRETARIAT GENERAL
27. OCT. 1937
N°

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

D

Le Directeur Général

Le 21 octobre 1937



Mon cher Président,

Au cours de la réunion du 12 octobre, le Conseil d'Administration de la Société Nationale a décidé que l'abréviation à employer pour désigner la Société Nationale des Chemins de fer français serait S.N.C.F.

Je vous prie d'en aviser vos collègues ainsi que les Grandes Conférences qui ont été chargées d'examiner les conditions dans lesquelles la dénomination de la nouvelle Société devait se substituer aux indications actuellement employées pour désigner les Réseaux.

Votre dévoué
signé : LE BESNERAIS

Monsieur HENRY-GREARD,
Président de la Conférence des Directeurs

Copie conforme :

- Tous Réseaux
- Organismes Communs
- I.C.E.
- I.C.M.T.
- I.C.V.
- C.I.P.
- Services Financiers

P. Le Chef du Secrétariat
du Comité de Direction,

Cauchery

22-10-1937

Db 0

S.N.C.F.
SERVICE DU BUDGET
88, Rue Saint Lazare, 88
Tel. Trinité 73-00

Registre du Commerce

AD 20

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

DIRECTION GÉNÉRALE

Paris, le 16 mars 1938.

NOTE adressée à (MM. les Directeurs des Régions
(MM. les Chefs des Services Centraux

Conformément à la loi du 1^{er} juin 1923, la Société Nationale des Chemins de fer Français a accompli les formalités de déclaration au Registre du Commerce de la Seine et le numéro d'immatriculation qui lui a été attribué est : 276.448 B du Registre Analytique.

C'est ce numéro qui doit être dès maintenant reproduit sur les lettres commerciales, prospectus, bons de commande et documents commerciaux de la S.N.C.F.

La mention pourra être ainsi libellée :

Reg. C^{ce} Seine, n° 276.448 B.

Le Directeur Général,

R. LE BESNERAIS.