

SERVICE COMMUN DU CONTENTIEUX

1^{re} Division

AFFAIRES GÉNÉRALES

N^o 5898^F

Réseau Ouest

(Service Exploitation)

- Agent -

3-2-42

OBJET DE LA CONSULTATION

CONSULTATION D'AGENT.

BAUX & LOYERS.

Signature d'un bail comprenant engagement solidaire du mari et de la femme pour la location et le paiement. Absence de signature par la femme.

Validité de l'engagement ?

M. LERAY, facteur-arrêt. en gare de QUINTIN

Références :

Observations :

D^o N^o 5898^F

; Aff. :

BAUX & LOYERS -
Bail - signature.

LERAY

1/12

11 Février 1942

SJ
5898 F

Monsieur LERAY

Facteur-Enregistreur en gare de QUINTIN

(Côtes-du-Nord)

En réponse à votre lettre du 28 janvier dernier, je vous informe que le fait que vous ayez signé, seul, un bail contenant une clause, constatant "l'engagement solidaire de votre femme et de vous à conclure une location", ne saurait vous permettre de considérer ledit bail, comme ne vous liant pas personnellement avec le propriétaire.

Le contrat de louage d'immeuble constituant un acte d'administration, l'intervention de Madame LERAY dans le bail n'était pas imposée par la législation concernant les régimes matrimoniaux. Son unique but était de stipuler une "solidarité conventionnelle" entre les débiteurs, qui eut permis au bailleur de s'adresser pour le paiement des loyers, aussi bien à votre femme qu'à vous, chaque débiteur pouvant être contraint pour la totalité de la dette (art. 1202 du Code civil).

Donc, l'absence de signature de la part de Madame LERAY n'aurait d'incidence que sur cette clause de solidarité et non sur la validité du contrat de location à votre égard.

Cette validité est, par ailleurs, sans rapport avec l'obligation de faire enregistrer le contrat, formalité édictée dans un but fiscal et pour

...

17 Février 1942

donner date certaine à la convention (art. 1328 du Code civil).

Dans cette situation, vous avez donc tout intérêt à trouver un arrangement amiable avec votre propriétaire.

LE CHEF DU CONTENTIEUX,

Signé : de CAQUERAY

MICHAUX de Paris au Palais National - Paris

(158-10-100)

La réponse à votre lettre du 23 février 1942, le 27 février 1942, a été envoyée par la poste. Elle est parvenue à votre adresse le 28 février 1942. Elle est parvenue à votre adresse le 28 février 1942. Elle est parvenue à votre adresse le 28 février 1942.

Le dossier de votre affaire est en cours de traitement. Les documents nécessaires à la solution de votre affaire sont en cours de traitement. Les documents nécessaires à la solution de votre affaire sont en cours de traitement.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'assurance de ma haute considération.

Le Chef du Contentieux

Quintin, le 28 Janvier 1941

5898 F

Le facteur-impétrant Leraf.
Jard de Quintin
à



Monsieur le Chef du Service des
Contentieux de la S.N.C.F.
Région Ouest
à Paris

M. Fournier
J.-E.-42

Monsieur

Je me permet de vous adresser cette petite lettre pour
vous demander de vouloir bien, m'éclairer au sujet d'un petit
différent qui existe entre ma propriétaire et moi.

Je vais vous relater les faits de mon mieux:

Il y a une quinzaine de jours j'ai loué un appartement
de 3 pièces en ville de Quintin pour 1700^f. Le bail a été éta-
bli par le notaire et signé par la propriétaire et par
moi.

Ce bail contenait entre autres clauses, que ma femme
et moi « nous en faisons solidairement à louer le dit
appartement et à payer aussi, solidairement les termes et
que nous signions ensemble le bail.

Quelques jours plus tard j'ai trouvé accidentellement un

logement qui me convient beaucoup mieux; à
proximité de la gare, beaucoup plus de commodités et 1100^f
moins cher par an.

J'ai loué ce 2^e logement; mais le notaire me fait des
difficultés pour le 1^{er} appartement.

Je désirerais savoir: si il peut faire enregistrer
le 1^{er} bail étant donné que ma femme ne l'a pas signé et
si vous sommes engagés vis à vis de la 1^{re} propriétaire pour cette
même raison; la voie à suivre est-elle l'arrangement amiable
ou un autre?

Je m'excuse de vous causer ce dérangement, et je vous
salue Monsieur d'après avec mes remerciements anticipés.
L'expression de mes sentiments respectueux.

J. Leray
facteur-Enregistreur
gare de Quintin
R. Ouel

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS
SERVICE DU CONTENTIEUX
AFFAIRES GÉNÉRALES

D^o N^o

N^o 5899V

Service Central :

Région :

OBJET DE LA CONSULTATION

Vienneux -
Kassara Blumel - Agents techniques - Allice.
trier parisiens

Aff. :

Vienneux
Blumel

Références :

Observations :

RP.

21 Mai

1943

SJ

5899 V

Madame,

J'ai l'honneur de vous faire connaître que j'ai transmis, pour suite utile, au Service de l'Exploitation de la Région EST votre lettre du 19 Mai 1943, relative aux facilités de circulation accordées aux deux mineurs Guy et Janine VASSEUR, placés sous la tutelle de M. BLONDEL, Brigadier à la Gare de Gretz.

Veillez agréer, Madame, l'assurance de ma considération distinguée.

LE CHEF DU CONTENTIEUX,

Signé : de CAQUERAY

Madame Octavie MAREAU,
Rue du Four à Semmeron
par La Ferté-sous-Jouarre,
SEINE-et-MARNE.

11 Mai 1934

SJ
5899 VAff. VASSEUR
et BLONDEL.Monsieur le Chef du Service
de l'Exploitation
de la Région EST.

J'ai l'honneur de vous transmettre, sous ce pli, pour la suite que vous jugerez utile, une lettre de M^{me} MAREAU, Grand' mère maternelle des mineurs VASSEUR, dont le père, employé à la gare de La Ferté-sous-Jouarre est décédé le 28 Janvier 1934 et dont le tuteur est M. Eugène BLONDEL, Brigadier à la gare de Gretz.

- 1 -

Madame MAREAU désirerait avoir des renseignements sur les facilités de circulation actuellement accordées aux mineurs Guy et Janine VASSEUR.

act
LE CHEF DU CONTENTIEUX,

Signé : de CAQUERAY

Paris,

23 Juillet 1942

SJ
5899 V

Monsieur le Chef du Service
de l'Exploitation

Région de l'EST,

2 p

J'ai l'honneur de vous transmettre
ci-jointes deux lettres qui m'ont été
adressées par M. Roland DUCROCQ, demeurant
à USSY-sur-MARNE, subrogé tuteur des cinq
enfants de M. VASSEUR, ex-brigadier à la
gare de la FERTE-SOUS-JOUARRE, décédé le
28 janvier 1934.

Ces enfants ont été recueillis
par leur oncle, M. BLONDEL, brigadier à
la gare de GRETZ, qui est leur tuteur.

M. DUCROCQ désire connaître le
montant des allocations familiales qui
ont été versées par la S.N.C.F. à
M. BLONDEL au titre de ses pupilles.

M. DUCROCQ est fondé à demander
ces renseignements en vertu de l'article
420 du Code civil, les fonctions de
subrogé tuteur consistant notamment à
surveiller la gestion tutéaire.

Je ne puis, dans ces conditions,

que vous laisser le soin de fournir
à M. DUCROCQ le décompte des alloca-
tions susvisées.

LE CHEF DU CONTENTIEUX,

q S

le janvier - Demarche de l'Explai-
tation de l'Est

M. Blondel, briquardier à la pare
de jets, père de 3 enfants, né respecti-
vement le 11 mai 1921, 28 novembre
1926, 19 septembre 1936, a recueilli
les 5 enfants Vanceers, te, neveux, dont
il est le tuteur -

Auréli, né le 29 <u>février</u> 1922, le 10 de	
Georges — 30 novembre 1923	18
Jean — 30 novembre 1923	18
Jeanne — 13 septembre 1926	
Jay — 7 mars 1932	

Il touche ¹⁰ pour les deux ^{plus jeunes} enfants
de l'allocation de S. U. : 210⁺

de l'allocation de 269⁺50 (régime transitoire)

2^e pour les deux plus jeunes enfants

premier : une allocation familiale de 269⁺50

~~est~~ (régime transitoire)

soit en tout 210⁺749⁺50

Il se agit, en outre, pour les
enfants recueillis ~~à l'âge~~ aux facilités
de circulation.

15 Juillet 2

Op/

CD.

aff. BLONDEL, Eugène

Monsieur,

Succession

Comme suite à votre lettre du 25 Juin dernier j'ai l'honneur de vous faire connaître que je ne trouve pas trace dans mes dossiers de la précédente correspondance que nous vous avons adressée.

Afin de nous permettre de vous renseigner utilement, je vous serais obligé de bien vouloir nous rappeler les références en marge de notre précédente lettre, en rappelant les rubriques de celle-ci.

Agréez, Monsieur, l'assurance de ma considération distinguée.

Pr LE CHEF DU CONTENTIEUX

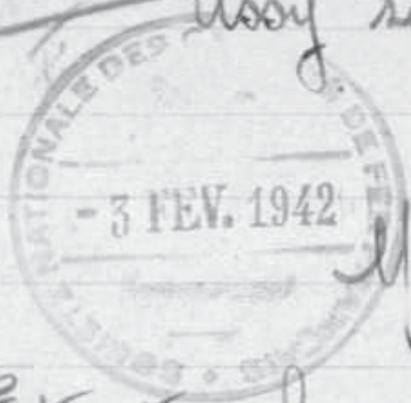
Blondel

Monsieur Roland DUCROOQ
à USSY SUR MARNE
par La Ferté Sous-Jouarre
(Seine et Marne)

~~Mr. Viney~~

M^r. Labrousse

Ussy sur Marne le 1^{er} Février 1942



3-2-42
Monsieur le Directeur

Etant le subrogé tuteur des cinq enfants de Monsieur Vasseur Henri ex. brigadier à la Terte sous Louvre décidé le 28 janvier 1934. Je vous sollicité auprès de vous quelques renseignements m'étant nécessaires en vue d'un prochain conseil de famille. le tuteur ne voulant me tenir au courant de rien.

Depuis 1934 que Monsieur Blondel Eugène tuteur des cinq enfants Vasseur qui est employé de chemin de fer à Metz, me dit que vous pourriez toucher tout les mois une somme par enfant comme pour les siens.

et au cas ou il aurait touché
à quel~~ques~~ montant relevant cette
somme par enfant et par mois et
jusqu'à quel âge. D'autre part
je vous demanderais si également
M. Blandel avait droit à des
pensions pour les enfants à sa charge
et depuis combien de temps.

Esperant que Vous Joudrez
bien donner une réponse à ma
demande

Recevez Monsieur le Directeur
mes salutations distinguées

Jourcy Roland

à Ussy sur Marne
par la Poste 1/4 Janvier
S. H. H.

Blanchel. J. No. 1 successi 21

— Sachau 28 nov. 26

— Lencuina 19 sept. 36

Vanner Audi 29 ju. 22 — De cédé!

— Goyk 30 nov. 23

— Pau 30 nov. 23

— Penne 13 sept. 26

— Guy Fucan 30

Paris,

8

Juillet 1942

SJ

5899 V

Monsieur,

Comme suite à votre lettre du 22 juin, je vous prierai de bien vouloir vous présenter au Service du Contentieux, à partir de jeudi prochain, de 8 h.30 à 11 h.45 ou de 14 h. à 18 h.30.

Veillez agréer, Monsieur, mes civilités.

aff
LE CHEF DU CONTENTIEUX,

Signé : de CAQUERAY

Monsieur VASSEUR
29, Rue de Lourmel
P A R I S -XV^e

PARIS 6^e
23 JUIN 1942
R. DE LOURDEL

PARIS 6^e
23 JUIN 1942
R. DE LOURDEL

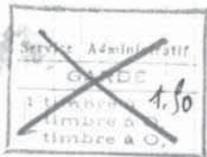
LES SOCIÉTÉS NATIONALES
DE CHEMINS DE FER FRANÇAIS
24 JUIN 1942
Contentieux

CHATEAUDUN

Société N^o des chemins
de fer français.

Service du Contentieux

Bureau S J N^o 5.899 V



Paris le 22.6.42.

Vos M

150
Ⓟ



Monsieur,

Après être informé par M^r Ducrocq R, notre subrégisseur, que par suite de l'accident survenu à M^r Vasseu, notre père, la C^{ie} des chemins de fer, s'est engagée à nous délivrer des cartes de permis pour voyager.

Vous nous faire parvenir une lettre attestant que la C^{ie}, nous les a fournis, afin de les réclamer à notre tuteur qui ne nous en a jamais mis au courant.

En même temps que nos remerciements empressez, recevez cher Monsieur nos salutations empressees.

Vasseu

M^r Vasseu,

29, Rue de Launel, 29
Paris XV^e

Vancouver -

secret
mold/dm

28 janvier 1936 -

428 ^{BL}
—
—

S-3.
5899v.

Mandel

M. Bouffé
F. Charbonnet
à

M. Vasseur

29, rue de Launay
Paris.

Monsieur,

Comme suite à votre lettre du
22 juin, je vous prie de bien
vouloir venir présenter au Service
de Contentieux, à partir de ~~mercredi~~
jeudi prochain, de 8h $\frac{1}{2}$ à
11h $\frac{3}{4}$ et de 14h à 18h $\frac{1}{2}$.

Veuillez agréer, Monsieur, mes
salutations.

17 Février 1942

SJ

5899 V

Monsieur DUCRAQ

Ussy-sur-Marne

par LA FERTE S/ JOUARRE

Monsieur,

En réponse à votre lettre du 3 courant, je vous informe que M. BLONDEL touche, pour les enfants Jeannine et Guy VASSEUR dont vous êtes subrogé tuteur, 269 fr.50 par mois, à titre d'allocations de charge de famille.

L'enfant André VASSEUR est décédé et les enfants Georges et Jean VASSEUR, âgés de plus de 18 ans n'ouvrent plus droit à ces allocations.

Les enfants Georges, Jean, Jeannine et Guy VASSEUR sont, en outre, titulaires d'un carnet de permis.

Veillez agréer, Monsieur, l'assurance de ma considération distinguée.

LE CHEF DU CONTENTIEUX,

Signé : de CAQUERAY .

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

SERVICE DU CONTENTIEUX

SECRÉTARIAT JURIDIQUE

N° 5900 C°

Service Central: *Commercial*

Région: _____

OBJET DE LA CONSULTATION

*projet de convention avec le 1^{er} Etat l'Education
nat^{ale} de la jeunesse p^r l'exécution des transports
du personnel des chantiers de la jeunesse*

Références :

Observations :

D^{re} N° 5900 C° ; Aff. : *Projet de convention (Transports de personnel des Chantiers de la Jeunesse)*

7
Février 2.S.J.
5600^{Co}Obj: Projet de Convention
avec le s/Secrétariat d'Etat
à l'Education Nationale.Monsieur le Directeur
du Service Commercial
(Division du Trafic Voyageurs)V.R. S 20.065 /376
41.10

Par lettre du 31 Janvier dernier, vous avez bien voulu me communiquer, pour examen et avis, un projet de Convention à passer avec le Secrétaire d'Etat à l'Education Nationale et à la Jeunesse pour l'exécution des transports du personnel des Chantiers de la Jeunesse.

L'article 4 de ce projet prévoit que, pour le règlement des transports effectués au titre de la Convention, les titres de créance, appuyés des bons de transport, sont produits dans le délai d'un mois, etc..

Cette formule me paraît devoir être précisée, le titre de créance étant constitué, en l'espèce, par le décalque du billet rapproché du bon de transport correspondant. Ne serait-il pas préférable de dire qu'une facture (ou un relevé ou bordereau), appuyée des pièces justificatives (bons de transports et autres documents s'il y a lieu), sera présentée dans le délai d'un mois, etc...?

Au dernier alinéa du même article, il serait utile d'ajouter que tout retard dans le règlement, imputable à l'Etat, donne lieu de plein droit au versement d'intérêts moratoires, etc...

Le projet de Convention ne soulève pas d'autres objections de ma part.

LE CHEF DU CONTENTIEUX,

M. J. Durieux

S. G.
40

Obj: projet de Convention
entre le H. H. et l'Etat a l'Education natl

r. ref: S. 20. 06 S / 276
21.10

Paris, le 7 Janvier 1947 R

Monsieur le Directeur
du Service Commercial
(Division du Trafic voyageurs)

Par lettre du 24 janvier dernier, vous
avez bien voulu me communiquer, pour examen et avis,
un projet de Convention à passer avec le Secrétaire d'Etat
à l'Education nationale & à la Jeunesse pour l'insécurité
des transports du personnel des Chantiers de la Jeunesse.

L'article 4 de ce projet prévoit que, pour le règlement des
transports effectués au titre de la Convention, les titres de
créance, appuyés des bons de transport, sont produits
dans le délai d'un mois, etc.

Cette formule me paraît devoir être précisée, le titre de
créance étant constitué, en l'espèce, par le décalque du
billet rapproché du bon de transport correspondant.
Ne serait-il pas préférable de dire qu'une facture (ou un
relevé ou bordereau), appuyé des pièces justificatives (bons
de transports et autres documents, s'il y a lieu), sera présentée
dans le délai d'un mois, etc.?

Au cas où l'on s'en réfère au même article, il serait utile d'ajouter
que "tout retard dans le règlement, imputable à l'Etat,
(bonne lieu de plein droit au versement d'intérêts
moratoires, etc.

Le projet de Convention, ne soulevé par d'autres
objections de ma part.

Le Chef du Contentieux:

M. G. G. G. G.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

rg

le 31 Janvier 1942

SERVICE COMMERCIAL

54, Boulevard Haussmann

PARIS - IX^e

Tél. : TRinité 76.00

R. C. Seine 276.448 B

2^e DIVISION

Réf. : 520.065 / 376
4I.10

Monsieur le Chef du

Service du CONTENTIEUX

Je vous communique ci-joint, en vous priant de bien vouloir me faire connaître s'il soulève des objections de votre part, un projet de convention à passer avec le Secrétaire d'Etat à l'Education Nationale et à la Jeunesse pour l'exécution des transports du personnel des Chantiers de la Jeunesse.



LE DIRECTEUR
DU SERVICE COMMERCIAL,

Le Chef de la Division
du Trafic Voyageurs

Lib. A.C.M. 1

Handwritten scribble

Handwritten signature

5.103 H.C.

Ex. 2 FEV 42

Handwritten notes:
In manus
avec v. pour
3-2-42

PROJET

CONVENTION

conclue entre le Secrétaire d'Etat à l'Education Nationale
et à la Jeunesse et la Société Nationale des Chemins de fer
pour l'exécution des transports du personnel des Chantiers
de la Jeunesse

Entre le Secrétaire d'Etat, stipulant pour l'Etat,

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 à tous les transports du personnel
appartenant aux Chantiers de la Jeunesse, exception faite des transports de per-
missionnaires.

Article 2 - ETENDUE DE LA CONVENTION.

Les transports sont acceptés de toute gare à toute gare de la Société Nationale
des Chemins de fer Français.

Article 3.- EXECUTION ET TAXATION DES TRANSPORTS.

Les Autorités habilitées de l'Administration des Chantiers de la Jeunesse
établissent des bons de transport sur présentation desquels les transports sont
effectués sans paiement immédiat. Ces bons sont du modèle reproduit à l'Annexe
I de la présente Convention et doivent indiquer, les nom, prénoms et titre admi-
nistratif du titulaire, le parcours à effectuer, et la classe de voiture à emprun-
ter. Dans le cas de transport d'un détachement sous la conduite d'un chef de
détachement le bon peut être établi au nom de ce dernier, mais ^{il doit} indiquer par classe
de voiture à utiliser le nombre de voyageurs qui constituent le groupe.

Les bons doivent être échangés à la gare de départ contre des titres de
transport valables dans les trains.

Quand le personnel est autorisé à faire transporter des bagages accompagnés
aux frais de l'Administration des Chantiers de Jeunesse, mention doit en être
indiquée sur le bon de transport.

Les transports sont effectués aux prix et conditions fixés par les tarifs
pour les voyageurs ordinaires et leurs bagages.

Article 4.- REGLEMENT 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 Secrétariat d'Etat à l'Education Nationale et à la Jeunesse.

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 Secrétariat d'Etat à l'Education Nationale et à la Jeunesse ordonnance 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 5.- RESPONSABILITE

La responsabilité de la Société Nationale des Chemins de fer Français est réglée par les règles du droit commun.

Article 6.- JURIDICTION

En cas de désaccord, toute contestation pouvant survenir pour l'exécution ou l'interprétation de la présente Convention, entre les Services du Commissariat Général des Chantiers de la Jeunesse et la Société Nationale des Chemins de fer Français, sera portée devant le Secrétaire d'Etat à l'Education Nationale et à la Jeunesse qui statuera, ladite Société entendue, sauf recours devant le Conseil d'Etat.

Article 7.- DUREE DE LA CONVENTION

La présente Convention sera appliquée à partir du jusqu'au Elle continuera par tacite reconduction d'année en année, chacune des parties contractantes étant libre de la résilier en prévenant l'autre le de chaque année au plus tard.

Article 8.- APPROBATION DE LA CONVENTION ET EXEMPTION DE LA FORMALITE d'ENREGISTREMENT.

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

Elle sera établie sur papier non timbré et enregistrée gratis, par application de l'article 1^{er} du décret du 13 octobre 1939.

Fait à Paris, le

en deux originaux, dont un pour le Secrétaire d'Etat à l'Education Nationale et à la Jeunesse et un pour la Société Nationale des Chemins de fer Français.

Le Secrétaire d'Etat à l'Education Nationale et à la Jeunesse,

Pour la Société Nationale des Chemins de fer Français :

Lu et approuvé,

Le Président du Conseil
d'Administration :

Lu et approuvé,

Le Vice-Président du Conseil
d'Administration :

Le Ministre Secrétaire d'Etat
aux Finances :

Le Secrétaire d'Etat aux
Communications :

SECRETARIAT D'ETAT A L'EDUCATION NATIONALE ET A LA JEUNESSE.

Talon réservé à

l'Administration

qui émet le bon et

sur lequel elle

portera les indices

tiens qu'elle jugera

utiles.

BON SPECIAL DE TRANSPORT

à échanger à la gare de départ contre un billet G.C 139 R

N°..... qui sera délivré SANS PAIEMENT PREALABLE

Classe

M..... Catégorie :

(Nom, prénom, qualité)

se rendra de à

via pour

accompagné de (1) personne...dont (1)enfants de 4 à 10 ans.

Arrêts autorisés(1) Le titulaire a droit au transport

valable jusqu'au sans paiement de.....kgs de bagages

motif du voyage A le

(Désignation de l'Administration qui émet le bon, signature et cachet),

Timbre à date de la :
gare de départ. :

Signature du Titulaire,

OBSERVATIONS - Le présent bon n'est pas un titre de transport, il doit être échangé obligatoirement à la gare de départ contre un billet G.C 139 R. Il doit être signé par le titulaire.

A retirer par la gare de départ et à adresser en fin de mois à la Subdivision du Contrôle des Recettes Voyageurs à l'appui du décaque du billet CC.139 R

Partie réservée au contrôle S.N.C.F.

(1) Effacer la

mention inutiles

SERVICE COMMUN DU CONTENTIEUX

1^{re} Division

AFFAIRES GÉNÉRALES

N° 5901^F

Réseau

(Service Contentieux)

OBJET DE LA CONSULTATION

PROPRIÉTÉ FONCIÈRE - réorganisation
Remembrement -
- loi du 9 Mars 1941
- Décret du 7 Janvier 1942.

Références :

Observations :

D^{re} N° 5901^F ; Aff. :

REMEMBREMENT DE LA PROPRIÉTÉ FONCIÈRE

- loi du 9 Mars 1941 - Décret du 7 Janvier 1942

REMEMBREMENT de la PROPRIÉTÉ
FONCIÈRE

Voir commentaire de la
Loi du 9 MARS 1941 -

Repert. 6^e de Notariat
DEFRENOIS

par Ch. MAZIN 15/30 Mars 1942

Art. 26017. f. 128 et s.

v. tableau synoptique dans le
" RETOUR A LA TERRE "

par le - Henri Mennier f. 54 et s -
fascicule publié en 1942 par la
Société d'édition - 28 rue Cardinet -

Tél: CAR. 83-97 prix 40^f

A. Solliman

Remuebrant de la p. foucine
Paipues (tableau typographique)

(Loi 1.000)

5601^F

S. 2.42 }
6

Réorganisation de la propriété foncière

Soixante-quatorzième année. — N° 25.

Le Numéro : 1 franc.

Jeudi 29 Janvier 1942.

JOURNAL OFFICIEL

DE L'ÉTAT FRANÇAIS

LOIS ET DÉCRETS

ARRÊTÉS, CIRCULAIRES, AVIS, COMMUNICATIONS, INFORMATIONS ET ANNONCES

ABONNEMENTS COMPTE CHÈQUE POSTAL : 100.97, Paris.	UN AN	SIX MOIS	TROIS MOIS
France, Colonies et pays de protectorat français.....	230 fr.	120 fr.	65 fr.
Etranger. } Pays accordant 50 % sur les tarifs postaux.....	405 »	225 »	125 »
Etranger. } Autres pays.....	570 »	300 »	155 »

Les abonnements partent du 1^{er} ou du 16 de chaque mois.

L'Édition des « LOIS ET DÉCRETS » comprend : 1° les textes des lois, décrets, arrêtés, décisions, instructions et circulaires ; 2° les avis, communications, informations et annonces.

JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE
aux renouvellements et réclamations

DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION
VICHY (ALLIER)

POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE
AJOUTER 1 FR. 50

Les abonnements au *Journal officiel* partent des 1^{er} et 16 de chaque mois. Envoyer le montant net en un mandat-poste, chèque ou chèque postal (compte courant n° 100.97 Paris).

SOMMAIRE

LOIS

Loi n° 313 du 18 juillet 1941 relative à la conservation et à l'utilisation des sous-produits de la pêche, déchets de poissons et d'animaux marins (p. 402).

DÉCRETS, ARRÊTÉS ET CIRCULAIRES

Présidence du conseil.

Liste, par obédience, des dignitaires (hauts gradés et officiers de loges) de la franc-maçonnerie (suite) (p. 402).

Vice-présidence du conseil.

Arrêtés des 27 décembre 1941 et 16 janvier 1942 concernant le recrutement des rédacteurs à l'administration centrale de la radiodiffusion nationale (p. 408).

Ministère de la justice.

Décrets n° 214 et 163 des 8 et 24 janvier 1942 portant déchéance de la nationalité française (p. 401).

Décret n° 159 du 23 janvier 1942 portant création, à titre temporaire, de trente emplois de surveillant chef d'établissements pénitentiaires (p. 404).

(11)

Arrêté portant nomination (tribunaux de commerce) (p. 401).

Arrêté portant acceptation de démission et suppression d'office ministériel (p. 404).

Ministère de l'intérieur.

Arrêtés des 27 et 28 janvier 1942 déclarant d'utilité publique et urgents des acquisitions de propriétés (p. 405).

(Algérie.) Arrêtés portant nomination d'adjoints aux maires et de conseillers municipaux (p. 404).

Arrêtés portant mise en congé, démissions d'office, mutations, nominations et rapportant une mutation (commissaires et inspecteurs de police) (p. 405).

Ministère de l'agriculture.

Décret n° 57 du 7 janvier 1942 portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi du 9 mars 1941 sur la réorganisation de la propriété foncière et le remembrement (p. 408).

Arrêté du 25 janvier 1942 relatif au règlement des questions concernant les agriculteurs prisonniers de guerre (p. 412).

Arrêtés portant nomination et mise en disponibilité (forêts) (p. 413).

Secrétariat d'Etat à la marine.

Décret n° 196 du 26 janvier 1942 portant modification n° 1 au décret du 27 décembre 1940 relatif à l'attribution de la qualité de combattant de la guerre 1939-1940 (p. 413).

Arrêtés des 18 juillet 1941 et 27 janvier 1942 relatifs à la conservation et à l'utilisation des sous-produits de la pêche, déchets de poissons et d'animaux marins (p. 413).

Secrétariat d'Etat à l'aviation.

Arrêté portant relèvement de l'interdiction d'accéder aux fonctions publiques (p. 414).

Secrétariat d'Etat à l'éducation nationale et à la jeunesse.

Arrêté du 24 janvier 1942 portant délégation de signature (p. 413).

Arrêté portant nomination et relèvement de fonctions (enseignement supérieur) (p. 411).

Secrétariat d'Etat à la production industrielle.

Arrêté du 13 janvier 1942 fixant le montant des avances consenties au régisseur comptable de la station nationale de recherches de Bellevue (p. 414).

Arrêté du 27 janvier 1942 portant création d'une taxe destinée à couvrir les dépenses administratives du comité d'organisation de l'industrie des chaux et ciments (p. 411).

Secrétariat d'Etat aux communications.

Arrêté du 15 janvier 1942 relatif à la déclaration des wagons-réservoirs, wagons-foudres ou wagons métalliques utilisés pour le transport des boissons (p. 415).

Arrêté portant mise hors cadre et démission d'office (ponts et chaussées) (p. 415).

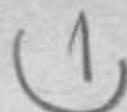
Secrétariat d'Etat aux colonies.

Décret n° 131 du 26 janvier 1942 portant nomination dans la Légion d'honneur (p. 415).

Décret n° 50 du 10 janvier 1942 autorisant un gouverneur de 2^e classe des colonies à faire valoir ses droits à la retraite (p. 415).

Arrêté nommant un chargé de mission (cabinet du secrétaire d'Etat) (p. 416).

Arrêté portant admission à la retraite (administration centrale) (p. 416).



But de la loi - Rôle de la organisation agricole

du pays - Lutte contre le mal-être
et la déperdition de terres et deux millions
d'habitants de la législation antérieure

1) Associations syndicales - larges et constituées de
fonctionnaires employés - admission
"arbitraire" - à former chacun par

Moyen

travail - à organiser plus simple par
l'entreprise la opération à la requête et admission
"arbitraire" - important et services

charges de
remembrement
organisations

intéressés - la commission communale +
Admission arbitraire multiple sont remplacés
par une commission départementale unique pour
l'ensemble de cette proportion locale

- Dispositif particuliers prévus par la loi
a) pour inter la déperdition de terres (13^{ème}) et la
constituer l'effort possible - expérimental de
terres abandonnées pour vente à coût

b) pour améliorer la situation économique de
installations agricoles sur des parcelles et
production le travail agricole.

Aucun atteinte à droit propriété publique
aucun droit propriété - le contraint imposer
des charges de travaux de plus de travaux

- Mesures transitoires en usage en favorer
d'entretien de remembrement opérations sur
régime antérieur (l. 27. Nov 1918 modifiée)

de l. 30 octobre 1935 - et l. 14 Janv. 1919 (rég.
du travail)

Enfin, des dispositions particulières sont prises pour stabiliser les échanges de culture, supprimer les parcelles enclavées, favoriser le développement des améliorations foncières par la reconduction des baux ou le remboursement au preneur d'une part de ces dépenses, créer des chemins ou fossés, et d'une manière générale pour réaliser toutes opérations susceptibles de rendre plus productif le territoire agricole lorsque cette productivité dépend des facteurs externes qui la commandent.

Des pouvoirs aussi importants ne sont donnés à la commission communale qu'en raison de sa composition et parce que, d'autre part, son action est contrôlée par la commission départementale.

Dans certains cas, le ministre secrétaire d'Etat à l'Agriculture pourra intervenir après avoir pris l'avis d'un organisme consultatif constitué auprès de lui.

Les propriétaires conservent le droit de formuler des recours au conseil d'Etat pour excès de pouvoir ou violation de la loi.

Nous pensons donc que le droit de propriété tout en subsistant dans l'intérêt général les contraintes qui d'ailleurs ont essentiellement pour objet de donner à cette propriété des plus-values certaines, peut, si exceptionnellement il était l'objet d'un abus, se faire rendre justice.

Le texte de la loi maintient les améliorations apportées par le décret-loi du 30 octobre 1935 à la législation antérieure.

C'est ainsi que le remembrement n'est pas applicable aux immeubles de toutes catégories, que la définition de la valeur de productivité des terres est conservée, le transfert des baux est prévu, de même le maintien des accès en cas de subdivision des parcelles remembrées, l'incorporation des résultats du remembrement dans les documents cadastraux.

Dans les dispositions diverses de la loi sont prévues des mesures transitoires en faveur des entreprises de remembrement effectuées sous le régime, soit de la loi du 27 novembre 1918, modifiée par le décret-loi du 30 octobre 1935 sur le remembrement de la propriété rurale, soit de la loi du 14 janvier 1919 sur la délimitation, le lotissement et le remembrement des propriétés foncières dans les régions dévastées par le fait de la guerre.

Ces textes sont abrogés en même temps qu'est abrogé un reclassement du personnel des régions libérées mis à la disposition du ministère de l'Agriculture pour l'application de cette loi.

Un règlement d'administration publique est prévu pour déterminer les conditions d'application de ce nouveau texte.

Tel est l'objet de la nouvelle loi sur la réorganisation de la propriété foncière et le remembrement qui, nous l'espérons, aura la plus heureuse influence sur la production agricole, et à laquelle nous avons l'honneur de vous demander de vouloir bien donner votre haute sanction.

Veillez agréer, monsieur le Maréchal, l'assurance de notre très respectueux dévouement.

Le ministre secrétaire d'Etat
à l'Agriculture,
PIERRE CHAZOT.

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

L'amiral de la flotte,
ministre secrétaire d'Etat à l'intérieur,
A. DARLAN.

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

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

Après avis du conseil d'Etat,
Le conseil des ministres entendu,

Décrétons :

CHAPITRE I^{er}

Des commissions communales et départementales de réorganisation foncière et de remembrement.

Art. 1^{er}. — Une commission dite « Commission communale de réorganisation foncière et de remembrement » peut être instituée par arrêté du préfet dans toute commune où l'utilité en a été signalée, soit par les services intéressés et notamment par les services compétents en matière d'agriculture ou de cadastre, soit par des propriétaires ou exploitants.

Art. 2. — La commission communale de réorganisation foncière et de remembrement est ainsi composée :

Le juge de paix du canton, président, ou, à son défaut, le juge de paix d'un canton voisin, désigné par le premier président de la cour d'appel;

Le délégué de l'ingénieur en chef du génie rural;

Le délégué du directeur départemental des services agricoles;

Le délégué du directeur départemental des contributions directes et du cadastre;

Le délégué du conservateur des forêts;

Le maire ou l'un des adjoints désigné par lui;

Trois propriétaires exploitants de la commune choisis par le préfet, sur avis du directeur départemental des services agricoles, sur une liste de quatre à huit propriétaires, présentée par le syndicat agricole corporatif local, ou, en attendant la constitution de celui-ci, par les syndicats agricoles existants désignés par le préfet sur avis du directeur départemental des services agricoles.

Un fonctionnaire du service du génie rural désigné par l'ingénieur en chef du génie rural remplit les fonctions de secrétaire de la commission.

Art. 3. — La commission communale apprécie si les mesures prescrites par le chapitre II de la présente loi suffisent à améliorer l'exploitation agricole ou s'il convient de procéder, en outre, dans les périmètres qu'elle désigne et à l'époque qu'elle fixe, aux opérations de remembrement définies au chapitre III.

Son avis, s'il a été confirmé par la commission départementale prévue aux articles 4 et 5 de la présente loi et si l'ingénieur en chef du génie rural ne s'y oppose pas, fait l'objet d'un arrêté du préfet qui fixe, s'il y a lieu, les périmètres soumis au remembrement et ordonne celui-ci.

En cas de divergence entre l'avis de la commission départementale et celui de la commission communale ou en cas d'opposition de l'ingénieur en chef du génie rural, le préfet doit soumettre la question au secrétaire d'Etat à l'Agriculture qui se prononce après avis, s'il y a lieu, d'un conseil consultatif.

Les arrêtés du préfet devront être conformes, selon le cas, soit à l'avis concordant des commissions communales et départementales, soit à la décision du secrétaire d'Etat à l'Agriculture.

Art. 4. — Les décisions prises par la commission communale en vertu des chapitres II et III de la présente loi peuvent être portées par les intéressés ou par l'ingénieur en chef du génie rural devant une commission départementale de réorganisation foncière et de remembrement.

Le recours doit être formé dans un délai de quinze jours à dater de la notification ou, au plus tard, et à défaut de notification, dans un délai d'un mois à dater de la publication.

La commission départementale de remembrement statue dans le délai de deux mois. Elle a qualité pour modifier le remembrement ou pour en provoquer la modification ainsi que pour fixer l'ordre dans lequel les travaux de remembrement seront effectués dans la commune.

Les décisions de la commission départementale ne peuvent être attaquées devant le conseil d'Etat que pour incompétence, excès de pouvoir, vice de forme ou violation de la loi.

L'ingénieur en chef du génie rural peut, en outre, porter devant le secrétaire d'Etat à l'Agriculture toute décision de la commission départementale. Le secrétaire d'Etat à l'Agriculture se prononce dans un délai de deux mois après avis, s'il y a lieu, d'un conseil consultatif. La décision de la commission départementale sur laquelle il n'a pas été statué par le secrétaire d'Etat dans un délai de trois mois à compter de sa date est exécutoire.

Art. 5. — La commission départementale de réorganisation foncière et de remembrement est ainsi composée :

Un magistrat de l'ordre judiciaire, président, désigné par le premier président de la cour d'appel;

L'ingénieur en chef du génie rural;

Le directeur départemental des services agricoles;

Le conservateur des forêts;

Le directeur des contributions directes et du cadastre;

Le directeur de l'enregistrement et des domaines, ou les délégués de ces chefs de service;

Cinq propriétaires, dont quatre exploitants au moins, choisis par le préfet, sur avis du directeur départemental des services agricoles, sur une liste présentée par l'union corporative régionale ou, en attendant la constitution de celle-ci, par les organisations professionnelles existantes désignées par le préfet sur avis du directeur départemental des services agricoles.

Un fonctionnaire du service du génie rural remplit les fonctions de secrétaire de cette commission.

La commission peut appeler à titre consultatif le géomètre chargé des opérations, les représentants des divers services publics, un notaire, ainsi que toute personne dont il lui paraît utile de provoquer l'avis.

COMMISSIONS

COMMISSIONALES
(art 16) L

" de composition fixe
et de renouvellement "

~~breve~~

par voie de
projet de
~~budget~~

Commissions

Finage (art 16)

elles sont
de composition
fixe et de
renouvellement
fixe

Commission de
la Loi
(art 16)

Commissi-

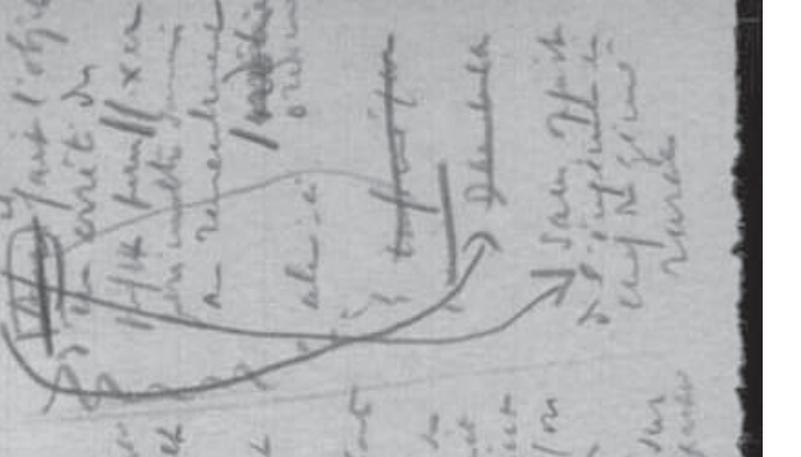
(art 24)

Président / le pair
de la Commission
de la Loi
est nommé par le
Parlement

Président de
la Commission de
la Loi

Attributions
(art 16)

Président de la
Commission de la
Loi



Commissaris

inter commissarische,

art. 67

(pour opérer de
renouvellement
à effectuer la même
pour tous dépendant
de l'activité de
l'un - l'autre
à le demandeur
l'un des deux)

Compositie

à l'égard de la
prix à art 34 -

functionnaires

Contestation

Appel porte à il s'agit
 la commission spéciale
 de j. m. t. d'effluent, de
 commission. ~~de~~ de
 de j. m. t. de la
 grand fait de la
 d'effluent par l'opéra

Attention

même pouvoir de
 la commission communale

Sauf exception il n'est pas possible
 pour les particuliers d'être admis à la répartition
 (214) Avec cet article on dit que l'Etat
 s'il est éligible de plus de 3 Km de centre est affecté à
 l'attribution - ~~l'attribution~~ Dans le cas d'absence d'urbanisme
 pour valablement m. w. l. il est fait programme facultatif

Publicité Appréciée dans la mesure des frais de publicité de
 (226) généralement (à la mesure du projet) - l'urbanisme
 * l'effort de ~~travaux~~ fait par maître particulier
 intervient au moment de l'aff. d'urbanisme et de la publicité

(254) Dans le cas où l'urbanisme public est de l'Etat
 attribué - Sollicite toute proposition de publicité remaniée
 attribut provisoire ayant pour objet - exp. - de l'aff. - 5 voies
 et tr. de aménagement public
 après une proc. de non proc.

Mais à jour de CADASTRE
 (264) Informations de l'Etat de l'urbanisme remanié (voir l)
 documents cadastraux - au lieu, ref. de la cadastre

Effet de remaniement - Proc. de non proc. (27 L) - Du jour de transport
 de l'urbanisme réhabilité de remaniement, généralement par un acte de l'Etat
 ne peut être révisé que en cas de révision de l'acte de révision de l'acte de révision
 révisé
 - (a) D'ici là, seuls les travaux de révision de l'acte de révision de l'acte de révision
 peuvent être révisés de révision de l'acte de révision de l'acte de révision
 - (b) révisé de révision de l'acte de révision de l'acte de révision
 - (c) BAUX - révisé de révision de l'acte de révision de l'acte de révision
 (30 L) révisé de révision de l'acte de révision de l'acte de révision
 (31 L) révisé de révision de l'acte de révision de l'acte de révision
 (32 L) révisé de révision de l'acte de révision de l'acte de révision
 (33 L) révisé de révision de l'acte de révision de l'acte de révision
 (34 L) révisé de révision de l'acte de révision de l'acte de révision
 (35 L) révisé de révision de l'acte de révision de l'acte de révision
 (36 L) révisé de révision de l'acte de révision de l'acte de révision
 (37 L) révisé de révision de l'acte de révision de l'acte de révision
 (38 L) révisé de révision de l'acte de révision de l'acte de révision
 (39 L) révisé de révision de l'acte de révision de l'acte de révision
 (40 L) révisé de révision de l'acte de révision de l'acte de révision
 (41 L) révisé de révision de l'acte de révision de l'acte de révision
 (42 L) révisé de révision de l'acte de révision de l'acte de révision
 (43 L) révisé de révision de l'acte de révision de l'acte de révision
 (44 L) révisé de révision de l'acte de révision de l'acte de révision
 (45 L) révisé de révision de l'acte de révision de l'acte de révision
 (46 L) révisé de révision de l'acte de révision de l'acte de révision
 (47 L) révisé de révision de l'acte de révision de l'acte de révision
 (48 L) révisé de révision de l'acte de révision de l'acte de révision
 (49 L) révisé de révision de l'acte de révision de l'acte de révision
 (50 L) révisé de révision de l'acte de révision de l'acte de révision

Administrative

III

REMEMBRANCEMENT

2 (Scouts)
per

Principes: Eligible, no way out (art 174)
sans nouvelle distribution des parcelles
mises à disposition

IBVI: exclusion auctores exploit agricoles
Hors de l'exploitation exploit. rural
Il faut l'accordement de propriétaires pour incorporation
dans le périmètre de remembrement

a) \uparrow
b) \downarrow

Remembrement se fait par voies d'actions
IBVI: autres à chaque propriétaire dans la
Tant 1944) 4 catégories, superficie de terre équivalente
la valeur de production nette + valeur paille
proposés par lui ou le propriétaire remembrement
Remembrement

- Remembrement de SUBITE autorité exceptionnelle
- 19) en cas d'insuffisance de terres imposables
équivalentes, sans rapport de la part
- 20) pour indemnité + valeur transactionnelle - 1 solution est
proposée - impropriété de la part

double voir vers Directement (pas de imposable)
c'est est la de toute charge
Mesures envisagées en ce qui concerne le voir, si tous
les biens communaux (art 20)



GRANDS RESEAUX DE CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Les chemins de fer français sont gérés par l'Etat. Les grands réseaux sont : Nord, P.M., P.O., Etat.

SERVICE COMMUN DU CONTENTIEUX

Le service commun du contentieux est chargé de régler les litiges entre les différents réseaux.

1741 Dossier Nord A 123456789

45, rue Saint-Lazare (9^e)
Téléph. Pigalle 95-85

193

(Prière de rappeler dans la réponse)
les indications ci-dessus

76

Par ailleurs, les indications ci-dessus sont à lire attentivement. Les renseignements complémentaires sont disponibles auprès de nos bureaux.

791

78

Les renseignements complémentaires sont disponibles auprès de nos bureaux.

pour requérir ou passer des accords amiables (*suprà* § 1^{er}, n° 3).

En définitive, le directeur départemental des Domaines ou son représentant devra s'efforcer de tenir dans la Commission d'évaluation des réquisitions un rôle analogue à celui qui lui est dévolu dans la commission arbitrale d'évaluation en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique. Il ne perdra pas de vue que son action au sein de cet organisme peut avoir les plus heureux effets et se traduire par des économies importantes pour le Trésor.

6^e COMMISSION CENTRALE DE RÈGLEMENT DES RÉQUISITIONS.

L'art. 29 de la loi du 11 juillet 1938 a créé une commission centrale de règlement des réquisitions comprenant un nombre égal de représentants de tous les ministères intéressés, et de membres choisis parmi les groupements économiques, industriels, commerciaux ou agricoles. Cette commission correspond avec les commissions départementales d'évaluation, assure l'uniformité et la régularité des liquidations et émet un avis sur toutes les difficultés auxquelles peut donner lieu le règlement des indemnités.

La composition et l'organisation de cette commission ont été fixées, en dernier lieu, par un décret du 4 novembre 1939 (*J. O.* du 7 novembre 1939) et par deux arrêtés ministériels des 22 et 25 novembre 1939 (*J. O.* du 27 novembre 1939).

Observation générale.

La procédure de réquisition immobilière ne s'applique actuellement qu'à l'usage des immeubles. En vertu des dispositions du décret susvisé du 1^{er} juin 1930 (art. 2) l'acquisition de la propriété d'immeubles nécessaires aux besoins du pays doit, en effet, être réalisée par voie d'expropriation suivant les règles établies par le décret du 30 octobre 1935 relatif à l'expropriation et à l'occupation temporaire des propriétés nécessaires aux travaux militaires.

Aux termes de l'art. 3 du même décret, les réquisitions d'immeubles effectuées avant la publication de ce décret seront réglées comme réquisitions d'usage toutes

les fois que l'ordre de réquisition n'aura pas spécifié que la réquisition porte sur la propriété de l'immeuble.

AGRICULTURE

ORGANISATION CORPORATIVE.

LOI relative à l'organisation corporative de l'agriculture (2-7 décembre 1940).

Art. 1^{er}. — L'organisation corporative de l'agriculture a pour objet de promouvoir et de gérer les intérêts communs des familles paysannes dans le domaine moral, social et économique.

TITRE I^{er}.

De l'organisation syndicale.

2. — L'organisation corporative est fondée sur le syndicat agricole local, à cadre communal ou intercommunal. Ce syndicat, qui réunit les familles paysannes d'un territoire, est dit corporatif.

Il ne peut exister qu'un seul syndicat agricole corporatif pour une même circonscription locale.

Tous les syndicats agricoles corporatifs locaux sont tenus d'adhérer à l'union agricole corporative régionale ou départementale.

Toutes les unions agricoles corporatives régionales ou départementales doivent participer à l'organisation nationale corporative définie à l'art. 8.

Les organisations corporatives agricoles sont régies par les dispositions du livre III du Code du travail.

Les règlements corporatifs sont obligatoires pour tout professionnel syndiqué ou non.

3. — Les chefs d'exploitation, les salariés et les propriétaires exploitant ou non peuvent adhérer au syndicat agricole corporatif local.

Auront également la faculté d'adhérer les artisans ruraux tels qu'ils seront définis par un décret pris pour l'application de la présente loi.

L'adhésion du chef de famille entraîne la participation à la vie syndicale de tous les membres de la famille qui travaillent avec lui sur la même exploitation.

Le régime des étrangers dans la profession agricole sera précisé par décret.

4. — Le syndicat corporatif agricole local est présidé par un syndic assisté, s'il y a lieu, de syndics adjoints nommés par l'union corporative agricole régionale sur proposition du syndicat local.

5. — Le régime du travail, les conditions juridiques d'exploitation du sol et, généralement, tous les rapports professionnels des membres de la profession entre eux, adhérents ou non au syndicat corporatif local, sont fixés par des règlements. Ces règlements sont établis par des commissions paritaires, constituées au sein du syndicat agricole corporatif local ou d'une réunion de plusieurs syndicats corporatifs locaux et composées de représentants des diverses catégories d'intérêts.

Ils sont proposés à l'organisation corporative régionale, qui peut les modifier ou les unifier.

Les règlements adoptés par l'organisation corporative régionale sont enregistrés par les directeurs des services agricoles compétents. Ils peuvent être déferés, s'il y a lieu, par le commissaire du Gouvernement visé à l'art. 6, au ministre secrétaire d'État à l'Agriculture. Dans ce cas, ils ne sont applicables qu'après avoir été homologués dans le délai d'un mois au plus. Passé ce délai et en l'absence d'une décision ministérielle, ils sont applicables de plein droit.

Toute grève ou tout lock-out au sujet de leur exécution sont interdits.

6. — L'union corporative régionale est présidée par un délégué régional, assisté d'un conseil de douze membres au plus; le délégué et les membres du conseil sont nommés par le ministre secrétaire d'État à l'Agriculture, sur proposition de l'assemblée générale des syndics, transmise par le Conseil national corporatif visé à l'art. 8.

Un commissaire du Gouvernement, nommé par le ministre secrétaire d'État à l'Agriculture, assiste aux assemblées des syndics et aux réunions du conseil de l'union régionale.

Le délégué régional ou, à défaut, le commissaire du Gouvernement, pourra constituer des commissions paritaires et entendre les représentants des commissions paritaires-des syndicats locaux.

La commission prévue au titre V de la présente loi établit, sous réserve d'homologation du ministre secrétaire d'État à

l'Agriculture, la répartition géographique des unions corporatives régionales ou départementales; elle provoque et contrôle les transformations internes et les fusions, comme les créations d'unions agricoles corporatives régionales.

L'actif des organisations qui se fonderont en une union corporative sera dévolu à cette union. Toute disposition tendant à soustraire tout ou partie de l'actif à cette destination est frappée de nullité à dater de la promulgation de la présente loi.

7. — L'union agricole corporative régionale est, à l'échelon de la région ou du département, le centre actif et représentatif de l'activité professionnelle paysanne du territoire. Elle groupe les syndicats corporatifs locaux dont les syndics constituent l'assemblée générale de l'union.

Elle a capacité pour régler dans le cadre de la législation :

a) Les questions relatives au travail, à l'organisation de la prévoyance, de l'assurance et de l'assistance, aux conditions d'habitat et d'hygiène, à l'allègement du travail des femmes et, d'une manière générale, à toutes les conditions de la vie paysanne;

b) Les questions relatives à l'apprentissage et à la formation professionnelle des jeunes ruraux;

c) Les questions relatives à la discipline générale et à l'honneur de la profession;

d) Dans les conditions prévues au titre III de la présente loi, ou directement s'il y a lieu, les questions relatives à la production, à la vente, aux débouchés, aux prix et, d'une manière générale, à l'ensemble de l'économie agricole.

Les dispositions de l'alinéa précédent ne dérogent pas à la législation en vigueur en ce qui concerne la fixation des prix.

Les décisions de l'union agricole corporative régionale sont soumises à l'agrément du Conseil corporatif national.

A défaut de décision prise par l'union corporative régionale, le délégué régional et, à défaut, le commissaire du Gouvernement, soumet ses propositions au Conseil national corporatif.

8. — La réunion des délégués régionaux des unions corporatives régionales ou départementales constitue le Conseil national corporatif agricole. A ce conseil sont représentés les groupes spécialisés

visés au titre III, ainsi que les organismes professionnels divers visés à l'art. 9.

Le Conseil coordonne et contrôle les activités des unions régionales, ainsi que celles des groupes spécialisés et des organismes professionnels.

Le Conseil national propose à l'agrément du ministre secrétaire d'État à l'Agriculture un comité permanent de dix membres qui est, auprès de lui, un organisme consultatif.

Un commissaire du Gouvernement assiste aux réunions du Conseil national et du comité permanent. Il peut déférer au ministre secrétaire d'État à l'Agriculture toutes les décisions prises par le Conseil national ou le comité permanent.

A défaut de décision prise par le Conseil national, le délégué général et, à défaut, le commissaire du Gouvernement, soumet ses propositions au ministre secrétaire d'État à l'Agriculture.

Le ministre statue dans le délai d'un mois, faute de quoi les décisions deviennent exécutoires de plein droit.

TITRE II.

Des institutions agricoles de coopération et de mutualité.

9. — Outre les membres individuels constituant l'organisation syndicale, tous les organismes professionnels agricoles régis par une législation particulière et, notamment, les organismes de coopération et de mutualité, font également partie de l'organisation corporative paysanne aux conditions ci-dessous précisées.

L'adhésion aux divers organismes professionnels agricoles : sociétés coopératives agricoles, caisses de crédit agricole mutuel, caisses d'assurances mutuelles agricoles, sociétés de secours mutuels agricoles, caisses d'assurances sociales agricoles, caisses d'allocations familiales agricoles, coopératives et syndicats d'approvisionnements, syndicats d'utilisation de matériel agricole, syndicats de vente, syndicats de contrôle et, généralement, toutes institutions agricoles d'ordre économique et social, implique l'affiliation à un syndicat corporatif agricole.

Tous les organismes professionnels ci-dessus énumérés doivent constituer une organisation professionnelle unique par

branche d'activité dans les conditions qui seront fixées par le ministre secrétaire d'État à l'Agriculture, sur proposition de la délégation prévue au titre V de la présente loi.

10. — Les conseils d'administration des organismes professionnels agricoles visés à l'art. 9 sont composés pour trois cinquièmes de membres élus par leurs sociétaires et pour deux cinquièmes de membres désignés parmi les sociétaires par les syndicats corporatifs auxquels ceux-ci appartiennent.

11. — Les organisations professionnelles agricoles visées à l'art. 9 doivent, dans les conditions fixées par le Conseil national corporatif agricole, verser une contribution annuelle aux unions régionales corporatives ainsi qu'aux organisations spécialisées. Cette contribution est fonction des cotisations et recettes ainsi que des réserves et des possibilités de chaque organisation.

A titre exceptionnel, en vue de favoriser la mise en application de la présente loi, une première subvention sera fournie avant le 30 mai 1941 par les caisses mutuelles créées en vertu de la loi du 4 juillet 1900, par les caisses de crédit agricole et par les syndicats et coopératives agricoles d'approvisionnement, de vente et de transformation. Le ministre secrétaire d'État à l'Agriculture fixera, par arrêté, la date de ces versements et leur montant. Les fonds provenant de ces subventions professionnelles seront mis à la disposition de la commission prévue au titre V de la présente loi.

Les décisions à prendre pour l'application du présent article par les organisations professionnelles intéressées peuvent l'être par leur conseil d'administration sans qu'il soit nécessaire de réunir l'assemblée générale.

12. — Les organisations professionnelles visées à l'art. 9 sont responsables de l'exécution des articles précédents.

En cas d'inexécution, leur conseil d'administration sera dissous et le ministre secrétaire d'État à l'Agriculture nommera une commission administrative.

TITRE III.

Des groupes spécialisés par productions ou catégories de productions.

13. — Dans le cadre de l'organisation

corporative professionnelle, pour les diverses productions ou catégories de productions dont l'importance le justifie, des groupes spécialisés sont constitués à l'échelon national et comportent, s'il y a lieu, des sections à l'échelon régional ou local.

Ils sont formés de délégués désignés par l'organisation syndicale corporative et investis par elle des pouvoirs nécessaires.

Ils sont compétents pour traiter tous les problèmes concernant l'organisation et la défense économique des productions considérées.

Ils participent, notamment, à l'établissement et à l'application des règlements interprofessionnels destinés à assurer l'équilibre des marchés et des prix ainsi qu'à régler les rapports entre la production et la consommation.

Leurs ressources sont assurées par une contribution sur les produits dont l'importance et les modalités d'assiette et de perception sont fixées par les règlements professionnels et interprofessionnels, approuvés par les ministres responsables et le ministre des Finances.

En ce qui concerne les prix et la réglementation des marchés, leurs décisions, après avis du Conseil corporatif national, sont soumises à l'homologation des ministres responsables et du ministre des Finances.

14. — Le groupe spécialisé auquel se rattachent les coopératives, les syndicats de vente et les syndicats de contrôle de la production intéressée, peut comprendre des représentants de ces organismes pour deux cinquièmes au plus des membres de son organe de direction. Participe en outre, de droit, à cet organe de direction un représentant de l'organisation syndicale corporative de l'échelon territorial correspondant.

Le groupe spécialisé réfère au Conseil corporatif national pour tout projet ou toute action économique mettant en cause l'intérêt général de l'agriculture.

15. — Dans les comités interprofessionnels, provisoires ou non, qui se rapportent à des productions agricoles, les groupes spécialisés représentent l'organisation agricole syndicale corporative.

TITRE IV.

Des chambres régionales d'agriculture.

16. — Des chambres régionales d'agriculture sont créées qui ont pour objet exclusif et reçoivent pour mission de promouvoir, en liaison avec les organisations professionnelles et avec les services du Ministère de l'Agriculture, le progrès de l'agriculture par les applications des sciences aux productions agricoles, animales et végétales. Elles peuvent être associées aux travaux des centres, stations ou laboratoires existant dans leurs rayons respectifs. Elles peuvent, s'il y a lieu, créer des centres, stations ou laboratoires de recherches nouveaux. Leurs ressources sont assurées selon les modalités prévues par la loi du 27 décembre 1927 et le décret-loi du 30 octobre 1935. Un arrêté contresigné du ministre secrétaire d'État à l'Agriculture et du ministre secrétaire d'État aux Finances fixera les conditions d'application du présent article.

Des sections départementales peuvent être constituées au sein des chambres régionales, après avis de la délégation permanente prévue au titre V homologué par le ministre secrétaire d'État à l'Agriculture.

Les chambres d'agriculture créées par la loi du 3 janvier 1924 seront supprimées par arrêté du ministre secrétaire d'État à l'Agriculture dès que l'organisation régionale aura été constituée. Jusqu'à leur suppression, leur activité sera limitée aux questions techniques définies ci-dessus.

Les conditions de dévolution de leur actif seront étudiées et proposées par la commission prévue au titre V.

17. — Les membres des chambres régionales d'agriculture sont présentés par les unions corporatives des régions ou des départements intéressés. Ils sont nommés par le ministre secrétaire d'État à l'Agriculture, lequel peut, en outre, dans la proportion de la moitié au plus, désigner directement des membres qualifiés par leur compétence.

Les directeurs des services agricoles des départements intéressés sont plus spécialement désignés comme conseillers techniques des chambres régionales d'agriculture. Ils sont chargés de veiller à l'exécution des mesures qu'elles adoptent.

18. — L'assemblée permanente des

présidents des chambres d'agriculture est supprimée. Un arrêté du ministre secrétaire d'État à l'Agriculture fixera, avant le 30 avril 1941, les modalités de liquidation. Les biens et les intérêts de l'assemblée permanente sont gérés provisoirement par un comité de trois membres nommés par le ministre secrétaire d'État à l'Agriculture.

Pour l'exercice suivant la promulgation de la présente loi, une somme correspondant au total des subventions annuelles prélevées par l'assemblée permanente des présidents des chambres d'agriculture et par les chambres régionales ou départementales sur leur budget et affectées, au cours des dernières années, aux associations, sociétés agricoles diverses, services professionnels spéciaux ou syndicats, sera prélevée sur les biens de l'assemblée permanente et des chambres d'agriculture et mise à la disposition de la délégation prévue au titre V de la présente loi. Cette somme sera réservée, sous le contrôle du ministre secrétaire d'État à l'Agriculture, aux organisations corporatives et organismes divers qui assumeront les services ayant justifié les subventions antérieures.

Un décret fixera la composition et les conditions de fonctionnement de l'organisme de coordination des travaux des chambres régionales d'agriculture.

TITRE V.

Modalités de réalisation et de transition.

19. — En vue de réaliser le passage de l'organisation professionnelle ancienne à l'organisation corporative, le ministre secrétaire d'État à l'Agriculture nomme une commission de trente membres au plus, délégués à l'organisation corporative paysanne, et désigne son président et les délégués généraux.

La commission a mandat d'étudier et de proposer toute mesure en vue de l'application de la présente loi; d'établir la liaison entre les cadres de la vie paysanne et rurale et le Gouvernement; d'agir au lieu et place des rouages centraux de l'organisation corporative jusqu'à leur création. Elle est, notamment, chargée d'élaborer les projets de textes législatifs et d'établir les règlements d'application de la présente loi qui seront rendus exécutoires par décret pris sur proposition

du ministre secrétaire d'État à l'Agriculture.

Les textes contenant des dispositions financières ou susceptibles d'avoir une incidence financière, concernant les finances publiques ou l'économie générale du pays, seront contresignés par le ministre secrétaire d'État aux Finances.

Le président de la commission de l'organisation corporative paysanne est assisté de délégués généraux, nommés par le ministre secrétaire d'État à l'Agriculture.

Un commissaire du Gouvernement, représentant le ministre secrétaire d'État à l'Agriculture, assiste aux réunions de la commission.

20. — Sur proposition de la commission de l'organisation corporative paysanne, le ministre secrétaire d'État à l'Agriculture désigne des délégués régionaux qui sont chargés, dans le cadre d'une région ou d'un département, d'animer et d'orienter la constitution des organisations corporatives et d'assurer l'application de la présente loi. Ils reçoivent, notamment, tous pouvoirs pour provoquer et réaliser la transformation ou la fusion nécessaire des organisations existantes.

Le ministre secrétaire d'État à l'Agriculture peut, jusqu'au 30 juin 1941, prononcer la dissolution et la liquidation de tout groupement professionnel agricole public ou privé, qui mettrait obstacle ou s'opposerait au développement de l'organisation agricole corporative.

21. — Indépendamment des ressources mises à la disposition de la délégation permanente, par les dispositions précédentes, en vue d'assurer le fonctionnement des services qui, à l'échelon local, régional ou national, auront pour mission de concourir aux mesures de réalisation et de transition prévues par la présente loi, il est ouvert au ministre secrétaire d'État à l'Agriculture un crédit spécial de 30 millions de francs.

22. — Toutes les modifications, transformations, fusions sociales et, généralement, tous actes résultant de l'application de la présente loi, sont exempts des droits de timbre et d'enregistrement.

23. — Toutes dispositions contraires à la présente loi sont abrogées.

TRIBUNAUX MARITIMES

LOI fixant le statut des magistrats des tribunaux maritimes (6-8 décembre 1940).

Art. 1^{er}. — Dans les tribunaux maritimes, le service du parquet et celui de l'instruction sont assurés, dans les conditions fixées par le Code de justice maritime et notamment par l'art. 20, par des conseillers appartenant au corps civil de la justice maritime, qui exercent devant des tribunaux maritimes les fonctions de commissaire du Gouvernement, de juge d'instruction maritime et de substitut.

2. — La hiérarchie des magistrats du corps civil de la justice maritime comporte les classes ci-après :

Conseillers de justice maritime de 3^e classe.

Conseillers de justice maritime de 2^e classe;

Conseillers de justice maritime de 1^{re} classe.

Le nombre de ces magistrats est fixé, dans chaque classe, par décret.

3. — Les magistrats de la justice maritime ne relèvent que de leurs chefs hiérarchiques et du secrétaire d'État à la Marine, dans l'exercice de leurs fonctions.

Ils sont justiciables des tribunaux maritimes pour les infractions prévues par l'art. 4 (1^{er} alinéa) du Code de justice militaire pour l'armée de mer. Toutefois, ils ne peuvent être traduits devant une juridiction maritime, en temps de paix ou en temps de guerre, que sur l'ordre du secrétaire d'État à la Marine.

4. — Les magistrats de la justice maritime sont recrutés par la voie du concours dans les conditions fixées par l'art. 23 (alinéas 2 et 3) du Code de justice maritime. Sont admis au concours dans les mêmes conditions, les candidats provenant des corps civils de la marine créés par les lois du 28 août 1940.

Les nominations sont faites au grade de conseiller de justice maritime de 3^e classe. Elles sont prononcées par arrêté du secrétaire d'État à la Marine.

L'avancement a lieu exclusivement au choix; trois années d'ancienneté au minimum dans chaque classe sont exigées pour passer à la classe supérieure.

5. — Pour la constitution initiale du cadre de ce personnel les conseillers de justice maritime sont recrutés parmi les anciens officiers de justice maritime de classes correspondantes.

Les magistrats de la justice maritime conservent le bénéfice de l'ancienneté de classe qu'ils détenaient antérieurement.

6. — Ces magistrats sont affectés aux différents emplois par décision du secrétaire d'État à la Marine.

7. — Les magistrats de la justice maritime ont autorité selon leurs classes et leurs fonctions sur les personnels civils et militaires mis d'une manière permanente ou temporaire à leur disposition.

8. — Les dispositions du Code de justice maritime relatives au personnel des parquets maritimes sont maintenues, sauf en ce qu'elles ont de contraire à la présente loi dont les modalités d'application seront fixées par des textes ultérieurs.

9. — Le présent décret sera publié, etc.

PENSIONS MILITAIRES

LOI relative à la pension d'invalidité des aspirants des armées de terre et de l'air et à la pension de veuves de ces aspirants (19 octobre-8 décembre 1940).

LOI étendant à certaines catégories de retraités le bénéfice de l'art. 116 de la loi du 29 août 1926 relatif aux avances sur pension (18 novembre-8 décembre 1940).

Art. 1^{er}. — Sont admis au bénéfice des dispositions de l'art. 116 de la loi du 29 août 1926 :

1^o Les fonctionnaires retraités pour invalidité au titre des art. 19, 21 ou 22 de la loi du 14 avril 1924, sous réserve qu'ils aient accompli au moins quinze ans de services effectifs lors de leur admission à la retraite. Pour ces agents, le montant des avances sera calculé, dans tous les cas, sur la pension qui leur reviendrait au titre de l'art. 22 précité;

2^o Les fonctionnaires retraités à un autre titre que l'ancienneté ou l'invalidité et bénéficiaires de pensions proportionnées à la durée des services.

2. — Le présent décret sera publié, etc.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

SERVICE DU CONTENTIEUX

SECRÉTARIAT JURIDIQUE

N° 5902 C'

Service Central: R.B.S. Carlsruhe

Région: _____

OBJET DE LA CONSULTATION

Communication de de Joriers A L

17 août de ~~Dord.~~ Flein (Dreyfus)

27 " " Deilches

31 " " Droit commun Lehringen de Bâle

4/ " " " Yeller de Saurasme

Références :

Observations : *Donner Trausens à AV. le 20/II-42*

D^{re} N° 5902 C'; Aff. : Communication de de Joriers A L, de Flein (Dreyfus), Deilches, Droit commun, Lehringen de Bâle, Yeller de Saurasme.

*W. Lejeune
F. 11/12*

PARIS,

10 Février

42

Communication des
dossiers rentes
d'accident A.L.
V.réf. LH 6 Rh

Direction des Chemins de fer d'Empire de Karlsruhe
(Bureau auxiliaire LH à Strasbourg)

par l'intermédiaire de la Wehrmachtverkehrsdirektion,
(Division des Chemins de fer), PARIS.

J'ai l'honneur de vous accuser réception des
dossiers KLEIN, DEILHES, ZERRINGER et NETTER, que vous
m'avez transmis par votre lettre du 29 Janvier écoulé.

W. Lejeune

TRADUCTION

D. R. B.
R. B. D. KARLSRUHE
Hilfsarbeiter 1 H
à STRASBOURG (Als)

Le 29-1-1942.

N. Réf. 1 H 6 Rh

W 9066

S. N. C. F.

PARIS

g. Robert

par la W. V. D.
Division des Chemins de Fer
PARIS

Objet : Réclamations contre l'Administration française des Chemins de fer en Alsace, Lorraine et au Luxembourg, antérieures à l'occupation; en l'occurrence : accidents Klein et Deilhes, rentes d'accident de droit commun Zehringier et Netter.

X
à titre de preuves
(4 documents joints)

Nous vous transmettons ci-joint à titre de compétence :

- 1) le dossier d'accident du travail R. Klein,
- 2) " " " " Deilhes,
- 3) le dossier de rente d'accident de droit commun Zehringier, Bâle,
- 4) " " " " Netter, Lausanne.

Nous supposons que Madame Klein et Madame Deilhes ne sont pas rentrées en Alsace, Lorraine ou en Luxembourg, les intéressées n'ayant pas rappelé le règlement de leurs affaires. Mme Klein avait, en 1940, son domicile à Oissel (Seine Inférieure); Mme Deilhes est inconnue à Metz où elle résidait avant la guerre.

.....

5 FEV 42 3 FEV 42

Le paiement de la rente d'accident de droit commun Zehringer est, d'après le rapport ci-joint de l'Inspection du Trafic de la R.B. à Bâle, assuré par les Chemins de fer fédéraux depuis le mois de juin 1940. Mais il est à présumer que les C.F.F. demanderont à la S.N.C.F. le remboursement conformément au jugement rendu par le Tribunal civil du canton de Bâle-ville à la date du 3-2-1932.

Le paiement de la rente Netter ne peut être effectué par nous.

signé : Dr. STUCK.

4 Dossiers

(N. Netter abget. 11. 11. 40)

31. 11. 40

#

Paris, le 10 février 1942

A.P.
40

Direction des Services aéro I. Sempin de Carlorude
(Bureau auxiliaire I H a Strasbourg)

par l'intermédiaire de la Wehrmachtverwaltungsrichtung,

Paris (Division des Chocaux de fer)
Paris

Communication

des Domes reuts d'accident AL

V. réf.: 1 H 6 Rh

J'ai l'honneur de vous accuser réception
des domes Klein, Heilich, Lehninger et Volter, que vous
m'avez transmis par votre lettre du 29 janvier écoulé.

APD

de Guo de Boneris

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

SERVICE DU CONTENTIEUX

AFFAIRES GÉNÉRALES

N° 5903 Ln

Service Central: Direction Générale
(Contentieux des Marchés)
Région: _____

D^{no} N° 5903 Ln

Aff. : Plan Comptable

OBJET DE LA CONSULTATION

Projet d'un
PLAN COMPTABLE obligatoire
pour les entreprises.

Références qu'il avait pour la SNCF la
mise en application de ce plan comptable.

Références : v. 5910 Me (doctrine et principes)
sur la maximum généralisation obligatoire

Observations :

Scans de 28 de MAR 10 27/4/42 p 234

Indice descriptif avec à intention de l'application de plan de
14.4.42 et 6-9/6/42

Comme l'application - A - 11 pages de 2 1/2 cm

Imperial

Yacht Club of the City of New York

(E. L. Smith, Secretary)
100 West 45th Street

Empire State

Yacht Club of the City of New York
100 West 45th Street

1 22/2/42
D 7203/10

COPIE pour le Service du Contentieux

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMISERES EN FRANÇAIS	
DIRECTION GÉNÉRALE	
23 FEV 1942	
Doss. N° D 203 / w	Page N° 6.

16 Février 1942

Plan Comptable

Monsieur le Président,

"Nous pouvons signaler à M. CHEZLEPRETRE que ce plan comptable ne doit pas s'appliquer purement et simplement à la S.N.C.F.; il faut dépendent le faire avec les nuances nécessaires, car il existe dans ce plan, notamment en matière d'amortissements et de fonds de renouvellement, certains principes que nous aurons intérêt à invoquer pour nos discussions avec l'Etat : il ne faut donc écarter que les questions purement formelles, mais réserver les principes généraux qui peuvent nous être favorables.

Par ailleurs, il est probable que l'on nous imposera, au moins, une forme de comptabilité qui s'en inspire. Il convient donc d'étudier, dès maintenant, l'adaptation de cette loi à la S.N.C.F. Notamment, la révision du bilan que j'avais demandée doit être à nouveau réexaminée en tenant compte de ces dispositions nouvelles.

signé : FOURNIER" 19/2/42

M. CHEZLEPRETRE, Directeur de la Documentation Economique au Secrétariat d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances, Secrétaire de la Commission Interministérielle du Plan Comptable, a remis officieusement à notre Service du Contrôle des Marchés un exemplaire du Plan Comptable qui va être imposé à toutes les entreprises par une loi en cours d'élaboration.

M. CHEZLEPRETRE a indiqué qu'il accueillerait volontiers les observations que la S.N.C.F. pourrait avoir à présenter au sujet de ce Plan Comptable.

J'ai fait étudier ce document par les Services qualifiés et principalement par les Services Financiers.

Cette étude m'a amené à conclure qu'il était désirable que le Plan Comptable ne fût pas appliqué à la S.N.C.F.

J'ai donc préparé le projet de note ci-jointe que je me propose de faire remettre à M. CHEZLEPRETRE si vous en approuvez la teneur.

Le Directeur Général,
signé : LE BESNERAIS

AVISE : "M. OLIVIER, m'en téléphoner" - Signé : LE BESNERAIS
COPIE à : F, B, O, X -

24 FEV 42

T E X T E S
PREVOYANT, EN FAVEUR DES CHEMINS DE FER
OU DE LA S.N.C.F.,
DES DEROGATIONS AU DROIT COMMUN.

ECONOMATS.-

La loi du 25 Mars 1910 (art.75 et s. L. Ier du Code du Travail) a supprimé les Economats et a interdit aux employeurs de vendre directement ou indirectement à leurs ouvriers et employés des denrées et marchandises de quelque nature que ce soit.

Mais l'article 3 de cette loi (art.77, L. Ier C.T.) a prévu que les Economats des Réseaux de Chemins de fer, qui sont placés sous le contrôle de l'Etat, ne tombent pas sous le coup de cette interdiction sous la triple réserve:

- 1°) que le personnel ne soit pas obligé de se fournir à l'Economat;
- 2°) que la vente des denrées et marchandises ne rapporte à l'employeur aucun bénéfice;
- 3°) que l'Economat soit géré sous le contrôle d'une commission composée, pour un tiers au moins, de délégués élus par les ouvriers et employés du Réseau.

Une consultation du personnel sur la suppression ou le maintien de l'Economat de chaque Réseau doit avoir lieu tous les cinq ans.

ASSURANCES SOCIALES ET RETRAITES.-

La loi du 30 Avril 1930 sur les assurances sociales, dont la disposition a été reprise par l'article 23 du décret-loi du 28 octobre 1935, stipule dans son article 49 que "les salariés ... des Chemins de fer d'intérêt général, des Chemins de fer de

l'Etat, demeurent respectivement soumis aux législations ou règlements qui les régissent à l'égard des risques garantis par la présente loi".

Ce texte ajoute qu' "un décret fixera les règles de coordination des divers régimes ou le régime général des Assurances sociales et déterminera le mode de liquidation des droits de l'intéressé qui passera d'un régime à l'autre, et, notamment, de l'agent qui viendrait à quitter le service ou l'Administration, avant d'avoir droit à une pension, et le transfert de la valeur de ses droits aux assurances sociales et inversement".

En exécution de cette disposition, un décret du 30 juin 1931 a fixé le régime d'assurances des agents des grands réseaux ainsi que les règles de coordination de ce régime avec le régime général des assurances sociales.

Ce décret a été abrogé et remplacé par un décret du 6 Août 1938 modifié par les décrets du 19 mars 1940 et du 16 avril 1941, décrets qui concernent les agents de la S.N.C.F. autres que ceux en service dans les départements du Haut-Rhin, du Bas-Rhin et de la Moselle.

La décret du 6 août 1938 a prévu la création d'une Caisse de Prévoyance chargée d'assurer les prestations -caisse possédant la "personnalité financière autonome dans le cadre de la Société Nationale".

Par ailleurs, la loi du 21 juillet 1909, complétée par la loi du 28 décembre 1911, a prescrit aux "grands réseaux et à l'Administration des Chemins de fer de l'Etat de modifier leurs règlements de retraite de façon à assurer à tous leurs agents les droits et avantages minima" qu'elle déterminait et a fait l'obligation aux grands réseaux de soumettre leurs nouveaux règlements à l'homologation du Ministre des Travaux Publics.

Les décrets de 1931 et de 1938 susvisés et les règlements homologués ont réglementé la situation des agents passant du régime retraite des réseaux au régime assurances sociales de droit commun et réciproquement.

ALLOCATIONS FAMILIALES.-

L'article 41 du décret du 29 juillet 1939 (C. de la Famille) a prévu que "le personnel du cadre permanent de la Société

Nationale des Chemins de fer Français restera soumis, jusqu'à l'entrée en vigueur du présent chapitre (chapitre 2, des Allocations familiales) aux règles du régime particulier qui lui est applicable depuis le 1er janvier 1939.

En vertu de l'article 163 du décret du 29 juillet 1939, les dispositions du chapitre 2 des Allocations familiales ont été mises en vigueur le 1er avril 1940.

Depuis cette date, la S.N.C.F. se trouve soumise au régime de droit commun, alors qu'antérieurement les règlements spéciaux aux allocations pour charges de famille étaient seuls applicables au personnel des Chemins de fer.

PAYEMENTS DE CERTAINES SOMMES APRES DECES D'AGENTS OU DE RETRAITES.-

Par dérogation au droit commun, l'article 31 de la loi du 27 février 1906, modifié par l'article 18 de la loi du 12 avril 1922, a prévu que le paiement de traitements, soldes ou salaires restant dus au décès des fonctionnaires, militaires, etc.. et des arrérages restant dus au décès des titulaires de pensions de l'Etat, des départements, etc.. serait valablement effectué entre les mains de l'époux survivant, à moins d'opposition par des héritiers légataires ou créanciers.

Le bénéfice de cette disposition a été étendu, par une loi du 30 janvier 1907, aux paiements à faire aux veuves des employés et ouvriers en activité ou en retraite des Compagnies de Chemins de fer d'intérêt général.

ACCIDENTS DU TRAVAIL.-

Aux termes de l'article 11 du décret du 12 novembre 1938, " par dérogation à l'article 28 de la loi du 9 avril 1898 modifiée par la loi du 1er juillet 1938, la Société Nationale des Chemins de fer Français est dispensée de verser à la Caisse nationale des Retraites le capital représentatif des rentes allouées en vertu de la législation sur les accidents du travail."

Et en vertu de l'article 12 du même décret (inséré dans le Code de l'Enregistrement, art. 757 ter) "la Société Nationale des Chemins de fer Français est exonérée du paiement des taxes instituées par l'article 24 de la loi du 9 avril 1898, l'article 1er de la loi du 25 novembre 1916, l'article 2 de la loi du 14 mai 1930 et l'article 4 de la loi du 17 juillet 1937."

CUMULS.-

Le décret du 29 octobre 1936, qui a interdit aux fonctionnaires d'exercer une profession industrielle ou commerciale, d'occuper un emploi privé rétribué ou d'effectuer à titre privé un travail moyennant rémunération, a expressément étendu cette prohibition "aux personnels commissionnés ou titulaires des Réseaux de Chemins de fer d'intérêt général".

Et la loi du 11 octobre 1940 sur les cumuls d'emplois visé également les personnels commissionnés ou titulaires de la Société Nationale des Chemins de fer ou des Réseaux de Chemins de fer d'intérêt local etc...

PERSONNEL.-

Plusieurs textes dérogeant au droit commun en matière de législation du travail:

- un décret-loi du 12 novembre 1938 a pris diverses mesures intéressant la Société Nationale (détachement d'agents du cadre permanent de la Société Nationale des Chemins de fer Français dans les usines et ateliers travaillant pour la défense nationale -art.18; admission à la retraite des agents et fonctionnaires de la Société Nationale ayant atteint les conditions d'âge pour bénéficier d'une retraite normale);

- un décret-loi du 6 octobre 1939 a autorisé la S.N.C.F. à suspendre l'application de certaines dispositions de la Convention Collective du personnel du cadre permanent sous réserve de l'approbation du Ministre des Travaux publics;

- un décret-loi du 21 avril 1939 a modifié certaines dispositions de la Convention Collective du personnel auxiliaire de la S.N.C.F. et un autre décret-loi du 6 octobre 1939 a autorisé la S.N.C.F. à réglementer sous réserve de l'approbation du Ministre des Travaux Publics les conditions de recrutement et d'utilisation de ce personnel nonobstant toutes dispositions législatives réglementaires ou contractuelles contraires.

- un autre décret-loi du 25 août 1939 a fixé les modalités de résorption du personnel en surnombre de la S.N.C.F.;

- une loi du 18 septembre 1940, étendant au personnel des Chemins de fer les dispositions de la loi du 17 juillet 1940, a prévu que "les Fonctionnaires et agents du cadre permanent de la Société Nationale des Chemins de fer Français pourront être licenciés nonobstant toutes dispositions législatives ou contractuelles contraires" par décision du Secrétaire d'Etat aux

Communications. Une prorogation de ces dispositions jusqu'au 31 mars 1941 a été édictée par une première loi du 23 octobre 1940, puis, jusqu'à une date qui sera fixée par décret, par une deuxième loi du 14 octobre 1941; lesdites lois visant expressément les Réseaux de chemins de fer d'intérêt général;

- Une loi du 27 août 1941 fixe la procédure à suivre pour la suspension des agents de la Société Nationale des Chemins de fer Français telle qu'elle est prévue par l'article 5 du décret-loi du 9 avril 1940 relative aux sanctions administratives encourues par les fonctionnaires et agents de services publics concédés;

- Une loi du 29 octobre 1931, art. 12, a soumis à un Tribunal Arbitral les contestations d'ordre collectif s'élevant entre 1 ou plusieurs réseaux et le personnel; et un décret-loi du 31 août 1937 a repris cette disposition dans son article 21, en ce qui regarde les contestations d'ordre collectif s'élevant entre le personnel et la Société Nationale;

- un décret-loi du 29 octobre 1939 a prévu que pendant la durée des hostilités, des décrets simples fixeraient la durée du congé annuel en ce qui concerne les agents du cadre permanent de la Société Nationale des Chemins de fer.

Le décret du 4 mai 1940 a été pris en vertu de ce texte.

LEGISLATION SUR LES SOCIÉTÉS.-

- Le décret-loi du 31 août 1937 a, dans son article 2, dispensé la Société Nationale des Chemins de fer Français des formalités légales de constitution et, notamment, des formalités de publicité; elle a frappé d'inaliénabilité et d'insaisissabilité les actions remises à l'Etat;

- Le Conseil d'Administration de la Société Nationale a été réorganisé par une loi spéciale, loi du 10 octobre 1940.

REMPLOIS EN TITRES DES RESEAUX ET DE LA S.N.C.F.-

La loi du 9 mars 1923 a prévu que les obligations de la Cie du Chemin de fer du Nord, de la Cie du Chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, de la Cie des Chemins de fer de l'Est, de la Cie du Chemin de fer de Paris à Orléans, de la Cie des Chemins de fer du Midi, du Syndicat des Chemins de fer de Grande Ceinture de Paris, de l'Administration des Chemins de fer de l'Etat et du Réseau d'Alsace et de Lorraine sont comprises au nombre des valeurs admises pour tous emplois et remplois de

fonds en valeurs garanties par l'Etat.

Et l'article 13 du décret-loi du 31 août 1937 stipule que " 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. Ce texte a été complété par le décret-loi du 14 juin 1938, en ce qui regarde "tous les titres représentatifs d'emprunts quelle qu'en soit la nature et quelle qu'en soit la durée (Obligations, bons, billets à ordre, emplois sous seings privés, etc...) à réaliser tant par la S.N.C.F. que par les grands réseaux."

PRELEVEMENT DE 10 %.-

Un décret-loi du 31 août 1937 a supprimé le prélèvement des 10 % en ce qui concerne "les titres d'emprunts..... des réseaux des chemins de fer d'intérêt général, lorsque ces titres appartiennent à des personnes physiques."

LEGISLATION SUR LES PRIX.-

Une loi du 21 octobre 1940 a édicté des règles applicables en matière de prix; l'article 1er de cette loi dispose, dans son dernier alinéa : "Les présentes dispositions ne modifient en rien le statut du blé, du sucre et du vin. Elles ne sont pas applicables aux tarifs de la Société Nationale des Chemins de fer Français."

DISPOSITIONS FISCALES.-

Enregistrement.

1. La formalité de l'enregistrement en débet est remplacée par un visa daté et signé par le Receveur de l'Enregistrement compétent en ce qui concerne les procès-verbaux dressés en vertu de l'article 23 de la loi du 15 juillet 1845. (art. 484 et 486 C.E.) (Loi sur la police des chemins de fer).
2. Le décret-loi du 31 août 1937 a exonéré de tous droits d'enregistrement et de transcription les actes relatifs à la

constitution de la S.N.C.F. ainsi que ceux relatifs à la mutation des biens et droits transférés (art. 667 bis et 793 ter C.E.)

Timbre.

1. Le montant des droits de timbre quittance sur les billets de voyageurs et des bulletins de bagages à verser au Trésor par les grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général est déterminé forfaitairement par l'application, au nombre total des billets et au nombre total des bulletins de bagages, d'un taux unitaire moyen calculé suivant des règles particulières. (V. art. 123 C.T.).

2. La formalité du visa pour timbre en débet est remplacée par un visa daté et signé du Receveur de l'Enregistrement compétent, en ce qui concerne les procès-verbaux dressés en vertu de l'article 23 de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer.

3. Des dispositions spéciales à la Société Nationale des Chemins de fer visent la détermination forfaitaire des droits de timbre à verser au Trésor en ce qui concerne le timbre des récépissés en matière de contrat de transport (art. 193 et s. C.T.).

Impôt sur les transports.

- Avant la loi du 19 mai 1941, la S.N.C.F. bénéficiait d'un régime spécial, la taxe à la production remplaçant, à son égard, l'impôt sur les transports voyageurs et marchandises. Ce régime a été étendu à tous les transports par voie de terre par la loi du 19 mai 1941 susvisée.

Impôt sur le revenu des valeurs mobilières.

- 1. La Convention du 31 août 1937 a exonéré de l'impôt sur le revenu des valeurs mobilières les obligations et bons des Réseaux, détenus au 31 décembre 1937 par les Caisses de Retraites, de Pensions et de Prévoyance des Chemins de fer ainsi que, en cas de conversion, les titres des mêmes réseaux délivrés en représentation de ces bons et obligations.

La même Convention a exonéré de l'impôt sur le revenu des capitaux mobiliers les produits des actions A de la Société Nationale des Chemins de fer Français pendant la durée du blo-
cage de ces actions, ainsi que les sommes versées par la Société Nationale aux Compagnies au titre de l'intérêt statutaire et du dividende réservé (art. 149 bis C.V.M.).

En outre, la loi du 30 novembre 1941 exonère de l'impôt sur les valeurs mobilières les titres d'emprunts de la Société Nationale des Chemins de fer Français, lorsqu'ils sont détenus par

les Compagnies du Nord, de l'Est, du P.O., du P.L.M. et du Midi. Cette loi fait bénéficier de la même exonération les titres émis par les Compagnies dans l'intérêt de l'exploitation du Chemin de fer, lorsqu'ils sont détenus par la Compagnie émettrice.

2. En vertu de l'article 153 C.V.M., lorsqu'une société a reçu en représentation d'apports par elle faits à une autre société des actions ou parts d'intérêts représentant la moitié au moins du capital social de cette dernière société, les dividendes distribués par la première société sont exonérés, pour chaque exercice, de la taxe sur le revenu des capitaux mobiliers dans la mesure des produits de ces actions ou parts d'intérêts touchés par elle au cours de l'exercice, à la condition que ces actions ou parts d'intérêts soient restées inscrites au nom de la société, qu'elles représentent toujours la moitié au moins du capital social et que leurs produits aient acquitté l'impôt sur le revenu des valeurs mobilières.

La dispense ainsi établie était déjà étendue par le Code des Valeurs Mobilières aux obligations des grands réseaux français et des chemins de fer de grande ceinture de Paris.

La loi du 2 décembre 1941 a modifié le texte du C.V.M. et vise non seulement les obligations des anciens grands réseaux, mais en outre les obligations de la Société Nationale des Chemins de fer Français.

13 Février 1942.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES

sur le projet de Plan Comptable
présenté par la Commission interministérielle

La Commission interministérielle instituée par décret du 22 avril 1941 a élaboré un plan comptable susceptible d'être rendu obligatoire pour toutes les entreprises installées en France. Ce plan comptable est présenté par M. CHEZLEPRETRE, Directeur de la documentation économique, dans un rapport qui doit être discuté par la Commission dans sa réunion plénière du 29 janvier 1942.

Il donne tout d'abord un cadre groupant les comptes en dix classes, numérotées de zéro à neuf. Ces classes sont les suivantes :

Comptes statiques			Capitaux et investissements	Classe n° 0
			Comptes financiers	Classe n° 1
			Comptes transitoires	Classe n° 2
			Comptes des stocks et achats	Classe n° 3
			Comptes des dépenses par nature	Classe n° 4
			Comptes de répartition	Classe n° 5
			Comptes des frais par sections	Classe n° 6
			Comptes des prix de revient des produits	Classe n° 7
			Comptes des ventes et recettes accessoires	Classe n° 8
			Comptes de résultats	Classe n° 9
Comptes de Mouvement	Comptes participant aux résultats	Comptes de l'Exploitation	Comptabilité industrielle	
			Comptes des ventes et résultats	

Chaque classe comporte elle-même dix comptes principaux numérotés comme le sont les classes elles-mêmes, de zéro à neuf. Les comptes principaux sont subdivisés en comptes accessoires, lesquels comprennent des sous-comptes numérotés de même de zéro à neuf. La nomenclature des comptes prévue au plan, dérive ainsi d'une classification décimale qui doit en faciliter l'usage.

Le rapport définit ensuite chacun des comptes figurant au plan et il en décrit le jeu.

Enfin, dans un projet de Loi comptable comprenant trois articles, il énonce les sanctions - particulièrement sévères - qui seront prises à l'égard des comptables et des chefs d'entreprises qui essaieront de tenir une comptabilité de forme différente de celle qui est prévue.

Considéré ainsi dans son ensemble le plan comptable apparaît comme étant le résultat d'une étude théorique très poussée. C'est un monument et sa mise en oeuvre ne laissera pas d'embarrasser bon nombre de comptables de petites ou de moyennes entreprises.

L'examen détaillé des comptes qu'il renferme amène à constater que le projet soumis comporte des dispositions qui sortent des limites ordinairement assignées à un plan comptable :

- 1^o) Il prévoit la détermination strictement comptable et non pas plus ou moins statistique par des méthodes fixées une fois pour toutes, du prix de revient de chacun des produits de chaque industrie.
- 2^o) Il pose en principe que toute la documentation comptable dans laquelle rien n'est laissé à l'initiative du Chef d'entreprise, doit obligatoirement être tenue à la disposition de certains des représentants de l'Etat.
- 3^o) Il fixe d'une manière absolue le mode de constitution dans chaque entreprise, d'un fonds de renouvellement du matériel et l'utilisation des réserves correspondantes.

Le projet ne résout naturellement pas dans le détail les innombrables problèmes qui se posent et laisse au Comité d'organisation de chaque industrie le soin de fixer les coefficients ou de préciser les aménagements que la mise en application rendra nécessaires. Les Comités d'organisation ne jouiront d'ailleurs que d'une liberté toute relative, les décisions prises par chacun d'eux ne l'étant qu'ad referendum.

La présente étude comprend deux parties :

- dans la première, les principales dispositions sont analysées et critiquées;
- dans la seconde, il est recherché si l'application à la S.N.C.F. des règles édictées est possible.

I

Le plan comptable qui est présenté procède avant tout de l'idée générale de normalisation des instruments de travail. Il ne peut en aucune manière venir à l'esprit de critiquer cette idée générale. Nous nous demandons toutefois si, dans le cas présent, il est pratiquement possible de normaliser jusque dans le détail. Considérée comme un instrument de travail, la comptabilité doit, en effet, s'adapter aux besoins de l'industrie à laquelle elle se rattache. Elle doit, en outre, tenir compte des moyens dont dispose cette industrie. Si donc, on estime que les grandes lignes du classement proposé pour les comptes sont applicables à toutes les comptabilités, il en va différemment du détail des comptes, et surtout de leur maniement complexe et des documents qui leur sont joints. Un façonnier qui emploie une dizaine d'ouvriers doit d'après le projet, tenir une comptabilité semblable - au volume près - à celle qui est tenue par la S.N.C.F.

Toutes les entreprises sont en effet visées par le projet. Les Sociétés concessionnaires font simplement l'objet de la précision suivante :

"Les immobilisations des entreprises concessionnaires seront classées comme celles des autres entreprises; mais il sera ouvert dans les comptabilités des entreprises concessionnaires, pour chaque catégorie d'immobilisations, autant de comptes distincts qu'il y aura d'immobilisations régies par des concessions différentes".

Si nous rapprochons les difficultés techniques qu'auront à vaincre les comptables, des sanctions qui les menaceront dans le cas où ils céderont à la tentation de les éviter d'une manière frauduleuse, nous pouvons nous demander s'il se trouvera en France assez de spécialistes pour tenir tous les postes qui seront offerts. Il semble d'ailleurs résulter de la lecture du projet de

loi joint au texte, qu'à chaque entreprise sera attaché un comptable agréé, chargé d'assurer la tenue de la comptabilité. Il partagera avec le Chef d'entreprise la responsabilité en cas de non application des dispositions de la loi.

La difficulté que nous venons de faire ressortir, n'a certainement pas échappé aux rédacteurs du projet. Mais elle était pour eux inévitable, étant donné le but réel qui était poursuivi, à savoir :

- organiser un contrôle automatique des prix de revient;
- indiquer les règles précises auxquelles doit être soumis l'amortissement des dépenses non inscrites au compte d'Exploitation des entreprises;
- sauvegarder, compte tenu des tendances actuelles de la politique économique, le patrimoine industriel national, en organisant le renouvellement du matériel.

Nous allons examiner successivement chacun de ces trois points.

La détermination des prix de revient industriels a fait jusqu'à ce jour l'objet de nombreuses études et il est impossible de dire que dans la plupart des cas une solution rationnelle ait été trouvée. La méthode doit évidemment varier avec le genre d'industrie. Quant à sa mise en oeuvre, elle peut, soit être incorporée dans le travail comptable lui-même par les entreprises qui disposent d'une comptabilité industrielle, soit faire l'objet de calculs statistiques distincts, prenant pour base certains des résultats comptables. Le projet prévoit encore cette distinction; mais il précise que seront dispensées de la tenue de la comptabilité industrielle, les seules entreprises qui en auront obtenu l'autorisation. La tendance à la généralisation de la comptabilité industrielle est très nette. Si l'on fait abstraction de cette concession, à défaut de laquelle la comptabilité des petites entreprises aurait présenté des difficultés insurmontables par leurs faibles moyens, on peut dire que le projet apporte une solution péremptoire au problème de la détermination des prix de revient. Nous verrons par la suite que dans le cas particulier de la S.N.C.F., cette solution n'est nullement satisfaisante. Il convient de dire que, parallèlement à la

Commission interministérielle, la CEGOS avait étudié la question. Nous avons participé à ses travaux et nous avons été amenés à combattre la méthode qu'elle préconisait, alors que cette méthode était beaucoup plus libérale que la méthode actuelle.

Le projet donne le détail des éléments qui doivent intervenir dans la détermination des prix de revient; il donne même, pour dissiper toute ambiguïté, les éléments qui ne doivent pas intervenir dans cette détermination.

Les dépenses tout d'abord classées dans des compte qui les groupent par origine, transitent dans des comptes de répartition où se prépare un nouveau groupement basé sur la destination des dépenses. Parmi ces dernières, les unes sont conformes à la réalité. D'autres, les dépenses financières, sont fixées d'une manière conventionnelle, afin d'éviter l'incidence sur le prix de revient d'un même objet de modes de financement différents des entreprises.

"La rémunération théorique des capitaux investis est calculée en appliquant au montant des capitaux à rémunérer de l'entreprise, un taux moyen professionnel exprimant le rapport entre le total des dépenses financières de l'ensemble des entreprises de la profession et le total des capitaux à rémunérer de ces mêmes entreprises".

"Le taux moyen professionnel de rémunération est fixé à la fin de chaque exercice pour toute la durée de l'exercice suivant, par le Comité d'organisation".

Les éléments qui doivent, en définitive, intervenir dans le calcul des prix de revient, sont, au sortir des comptes de répartition, traités dans une "feuille de répartition" dont le modèle est imposé; ainsi se trouve préparée l'inscription des différentes dépenses au débit des comptes de frais par section. A noter que le projet laisse à chaque Comité d'organisation, le soin de fixer les règles de répartition propres à chaque industrie.

Les frais étant répartis par section, il est procédé à leur inscription au compte définitif de prix de revient, à l'aide de documents annexes appelés "feuilles d'imputation" dont le modèle est imposé par le projet.

Ce raccourci donne une idée du travail complexe à exécuter. Ce travail aura pour résultat de rendre possible, sinon aisé, le contrôle des prix de revient. Les documents comptables devront en effet être communiqués dans certains cas; il est toutefois précisé que "la communication des documents comptables est réservée aux tiers spécialement habilités à les demander et à les recevoir, notamment aux agents de certaines Administrations publiques et aux Comités d'organisation".

2) Les prescriptions relatives aux amortissements comprennent tout d'abord des définitions :

- l'amortissement est la constatation comptable de la perte subie sur la valeur d'origine des immobilisations qui se déprécie nécessairement avec le temps;
- l'annuité d'amortissement est la charge annuelle nécessitée par l'amortissement;
- le taux d'amortissement est le rapport entre l'annuité d'amortissement et la valeur d'origine inscrite au compte d'immobilisation de la classe zéro.

Les règles d'application suivantes sont édictées :

- le taux d'amortissement est fonction de la durée d'utilisation des immobilisations. Il est fixé :
 - par le Chef d'entreprise lorsque cette durée est exactement connue, soit qu'elle ait été prévue par la loi, soit qu'elle résulte d'un contrat (concession, droit au bail);
 - par le Comité d'organisation professionnelle, pour l'ensemble des entreprises entrant dans son ressort, lorsque cette durée dépend de l'usure ou de la désuétude.
- les annuités d'amortissement constituent des charges d'exploitation et sont à comprendre dans le calcul des prix de revient;
- les amortissements doivent être obligatoirement pratiqués chaque année, même en l'absence de bénéfices;
- pour les immobilisations sorties de l'actif, les amortissements sont retirés des comptes d'amortissement en même temps que les immobilisations sont supprimées des comptes d'immobilisation;
- il n'est pas obligatoire d'individualiser les amortissements;
- les amortissements sont inscrits à l'actif du Bilan;
- les immobilisations entièrement amorties sont portées à un compte spécial de l'actif;
- les frais d'établissement peuvent être amortis dès la première année. Si la situation financière des entreprises ne permet pas un apurement aussi rapide, l'amortissement doit être effectué le plus tôt possible. En tout état de cause, l'amortissement annuel de ce poste ne peut pas être inférieur au cinquième du solde disponible du compte de pertes et profits de l'exercice.

3) Les règles relatives à la constitution et à l'utilisation du fonds de renouvellement sont très importantes. Nous donnerons in extenso la définition suivante qui intéresse particulièrement la S.N.C.F. :

"Le fonds de renouvellement se divise en deux catégories :

- d'une part le fonds de renouvellement des immobilisations d'exploitation constitué à partir de la mise en application du plan comptable et destiné à fournir aux entreprises, compte tenu de la différence entre la valeur de remplacement et la valeur d'origine des immobilisations d'exploitation, les disponibilités nécessaires au renouvellement des dites immobilisations;

- d'autre part le fonds de renouvellement constitué antérieurement à l'entrée en vigueur du plan comptable, en vertu de dispositions d'ordre fiscal ou d'obligations contractuelles (entreprises concessionnaires)".

Le compte du fonds de renouvellement doit être divisé en autant de sous-comptes distincts qu'il existe de comptes principaux d'immobilisations et subdivisé en autant de sous-comptes accessoires qu'il existe de catégories d'immobilisations amorties à des taux différents.

Chaque compte ou sous-compte doit recevoir l'ensemble des annuités de renouvellement dont la détermination est définie comme suit :

"L'annuité de renouvellement nécessaire à la constitution du fonds de renouvellement est calculée en appliquant à la plus-value ou à la moins-value d'évaluation le taux d'amortissement de l'immobilisation considérée. Cette annuité peut donc être positive ou négative.

"Les annuités de renouvellement sont comprises dans le calcul du prix de revient; les comptes de prix de revient sont débités : de la somme de l'annuité d'amortissement et de l'annuité de renouvellement, si cette dernière est positive, ou de la différence entre l'annuité d'amortissement et l'annuité de renouvellement, si cette dernière est négative.

"Dans la mesure où elle permet une perception supplémentaire sur le consommateur, l'intégration du fonds de renouvellement dans le prix de revient oblige l'entreprise au emploi de ce fonds.

"Après emploi, le fonds constitué devient la propriété de l'entreprise.

"Jusque là, il doit être déposé dans les Caisses du Trésor Public ou placé en valeurs d'Etat nominatives dont la liste sera arrêtée par le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances. Ce dépôt ou placement s'effectue

"obligatoirement dans les trois premiers mois de chaque année,
"sous le contrôle de l'Administration des Contributions Directes
"et, le cas échéant, des commissaires aux comptes des Sociétés
"anonymes.

"Les intérêts de ce dépôt ou de ce placement sont acquis à
"l'entreprise et compensent ainsi dans une certaine mesure les
"insuffisances qui pourraient être constatées dans la constitu-
"tion du fonds de renouvellement.

"Si le fonds constitué n'est pas déposé dans les Caisses du
"Trésor ou employé à l'achat de valeurs d'Etat à l'expiration
"du premier trimestre, il y a délit; ce délit est réprimé dans les
"conditions prévues aux articles 406 et 408 du Code Pénal.

"D'autre part, si le remploi n'est pas effectué dans le délai
"et dans les conditions prévues ci-après, le fonds de renouvelle-
"ment fait retour à l'Etat qui, sur décision du Ministre Secré-
"taire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances, peut le
"laisser à la disposition de la profession pour les fins déter-
"minées.

"Le fonds de renouvellement doit être remployé dans un délai
"aussi proche que possible, à fixer par les Comités d'organisa-
"tion pour chaque poste d'immobilisation.

"Le remploi doit permettre le renouvellement des immobilisa-
"tions et leur remplacement par d'autres plus appropriés aux
"techniques nouvelles. Il n'a pas pour but de faciliter l'exten-
"sion de l'entreprise. Il peut cependant être fait dans une en-
"treprise en immobilisation d'une catégorie autre que celle pour
"laquelle le fonds a été créé.

"Pour permettre la surveillance du remploi, les entreprises
"auront à tenir des fiches d'un modèle prévu".

Les dispositions qui précèdent codifient l'intervention de
l'Etat dans la gestion des affaires privées. Cette intervention,
sous couvert de mettre une limite aux bénéfices réalisés par
les entreprises, est une innovation très importante.

Telles sont, dans les grandes lignes, les caractéristiques
du projet de Plan comptable. D'autres particularités de détail
mériteraient certainement d'être signalées. Mais le temps nous
a manqué pour faire de ce document copieux une étude plus
approfondie.

II

Toutes les dispositions du projet de plan comptable sont en principe susceptibles d'être imposées à la S.N.C.F.. Tout au moins, il faut estimer que pour être libéré de certaines d'entre elles, il serait nécessaire de le demander. Il convient donc de faire le point dès maintenant. Nous serons obligé de nous limiter encore ici aux grandes lignes du projet.

Livres de comptabilité obligatoires -

Nous ne voyons aucun inconvénient à la tenue des livres suivants qui sont ou qui deviendront obligatoires :

- Livre Journal
- Livre d'inventaire
- Livre de copies de lettres
- Grand Livre
- Livre de Balance
- Journal de Caisse
- Journal de Banques et Chèques Postaux
- Livre de paye.

Pour ce dernier, signalons qu'il ne nous est pas imposé à l'heure actuelle et que nous devons pouvoir maintenir notre position.

Forme du Compte d'Exploitation et du Compte de Profits et Pertes -

Nous ne voyons pas la possibilité d'intégrer la formule actuelle de notre compte d'Exploitation dans le cadre prévu par le plan comptable.

Il en est de même du compte de Profits et Pertes.

Il y aurait lieu de faire observer, le cas échéant, que la contexture de ces deux documents est dictée par les termes de la Convention du 31 août 1937.

Il est vraisemblable que nous serions autorisés à conserver notre méthode.

Bilan -

Il n'y aurait aucune difficulté à adopter la forme proposée. Cependant, les modifications successives que nous avons dû apporter

au Bilan de la S.N.C.F. depuis sa création, montrent bien que les sujétions que nous avons rencontrées sont nombreuses. Il faudrait les écarter pour s'en tenir à la forme nouvelle.

Classification des comptes -

Le système décimal de classification qui est utilisé dans le projet est certainement très étudié et son application à la S.N.C.F. pourrait être envisagée moyennant quelques aménagements. Il est, en effet, à craindre que le grand nombre des comptes tenus à la S.N.C.F. ne rende nécessaire des cascades successives, puisque chaque catégorie doit comprendre au maximum dix comptes de la catégorie suivante.

Comptabilisation des immobilisations -

Le projet de plan comptable prévoit que les immobilisations corporelles d'exploitation sont inscrites en comptabilité pour leur prix de revient d'achat. Si elles sont créées par l'entreprise, elles sont comptabilisées pour leur prix de revient. Il est précisé que les droits de mutation, honoraires et frais d'actes versés pour l'acquisition des immobilisations d'exploitation ne sont pas compris dans leur valeur d'origine.

Ces règles sembleraient interdire à la S.N.C.F. de majorer de frais généraux et de charges intercalaires le prix d'achat payé aux constructeurs et entrepreneurs pour les installations et le matériel imputés au compte d'établissement.

Comptabilisation des prix de revient -

Les difficultés exposées ci-dessus ne sont que secondaires. Celles qui correspondent à la détermination comptable des prix de revient sont, par contre, très importantes.

Tout d'abord, quels sont les prix de revient qui devraient ressortir de notre comptabilité ?

En premier, ceux qui correspondent à notre exploitation principale, c'est-à-dire à l'industrie des transports par fer. En second lieu, ceux de nos exploitations accessoires: transports automobiles, transports maritimes, etc... Enfin, ceux des travaux exécutés dans nos ateliers ou sur nos chantiers quand ces travaux ne sont pas destinés à notre usage particulier.

Pour les premiers, la question à résoudre n'est pas uniquement une question comptable. C'est avant tout une question technique. Quelles sont les séries qui devraient être envisagées et qui devraient être traitées séparément ? Quels sont ensuite les coefficients de répartition qui devraient être utilisés et par quel Comité d'organisation nous seraient-ils fournis ?

Pour les seconds, la question ne nous est pas personnelle et des Comités d'organisation seront à même de nous fournir tous les éléments qui nous seront nécessaires. Il conviendra alors de bouleverser notre organisation comptable afin de pouvoir faire apparaître dans les Livres officiels les prix de revient de nos Exploitations secondaires. Le nouveau montage comportera un énorme travail et on peut se demander si le plus sage ne serait pas d'obtenir l'autorisation de faire de cette comptabilité industrielle particulière une subdivision spéciale ayant des attaches étroites avec la Comptabilité Générale, mais travaillant avec des méthodes propres et fournissant des résultats qui seraient purement et simplement accolés aux résultats de cette dernière.

Quant aux travaux exécutés dans nos ateliers ou sur nos chantiers, ils font déjà dans les Services Régionaux, l'objet d'une comptabilité industrielle. Il ne peut pas être question d'intégrer sous la forme imposée toute la comptabilité industrielle des Services dans la Comptabilité Générale. Le projet n'en demande pas autant. Il serait donc nécessaire de traiter séparément les travaux faits par la S.N.C.F. pour elle-même et ceux qu'elle fait pour des tiers. Là encore il semblerait préférable à première vue de confier le travail à une subdivision spécialisée et de juxtaposer les résultats comptables obtenus aux résultats généraux de la S.N.C.F.

Mais il faut bien observer que ces expédients au sujet desquels nous ne sommes pas sûrs d'avoir l'assentiment des Pouvoirs Publics, ne permettraient de résoudre qu'une partie infime du problème. Dans ces conditions, pourquoi n'invoquerait-on pas le précédent de la Reichsbahn qui, dans un cas analogue a été dispensée de produire ses comptes dans la forme imposée aux autres entreprises. C'est là la seule solution acceptable à envisager.

Amortissement industriel.

Sur deux points principaux, la méthode comptable d'amortissement de la S.N.C.F. est en opposition avec celle du plan proposé. Tout d'abord l'amortissement annuel pratiqué par la S.N.C.F. porté sur le matériel supprimé au cours de l'année. En second lieu, les dépenses correspondantes ne sont pas portées directement au compte de Profits et Pertes.

Nous ne pouvons que constater l'opposition. La méthode adoptée par la S.N.C.F. l'a été soit après accord du Contrôle Financier, soit sur ordre du Ministre. C'est donc ce dernier qui devra trancher la question. Notons toutefois que le passage d'une méthode à l'autre pour ce qui concerne le montant des sommes à consacrer à l'amortissement ne présenterait pas de difficultés insurmontables. Il comporterait seulement un travail très important.

Fonds de renouvellement -

Les principes qui ont été admis lors de la rédaction du nouvel Avenant à la Convention relative au régime financier des Chemins de fer en temps de guerre, ne sont pas très différents de ceux qui sont à la base du plan comptable, tout au moins en ce qui concerne la fixation des sommes à affecter au fonds de renouvellement du matériel. Le désaccord qui existe porte d'une part sur le dépôt des fonds et d'autre part sur le délai qui est donné en vue de leur emploi. (Pour les installations, par contre, la formule de l'avenant est très différente de celle du plan comptable).

Etant donné la situation particulière de la S.N.C.F. et ses liens avec l'Etat, on peut envisager pour elle un régime d'exception. Si elle était obligée de déposer les sommes qui correspondent au fonds de renouvellement de son matériel dans les caisses de l'Etat, il en résulterait pour elle un appauvrissement de Trésorerie qui devrait être compensé par des avances nouvelles. La situation ne serait donc guère changée.

Amortissement financier -

Le plan comptable pose en principe que "Les remboursements de dettes ne constituent pas des dépenses" (page 95) et ne fait pas figurer parmi les éléments du prix de revient l'amortissement d'emprunts sur le compte de Profits et Pertes.

Or, contractuellement la S.N.C.F. impute ses amortissements financiers dans son compte de liquidation. Au cas où le plan comptable lui serait applicable, la question se poserait de savoir si elle devrait modifier cette pratique. Mais une telle réforme serait-elle compatible avec les obligations que la S.N.C.F. tient de sa qualité de concessionnaire ?

Pour conclure, nous pouvons dire que le plan comptable proposé ne paraît pas pouvoir être appliqué à la S.N.C.F. Tout au plus, quelques-unes de ses idées générales pourraient être retenues. A cet égard on peut signaler que les considérations particulières exposées dans le rapport au sujet des Entreprises concessionnaires (page 151 mériteraient d'être précisées,

notamment en ce qui concerne la charge d'amortissement et l'inscription au bilan des biens appartenant au Pouvoir concédant.

A l'appui de la demande de maintien du régime actuel, on pourrait faire ressortir que la S.N.C.F. est déjà soumise à un contrôle serré de la part de l'Etat et qu'il ne semble pas nécessaire d'apporter dans le fonctionnement de ses Services comptables des perturbations qui, en définitive, ne donneraient aux contrôleurs aucune facilité nouvelle. La question d'ailleurs n'est pas nouvelle puisque, comme nous le disons au cours de la présente étude, la Reichsbahn elle-même jouit en Allemagne d'un régime particulier. Il est vrai que la Reichsbahn est une sorte d'Office, alors que la S.N.C.F. est une Société anonyme. Mais la différence est-elle en réalité aussi profonde qu'elle peut le paraître de prime abord ?

Le Directeur des Services Financiers,

Signé : BROCHU

DIRECTION GENERALE

Service du
Contrôle des Marchés.

Plan comptable.

C.M.

Monsieur le Directeur Général,

Conformément à vos instructions, j'ai réuni les Services F.O.B.T.V.A., en vue d'examiner avec eux les répercussions qu'aurait pour la S.N.C.F. la mise en application du plan comptable.

Après un échange de vues à ce sujet, il a été convenu que chacun des Services intéressés consignerait ses observations sur une courte note et qu'il serait ainsi possible de grouper ces observations dans une note d'ensemble qui vous permettrait de prendre les décisions utiles.

Je vous communique, ci-joint, les réponses que j'ai reçues des Services T.V.A.O.B..

La réponse du Service F est encore en cours de préparation.

D'une manière générale, et en dehors de questions de détail, il résulte tant des observations présentées en séance que des réponses reçues :

- 1°- que l'application intégrale du plan comptable à la S.N.C.F. soulèverait des difficultés sérieuses :
- a - certaines dispositions envisagées, (amortissements, fonds de renouvellement) sont contraires aux règles prescrites par les conventions de concession, ou par les décisions du contrôle financier et que leur application pourrait avoir des conséquences graves (obligation de déposer le fonds de renouvellement, propriété de ce fonds acquise à l'Etat, en cas de non emploi dans un délai déterminé.
- b - d'autres dispositions (présentation des comptes) sont contraires aux errements suivis jusqu'ici par la S.N.C.F.

2°- que la détermination du prix de revient des Services de la S.N.C.F. sur les bases du plan comptable, serait difficile et conduirait sans doute à des résultats inexacts.

Les Services O et B estiment donc que la S.N.C.F. devrait demander que le plan comptable ne lui soit pas applicable, étant entendu toutefois que la S.N.C.F. n'hésiterait pas à s'en inspirer et à s'en rapprocher le plus possible pour certaines de ses activités (ateliers).

On peut d'ailleurs faire remarquer pour justifier ce point de vue, que le but recherché par l'institution du plan comptable, c'est-à-dire la possibilité de connaître exactement le prix de revient des entreprises, et le bénéfice qu'elles réalisent, est déjà atteint pour la S.N.C.F. par l'existence même du contrôle financier auquel elle est soumise et les règles qui en découlent.

Au cas cependant où le principe de l'application générale du plan comptable serait posé dans la loi, le Service F pense qu'il suffirait qu'il soit précisé que, pour les Administrations, Sociétés, ou organismes qui sont déjà assujettis par des textes spéciaux à un contrôle financier de l'Etat, le plan comptable ne sera applicable que dans la mesure où ses dispositions ne seront pas en contradiction avec les règles particulières qui les régissent.

3°- qu'il y aura cependant intérêt pour la S.N.C.F. à adopter progressivement certaines des dispositions nouvelles, notamment pour la comptabilité des ateliers, et les règles de répartition de certaines dépenses (charges patronales).

4°- que l'unification de la comptabilité des entreprises peut présenter pour la S.N.C.F. un grand intérêt, si elle est habilitée à contrôler le prix de revient de ses entrepreneurs et fournisseurs.

Il serait nécessaire pour cela qu'une disposition de la loi comptable ait prévu ce droit, par exemple, pour les Sociétés dans lesquelles l'Etat détient la majorité du capital social.

5°- qu'il y aurait également intérêt à ce que la S.N.C.F. fût appelée à donner son avis sur les propositions qui doivent faire les Comités d'Organisation pour fixer, dans le cadre général du plan comptable, les règles qui serviront de base au calcul des prix de revient pour toutes les entreprises qui appartiennent à la profession.

.....

Certaines de ces règles (taux d'amortissement, détermination de l'élément "risque professionnel" qui doit entrer en ligne de compte avec la rémunération conventionnelle du capital, pour la fixation du bénéfice, détermination des indices servant de base au calcul du fonds de renouvellement) peuvent avoir, en effet, une incidence assez forte sur les prix de revient, et, de ce fait sur les prix des marchés de la S.N.C.F.

Telles sont les questions générales que pose pour la S.N.C.F. la mise en vigueur du plan comptable.

Certaines appellent des décisions urgentes : il s'agit de définir quelles sont les suggestions à faire à la Commission interministérielle : ce sera l'objet de la réunion que vous avez fixée au 10 février courant : cette date est celle qui m'avait été fixée par M. CHEZLEPRETRE pour la remise des observations de la S.N.C.F., mais j'ai pu obtenir un délai supplémentaire de quelques jours.

Il s'agira ensuite d'examiner - en admettant que le plan comptable ne soit pas applicable d'office à la S.N.C.F. - quelles sont les modifications qui peuvent être apportées sans inconvénient dans les règles suivies jusqu'ici par la S.N.C.F., pour s'en rapprocher.

Ceci nécessitera sans doute des études assez longues : elles ne pourront de toute façon aboutir qu'après la mise en vigueur du plan comptable.

Le Chef du Service
du Contrôle des Marchés,

F - COMMUNICATION ET PUBLICATION
DES DOCUMENTS COMPTABLES

LA COMMUNICATION DES DOCUMENTS COMPTABLES EST RESERVEE
AUX TIERS SPECIALEMENT HABILITES A LES DEMANDER ET A LES RECEVOIR,
notamment aux AGENTS DE CERTAINES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES et aux
COMITES D'ORGANISATION.

Les bilans, les comptes d'exploitation et les comptes
de Pertes et Profits, à communiquer sont, sauf dispositions légis-
latives contraires, ceux qui ont été établis conformément aux
modèles prévus (annexes n^{os} 3 à 7).

Par contre, LA PUBLICATION A POUR EFFET DE PERMETTRE A
TOUS LES TIERS, QUELS QU'ILS SOIENT, DE PRENDRE CONNAISSANCE DES
DOCUMENTS PUBLIES.

Les règles de publication ne sont pas des règles
comptables.

C.- FONDS DE RENOUVELLEMENT (26).

Les fonds de renouvellement se divisent en deux catégories:

- d'une part, le fonds de renouvellement des immobilisations d'exploitation, constitué à partir de la mise en application du plan comptable et destiné à fournir aux entreprises, compte tenu de la différence entre la valeur de remplacement et la valeur d'origine des immobilisations d'exploitation, les disponibilités nécessaires au renouvellement desdites immobilisations;

- d'autre part, les fonds de renouvellement constitués antérieurement à l'entrée en vigueur du plan comptable, en vertu des dispositions d'ordre fiscal ou d'obligations contractuelles (entreprises concessionnaires).

1ère CATEGORIE.- FONDS DE RENOUVELLEMENT DES IMMOBILISATIONS

D'EXPLOITATION (260).

Le compte 260 doit être divisé en autant de sous-comptes distincts qu'il existe de comptes principaux d'immobilisations et subdivisé en autant de sous-comptes accessoires qu'il existe de catégories d'immobilisations amorties à des taux différents.

Chaque compte ou sous-compte reçoit l'ensemble des annuités de renouvellement calculées dans les conditions indiquées ci-après: (1)

Immobilisations pour lesquelles le fonds de renouvellement est constitué.

Les immobilisations qui donnent lieu à la constitution du fonds de renouvellement sont les immobilisations situées en France et qui, à la date d'entrée en vigueur du plan comptable, ne devraient pas être entièrement amorties par application des règles d'amortissement fixées par les Comités d'Organisation.

Celles qui, eu égard à ces règles, devraient, à la même date, être entièrement amorties, n'interviennent pas

(1) Les immobilisations hors exploitation ne donnant pas lieu à la constitution d'un fonds de renouvellement, l'expression "immobilisations" employée dans le texte qui suit se rapporte exclusivement aux immobilisations d'exploitation.

dans le calcul du fonds. Le fonds de renouvellement ainsi envisagé ne compense donc pas les insuffisances du passé.

Valeur
de
remplacement

La valeur de remplacement est la valeur que coûteraient, à la fin de chaque exercice, les immobilisations considérées. La détermination de cette valeur est une opération extra-comptable.

La valeur de remplacement s'obtient annuellement, pour chaque compte de la classe 0, en multipliant par des indices les annuités d'immobilisations successives préalablement diminuées des valeurs d'origine des immobilisations sorties du compte.

Ces indices sont fixés, pour chaque nature d'immobilisations, par les Pouvoirs publics, après consultation des Comités d'Organisation professionnelle et avis des Commissaires du Gouvernement auprès de ces Comités.

La valeur de remplacement est mentionnée en annexe au bilan, sans contre-partie et à titre de simple renseignement.

Elle sert à calculer, d'abord, la plus-value de réévaluation, ensuite, les annuités de renouvellement.

Plus-value
d'évaluation
(ou moins-
value)

La plus-value d'évaluation est la différence, constatée à la fin de chaque exercice, entre la valeur de remplacement et la valeur d'origine des immobilisations.

Annuité de
renouvellement

L'annuité de renouvellement nécessaire à la constitution du fonds de renouvellement est calculée en appliquant à la plus-value ou à la moins-value d'évaluation le taux d'amortissement de l'immobilisation considérée (voir exemple de calcul en annexe).

L'annuité peut donc être positive ou négative.

Les annuités de renouvellement sont comprises dans le calcul du prix de revient; les comptes de prix de revient sont débités :

de la)	(annuité d'amortissement	(si cette
somme				
)))	nuité est
				positive
ou de)	(annuité d'amortissement	(si cette
la				
diffé-)))	annuité est
rence				négative

L'annuité négative vient diminuer le montant du fonds de renouvellement existant; elle constitue une perte pour l'entreprise, si le fonds n'a pas encore été constitué ou s'il a déjà été absorbé par des annuités négatives antérieures.

Le fonds de renouvellement lui-même ne peut jamais être négatif.

Le fonds de renouvellement cesse d'être doté à la date à laquelle s'achève le délai d'amortissement fixé par le Comité d'Organisation.

Obligation
de
emploi

Dans la mesure où elle permet une perception supplémentaire sur le consommateur, l'intégration du fonds de renouvellement dans le prix de revient oblige l'entreprise au emploi de ce fonds.

Après emploi, le fonds constitué devient la propriété de l'entreprise.

Jusque là, il doit être DEPOSÉ dans les Caisses du Trésor Public, ou PLACÉ en valeurs d'Etat nominatives dont la liste sera arrêtée par le Ministre, Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances. Ce dépôt, ou ce placement, s'effectue obligatoirement dans les trois premiers mois de chaque année, sous le contrôle de l'Administration des Contributions directes et, le cas échéant, des Commissaires aux Comptes des Sociétés anonymes.

Les INTERETS de ce dépôt, ou de ce placement, sont acquis à l'entreprise et compensent ainsi, dans une certaine mesure, les insuffisances qui pourraient être constatées dans la constitution du fonds de renouvellement.

Si le fonds constitué n'est pas déposé dans les Caisses du Trésor ou employé à l'achat de valeurs d'Etat à l'expiration du premier trimestre, il y a DELIT; ce délit est réprimé dans les conditions prévues aux articles 406 et 408 du Code pénal.

D'autre part, si le emploi n'est pas effectué dans le délai et dans les conditions prévues ci-après, le fonds de renouvellement FAIT RETOUR A L'ETAT qui, sur décision du Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances, peut la laisser à la disposition de la profession pour des fins déterminées.

EN CAS DE FAILLITE, le fonds de renouvellement devient la propriété de l'Etat. Il ne fait pas partie de la masse à répartir aux créanciers.

EN CAS DE CESSATION d'exploitation, il devient également la propriété de l'Etat.

EN CAS DE CESSION D'ENTREPRISE, les droits et les obligations attachés au fonds de renouvellement sont transférés au cessionnaire, du fait même de ~~leur~~ la cession.

ENFIN, EN CAS DE DISPARITION D'UN ELEMENT D'ACTIF (cession ou destruction) le fonds de renouvellement est soumis à l'obligation de emploi dans les conditions générales.

Délai
de
emploi

LE FONDS DE RENOUVELLEMENT DOIT ÊTRE REMPLOIE DANS UN DELAI, AUSSI BREF QUE POSSIBLE, A FIXER PAR LES COMITES D ORGANISATION, POUR CHAQUE POSTE D'IMMOBILISATIONS.

Ce délai commence à courir à partir de la date de constitution des immobilisations au titre desquelles le fonds est constitué. Il ne peut, en aucun cas, s'étendre au-delà de la durée d'amortissement majorée d'un tiers, cette majoration étant limitée elle-même à un maximum de trois ans.

Dans le cas prévu ci-dessus de disparition d'un élément d'actif, le délai de emploi commence à courir à la date de la disparition. Il est égal au tiers de la durée d'amortissement sans pouvoir excéder trois ans.

Le emploi doit être achevé avant l'expiration du délai.

En tout état de cause, selon les possibilités et les nécessités de la situation économique, le délai de emploi pourra être réduit, pour certaines professions, par le Ministre dont dépendent les Comités d'Organisation de ces professions.

Fonds à
remployer.

LES FONDS SUSCEPTIBLES D'ÊTRE REMPLOYÉS SONT LES FONDS CONSTITUÉS, mais seulement dans la mesure où il existe une plus-value d'évaluation à la fin du dernier exercice de constitution du fonds.

L'excédent éventuel du fonds par rapport à la plus-value est, en effet, sans objet; il doit devenir la propriété de l'Etat à l'expiration du délai de emploi.

Conditions
du
emploi

LE EMPLOI DOIT PERMETTRE LE RENOUVELLEMENT DES IMMOBILISATIONS ET LEUR REMPLACEMENT PAR D'AUTRES PLUS APPROPRIÉES AUX TECHNIQUES NOUVELLES.

Il n'a pas pour but de faciliter une extension de l'entreprise dans son domaine, ou la création de branches nouvelles; en effet, le développement des entreprises, qui est souhaitable, ne doit pas être réalisé à l'aide des fonds de renouvellement, mais à l'aide de capitaux nouveaux ou par emploi de réserves.

Le emploi peut cependant être fait dans une entreprise en immobilisations d'une catégorie autre que celle pour laquelle le fonds a été créé.

L'entreprise peut même, en outre, renouveler telles immobilisations qu'elle juge utiles, sans avoir égard à la date de constitution de ces immobilisations. Dans ce cas, les prélèvements effectués sur le fonds de renouvellement peuvent être imputés en premier lieu sur le fonds dont l'échéance est la plus proche, quelle que soit la catégorie d'immobilisations pour laquelle ce fonds a été primitivement constitué.

Au moment du emploi, les dépenses de renouvellement sont à prélever, en premier lieu, sur les disponibilités que l'entreprise s'est créées au moyen de l'amortissement. Le fonds de renouvellement doit servir d'appoint.

Après le emploi, le fonds de renouvellement est transféré au compte 0733 (réserve par emploi du fonds de renouvellement des immobilisations).

Régularité
du
emploi

TOUT EMPLOI REGULIEREMENT EFFECTUE
SUPPOSE LE REMPLACEMENT D UNE IMMOBILISATION ET, PAR
SUITE, SA SORTIE DE L'ACTIF.

La régularité du emploi est appréciée
à la fin du délai de emploi.

Les fonds à employer sont décomptés
par exercice de constitution des immobilisations.

On considère que le fonds constitué pour
les immobilisations d'un exercice d'origine déterminé
est régulièrement employé si la valeur des immobilisa-
tions faites en renouvellement est au moins égale au
total de ce fonds et de la valeur d'origine, récupérée
par des amortissements, des immobilisations qui ont donné
lieu à la constitution du fonds.

Surveillance
du
emploi.

POUR PERMETTRE LA SURVEILLANCE DU EMPLOI,
LES ENTREPRISES AURONT A TENIR DES FICHES DU MODELE PREVU
EN ANNEXE.

2ème CATEGORIE.- FONDS DE RENOUVELLEMENT ANCIENS
(265, 266, 268 et 269).

265 - FONDS DE RENOUVELLEMENT DU MATERIEL ANCIEN.

et

266 - FONDS DE RENOUVELLEMENT DU MATERIEL NOUVEAU

Les comptes 265 et 266 reçoivent les
écritures concernant les fonds de renouvellement consti-
tués en vertu des dispositions du décret du 13 février
1939.

268 - FONDS ANCIENS POUR OBLIGATIONS CONTRACTUELLES
DE RENOUVELLEMENT.

Ce compte est destiné à recevoir les fonds
constitués antérieurement à l'entrée en vigueur de la loi
comptable par les entreprises tenues, en vertu d'obliga-
tions contractuelles, d'assurer le renouvellement de leurs
immobilisations.

Les entreprises devant désormais constituer les fonds de renouvellement, conformément aux règles exposées ci-dessus (compte 260), les fonds anciens ne recevront plus à l'avenir aucune dotation.

Pour les entreprises qui ont antérieurement constitué des fonds de renouvellement en l'absence de toute obligation contractuelle, ces fonds ne doivent pas être inscrits au compte 268. Ils représentent des RESERVES FACULTATIVES et, comme tels sont à porter dans la classe 0 au compte 0730.

269 - FONDS ANCIENS DE RENOUVELLEMENT DU STOCK.

Ce compte est destiné à recevoir les fonds constitués en exécution du décret du 30 janvier 1941.

sur la maximum " Generalia quibus non loquuntur"

Com. 6-12-40 S. 41.1.169 (off. de terrain
de l'art. 169 - non appliqué. In 9.1.17/ii 38
comp. art. 169)

On dit en 1/ Nov 1988 (après que
constataient en regardant le plan
comptable allé) ~~et~~ plus
applicable à la Recherche technique

Communication à la ~~de~~ - dit par tous
le - chercheurs sous le nom allé

Commissaire Interministériel
du Plan Comptable

Rapport à la Commission Plénière
du 31-12-41

M. J. Chyff

Directeur de la Documentation Comptable

Carton joint de la Commission
de Plan Comptable

D. 23 avril 1941

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

SERVICE DU CONTENTIEUX

SECRÉTARIAT JURIDIQUE

N° 5904 Ln

Service Central :

Région :

OBJET DE LA CONSULTATION

La loi du 28 Février 1941 sur la forme et
la négociation des actions s'applique-t-elle aux
négociations d'actions cotées en bourse?

M. Allard

Références :

5357 Ln

Observations :

D. N° 9904

Aff. : Actions - Report en bourse

(L. 28/2/41 -)

Le 27 Novembre 1941

En conformité d'instructions données par le Ministère des Finances au Syndicat Général des Banquiers en Valeurs, et à compter du Lundi 24 novembre présent mois, les négociations effectuées par l'intermédiaire des membres de ce Syndicat sur valeurs inscrites à sa cote (ancienne cote) sont désormais soumises aux prescriptions de la loi du 28 février 1941.

Les titres ne peuvent être délivrés aux acheteurs que sous la forme nominative prévue par cette loi.

Ch. synd. -
TRI 29-94

27 nov. 41

En conformité d'instruct. - bonne
par le Min. des Finances au Syndicat
Général des Banquiers et Valeurs, et à
compter du lundi 24 nov. j'ai émis
les négociations effectuées par l'interm.
des memb. de ce syndicat sur valeurs
inscrites à sa cote (ancienn. cote)
tout conformément prescrit
de la L. du 28-2-41

Je prie d'être délivré aux acheteurs
que de la forme non prescrite par
cette loi.

ANDRÉ TELLIER

AGENT DE CHANGE

Rue Saint-Augustin, N° 31

Reg. du Comm. Seine N° 747.351

af: Allard

Mr. Leves

La loi du 28/2/41 vise-t-elle
les associés d'actions, cotés en
bourse ? Y a-t-il la bourse officielle ?
Quelle est la pratique actuelle

g

les courbes, on ne livre
" au porteur."



15^h
=

GRANDS RÉSEAUX DE CHEMINS DE FER FRANÇAIS

SERVICE COMMUN DU CONTENTIEUX

1^{re} Division

AFFAIRES GÉNÉRALES

N° 5.905^{ch}

Réseau

(Service Commercial)

Brouettage
- Cahier des
Conditions

OBJET DE LA CONSULTATION

Unification des Conditions applicables
aux brouettages effectués entre deux points
d'une même gare, ou entre une gare
principale et une gare annexe
(Conférence présidée par M. Buton)

C.C.B.

Références :

Observations :

D^{re} N° 5.905^{ch} Aff. :

Mars 1944

Depuis la Conférence sur le C.C.B.,
l'art. 63 du D. 11 Sept. 1939 a été remplacé
par l'art. 60 du D. 22 Mars 1942, ainsi
conçu :

" Aucune taxe, de quelque nature qu'elle soit,
ne peut être perçue qu'après accomplissement des
formalités prescrites par les lois, décrets, arrêtés, et
charges et tous textes réglementaires " .

S'appuyant sur ce nouveau texte, le
Secrétariat d'Etat aux Colonies a fait
observer que la S.N.C.F. ne devait plus
soumettre les taxes de brochage par simple
lettre -

Le Secrétaire Commercial, de son côté, a l'intention
de ne plus soumettre de tout, en faisant valoir
les arguments émis par la Conférence C.C.B. :
" savoir que le texte ne peut viser que
les taxes prévues au cadre de charge, et que
ce n'est pas le cas pour le droit de brochage.

Le Secrétaire Commercial a, sur ce point,
demandé ~~avis~~ à M. Durand l'avis de
Contentieux - M. Durand doit répondre
l'accord -

(Dossier de M. Firme
aux Affs Commerciales)

12 Mars 1942

2^{ème} Réunion de la Commission

- Mise au point des textes
- Discussion sur le point de savoir s'il faut admettre au C.C.B. les transports effectués entre 2 points d'une gare, après transport sur la ligne principale (au moins quand il y a contrat de transport distinct) -

Difficulté: l'affirmative peut porter les tarifs d'auvers de gare ^{de gare}, mais sur le tarif 29/12 Est -

Solution: en vertu des transports "non ~~possibles~~ au titre de change et non soumis aux tarifs" -

Il reste: savoir s'il y a intérêt à généraliser les tarifs Nord et Est (le Sud-Est y est opposé) -

PARIS, le 4 mars 1942

532 P.029.002/0
41.17

M. Antoine Chayanne
. Inspecteur. J. et Adjoint.
. Service du Contentieux

Par note du 2 mars 1942 je vous ai adressé, en projet, la Note Générale ainsi que la circulaire n° 1 et ses Annexes I et II fixant les conditions générales applicables aux transports de brouettage qui seront examinés au cours de notre prochaine réunion.

Je vous adresse, ci-joint, le Procès-Verbal de notre Commission qui sera également examiné au cours de la réunion qui se tiendra au Service Commercial, salle 331 le jeudi 12 mars à 14 heures.

L'INSPECTEUR PRINCIPAL,



Ex. 5 MAR 42

PROCES-VERBAL

de la Commission chargée de mettre au point le régime de taxation applicable aux transports effectués au dehors des voies principales

La Commission est composée de :

Président : M. HUTER, Inspecteur Principal - Service Commercial

- | | |
|--|--------------------------|
| MM. CHAVANNE, Inspecteur Principal Adjoint | - Service du Contentieux |
| LEFÈVRE, Inspecteur | - Région EST |
| BOUTILLON, Sous-Chef de Bureau | - Région NORD |
| DAYRE, Inspecteur Divisionnaire | - Région SUD-EST |
| CHIRIK, Inspecteur | - Région OUEST |
| DANNEFELS, Sous-Chef de Bureau | - Région SUD-OUEST |
| SCHWARTZ, Chef de Bureau Principal | - Service Commercial |

Dans sa séance du 30 décembre 1941, le C.C.T. a décidé d'uniformiser les conditions de taxation des transports effectués :

- à l'intérieur d'une même gare,
- entre embranchements d'une même gare,
- d'une gare sur gare annexes,

sans avoir, au préalable, donné lieu à un transport sur la ligne principale.

Elle a chargé la Commission :

- de mettre au point des " Conditions Générales d'Exploitation " (analogues aux C.C.E.) auxquelles se référeront les échanges de lettres entre les Régions et les clients intéressés pour la fixation des prix d'application;
- d'examiner, en accord avec le Service du Contentieux, les bases juridiques de la réforme à réaliser;
- de supprimer les tarifs actuellement en vigueur et qui deviendraient inutilisés;
- de *dresser* le bilan de l'opération.

- Rappel de la situation actuelle -

Avant de procéder à ces travaux, la Commission a tenu à faire le point de la situation actuelle et à préciser les errements suivis par les diverses Régions.

a) Transports à l'intérieur d'une même gare ou d'une même annexe de gare -

Sur l'Est, les transports sont régis par le Chapitre 12 du Tarif P.V. 29.

Sur l'Ouest, il est appliqué une taxe calculée sur le parcours réel effectué, d'après la nature de la marchandise transportée, avec minimum de 4 Km.

Sur le Sud-Ouest, la taxe est établie sur un minimum de 4 Km. mais, pour les tonnages importants, il est prévu des taxes particulières basées sur les dépenses de manœuvres réelles. Il existe cependant deux tarifs reprenant les transports effectués à l'intérieur d'une même gare : le Tarif P.V. 29 Chapitre 11 pour les établissements de Briance; le Tarif P.V. 29 Chapitre 12 pour les services effectués du Chantier d'importation au Chantier de local à Corbère et à Verdoye, ou du Chantier d'importation P.V. au Chantier d'importation G.V. dans ces mêmes gares.

Handwritten notes:
 fait
 à l'Est
 à l'Ouest
 à l'Est
 à l'Ouest
 à l'Est

Sur le Sud-Est, les taxes sont calculées sur 6 Km. *Taxa de calcul*
Sur le Nord, les taxes sont fixées de gré à gré en tenant compte des dépenses réelles. Elles sont soumises à l'approbation de l'Administration Supérieure toutes les fois qu'il s'agit de courants d'échanges réguliers.

b) Transports d'embranchement à gare ou d'embranchement à embranchement reliés à une même gare -

Les Régions opèrent de la même façon que pour les transports de gare à gare

c) Transports locaux de gare à gare annexes -

Sur le Sud-Est et le Sud-Ouest, il n'y a pas de gare annexes.

Sur l'Est, la question est réglée par les dispositions du Tarif P.V. 29, Chapitre II, qui prévoit deux sortes de taxe :

- 1°) une taxe pour les transports ayant emprunté les voies principales,
- 2°) une taxe pour les transports autres que les précédents.

Sur l'Ouest, le P.V. 29, applicable sur les parcours du Légué aux voies de port fonctionnant comme gare annexes, concerne seulement les transports ayant emprunté les voies principales; les autres transports ne sont pas réglementés et sont soumis à la règle visée en a).

Sur le Nord, les transports intéressant les gares annexes font l'objet du Tarif P.V. 29, Chap. 10, mais ces transports doivent obligatoirement avoir fait au préalable l'objet d'un transport sur les lignes principales. Les autres transports ne sont pas réglementés; lorsqu'une demande est adressée à cette Région pour des transports effectués uniquement entre la gare principale et la gare annexe, ou vice-versa, la question est traitée de gré à gré, comme pour les transports à l'intérieur d'une même gare.

- Examen juridique de la situation -

- Rappel des textes réglementaires -

L'obligation de transporter, qui incombe à la Société Nationale, résulte des dispositions de l'Article 18 du Cahier des Charges, corroborées par celles de l'Article 69 du décret du 11 septembre 1939, ainsi conçus : *736076*

Art. 18 du Cahier des Charges -

" La Société Nationale sera tenue d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et objets quelconques qui lui seront confiés "

Art. 69 du décret du 11 septembre 1939 -

" La Compagnie est tenue d'effectuer avec soin, exactitude et célérité, et sans dispense accordée par le Ministre des Travaux Publics, sans tour de faveur, les transports de marchandises, bestiaux et objets de toute nature qui lui sont confiés "

Cette obligation s'étend à l'ensemble des lignes concédées en vertu des dispositions de l'Art. 1er du décret du 11 décembre 1937 et de l'Art. 1er du Cahier des Charges lui-même.

Compte tenu de ces textes réglementaires visant les transports en général, la Commission a recherché quelle était la situation juridique des transports effectués en dehors des voies principales sur lesquels doivent porter ses travaux. Elle donne ci-après son point de vue.

- Définition du
brouettage -

On peut définir le brouettage comme une opération de transport effectuée par les soins du Chemin de fer pour le compte d'un particulier, soit entre deux points d'une même gare, soit d'un embranchement à un autre embranchement reliés tous deux à une même gare, soit d'un embranchement à la gare dont il dépend, et ce, indépendamment de tout transport sur la ligne principale.

- Nature juridique
du brouettage -

Le brouettage constitue incontestablement un contrat de transport car il en réunit tous les éléments : il porte, en effet, sur une marchandise, à effectuer sur une certaine distance par le Chemin de fer, pour le compte d'un usager et ce, moyennant un prix déterminé. (Cassation 1911).

L'acceptation du brouettage est-elle obligatoire ?

Il faut répondre par l'affirmative si le brouettage a fait l'objet d'un Tarif. Tel est le cas notamment du P.V. 27 Chap. 12 Est, actuellement en vigueur.

Mais la S. N. C. F. doit-elle prendre des dispositions tarifaires pour régler les brouettages et est-elle astreinte, pour ces transports, à l'obligation de transporter ?

A ces deux questions il faut répondre par la négative. En effet, le Cahier des Charges de la S. N. C. F. ne prévoit de rémunération tarifaire que dans les cas suivants :

a) Transports de gare à gare sur les lignes principales - L'article 10 décide, en effet, que lorsque la perception des prix aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus, les distances seront déterminées par des tableaux approuvés par le Ministre des Travaux Publics. Or, ces tableaux ne donnent que les distances de gare à gare. Par ailleurs, l'article 18 précise que les marchandises seront inscrites sur des registres spéciaux à la gare de départ et à la gare d'arrivée.

b) Transports à destination ou en provenance des embranchements (Art. 18) ;

c) Transports sur les voies de quai (Article 11) ;

d) Paniers et camionnage (Article 23) .

Dans tous les cas, la S. N. C. F. demeure libre de son activité à condition que celle-ci ait pour but l'amélioration du service public (Thévenaz pages 94 et suivantes) et elle peut traiter de gré à gré avec les usagers en vue de leur rendre des services qui ne sont pas prévus par son Cahier des Charges.

On ne voit donc pas quel serait pour elle, sauf dans des circonstances exceptionnelles, l'intérêt de prendre des mesures tarifaires pour régler des cas qui peuvent faire l'objet d'ententes de gré à gré avec la clientèle. Comme nous l'exposons précédemment, s'il y a tarif, la S. N. C. F. ne peut se soustraire aux obligations qui sont prévues dans ce tarif. Si, au contraire, il y a contrat de gré à gré, elle peut accepter ou refuser d'après ses possibilités du moment.

Ceci dit, ^{il convient} d'examiner plus particulièrement les trois cas visés par la décision de la S. N. C. F. et sur lesquels doit porter l'étude de la Commission.

a) Transports d'embranchement à gare ou d'embranchement à embranchement reliés à une même gare -

L'article 18 du Cahier des Charges de la S. N. C. F. visant les obligations de cette Société vis-à-vis des embranchements industriels, précise dans son

se allées que " les wagons ne peuvent être employés qu'en transport d'objets et marchandises destinés à la ligne principale du Chemin de fer ".

Indépendamment des considérations qui viennent d'être exposées, ce texte suffit en lui-même pour exonérer la S.N.C.F. de l'obligation de transporter et, si elle consent à le faire, pour lui permettre d'opérer de gré à gré.

b) Transports à l'intérieur d'une même gare ou d'une même gare de gare -

Il n'existe, ni dans le Cahier des Charges, de la S.N.C.F., ni dans le décret du 11 septembre 1959, de dispositions formelles au sujet de ces transports mais, comme il a été indiqué, cette exonération résulte des termes mêmes des Art. 10 et 19 du Cahier des Charges et de ce décret du 11 septembre 1959.

Dans le cas de ces transports, en effet, il n'y a qu'une seule et même gare dans les esprits de laquelle circulent les voies; il n'y a pas de distance de taxe résultant des tableaux de distance approuvés, il n'y a pas possibilité de calculer les délais comme le stipule formellement l'art. 19.

Ces transports ne sont donc pas obligatoires puisque'ils échappent aux dispositions du Cahier des Charges et ils peuvent être traités de gré à gré.

c) Transports locaux de gare à gare-annexe -

Il ressort du tableau comparatif annexé au présent procès-verbal qu'une distinction très nette doit être faite entre les gares annexes et les annexes de gare.

Les premières ont une existence juridique propre tirée des décisions ministérielles portant leur création ou leur incorporation aux tableaux de distance; ce sont de véritables gares; elles sont considérées, pour leur exploitation, comme dépendant d'une gare plus importante.

Les secondes, au contraire, n'ont aucune existence juridique particulière et ne trouvent approbation par la décision même instituant la gare principale. Ce ne sont que des dépendances plus ou moins éloignées de cette gare principale; elles n'ont pas de distances propres et ne figurent pas à la nomenclature.

Dans le premier cas rentrent la gare de Stambach figurant au P.V. 29 Chap. II Région Est, considérée comme annexe de Severac. Dans le deuxième cas rentrent les annexes figurant dans le Tarif P.V. 29 Chap. 10 Nord (voir tableaux joint s "Annexes II).

Il résulte de ce qui a été précédemment énoncé concernant les transports à l'intérieur d'une même gare, que les transports de gare à annexe de gare échappent au Cahier des Charges et peuvent être traités de gré à gré, tandis qu'en ce qui concerne les transports de gare à gare-annexe rentrent dans les dispositions de ce Cahier des Charges et doivent faire l'objet de tarifs.

- Remise à l'autorité supérieure des prix applicables de gré à gré -

L'Art. 10 du Cahier des Charges précise que " la Société Nationale perçoit pendant toute la durée de son exploitation, et en contre-partie de ses charges et obligations, des prix de transport et des frais accessoires qui seront établis conformément aux Art. 14 et 16 ".

L'Art. 65 du décret du 11 septembre 1959 dit que " aucune taxe, de quelque nature qu'elle soit, ne peut être perçue qu'en vertu d'une décision du Ministre des Travaux Publics ".

Logiquement, le S.N.C.F. devrait être dispensé de soumettre à l'approbation ministérielle les taxes qu'elle perçoit pour les transports de gré à gré puisque, en droit, les dispositions des Art. 14 et 15 du Cahier des Charges ne sont applicables qu'aux transports visés par ce Cahier des Charges. Mais les termes de l'Article 63 du décret du 11 septembre 1919 sont beaucoup plus larges puisqu'ils visent les taxes de quelque nature qu'elles soient. Cependant, ce décret ne peut s'appliquer qu'aux transports visés par le Cahier des Charges de la S.N.C.F. et dans ces conditions, en droit, il faut conclure qu'il n'est pas nécessaire de faire approuver par le Ministre les prix qui sont conclus par un accord de gré à gré avec les expéditeurs. Toutefois, il paraît préférable, pour éviter toute contestation à posteriori avec les intéressés et pour donner plus de poids à l'entente intervenue, de donner connaissance au Ministre des prix sur lesquels on s'est mis d'accord en lui précisant que la S.N.C.F. a l'intention de les appliquer sauf opposition de sa part. Il n'y a pas là une véritable dérogation puisque les dispositions de l'Article 14 ne sont pas respectées, mais la S.N.C.F. donne connaissance de l'autorité supérieure dont elle relève, d'une taxe qu'elle perçoit et se conforme ainsi scrupuleusement aux dispositions de l'Art. 63 qui la régissent, [bien que ces dispositions ne lui imposent pas de le faire.]

*Supplément
à l'Art. 14
du Cahier
des Charges
S.N.C.F.*

Précisions

Propositions de la Commission -

Compte tenu de ces considérations, la Commission a élaboré un projet ^{de Cahier} de Conditions Générales applicables aux transports de brocottage effectués entre deux points d'une même gare (C.C.B.) s'appliquent aussi bien aux transports effectués entre deux embranchements reliés à la même gare qu'entre embranchement et gare.

Un projet de Note générale et de circulaire pour l'application de cette Note générale y est joint, la Commission ayant repris intégralement la procédure qui avait été employée pour le C.C.B. et le C.C.O.

Elle propose, si ce projet de Cahier de Conditions générales est approuvé par le S.N.C.F., d'en donner connaissance au Secrétaire d'Etat aux Communications en lui faisant connaître l'intention de la S.N.C.F. de l'appliquer, sans objection de sa part, à une date déterminée. Comme il contient la base de calcul des prix de gré à gré, il ne serait plus nécessaire de communiquer à l'administration supérieure les prix appliqués en définitive pour chaque cas d'espèce.

Corrélativement à la mise en service de ce Cahier des Conditions générales applicables aux transports de gré à gré, les dispositions tarifaires actuellement en vigueur devraient être remaniées. Les dispositions suivantes doivent, en effet, tomber comme faisant double emploi avec le C.C.B. :

(Chaque Région indiquera les dispositions qui tombent)

Par contre, doivent rester en vigueur les dispositions suivantes :

(Chaque Région indiquera les dispositions devant rester en vigueur).

Cas particuliers du R.V. 23 Chapitre 12 -

Le Tarif R.V. 23 Chap. 12-Ent, actuellement en vigueur, est applicable entre deux points d'une même gare ou entre deux points d'une même annexe de gare. Il comporte des dispositions concernant :

- 1° - les services mis à la disposition du destinataire sur un point donné et dont la mise à disposition est demandée sur un autre point.

2° - les envois effectués d'un point quelconque d'une gare à un autre point sans être immédiatement précédés ou suivis d'un transport sur un autre parcours.

Un note inséré au Tarif précise que les prix prévus sont perçus, le cas échéant, en sus des frais de manuvres fixés par contrat pour la mise à disposition des wagons en des points déterminés.

Si les propositions de la Commission sur la mise en application du C.C.B. sont adoptées, les dispositions du 2°) du Tarif précité, ainsi que du Note, devraient normalement tomber. La question se pose de savoir s'il y a opportunité de maintenir les dispositions du 1°).

Il convient d'observer à ce point de vue que ces dispositions concernent uniquement les demandes formulées par le destinataire. Elles trouvent le plus souvent leur application dans les cas suivants :

a) Un wagon est mis à la disposition sur des voies de départ, avant de retirer le récépissé ou la lettre de voiture, le destinataire demande que ses wagons soient mis à sa disposition sur un autre point (embranchement particulier, point de déchargement, voie de douane) où il prendra lui-même livraison.

b) Un wagon voyageant sous pleubs de douane est mis à disposition sur les voies de douane pour l'exécution des formalités douanières. - après retrait du récépissé ou de la lettre de voiture, et accomplissement des formalités, le destinataire demande que le wagon soit mis à sa disposition sur un autre point où il prendra lui-même livraison.

c) Il peut en être de même dans le cas où le destinataire demande que le wagon soit mis à la disposition d'un tiers, soit après accomplissement des formalités de douane, soit sans que ces opérations aient lieu.

Dans la pratique, bien que les dispositions du Tarif ne visent que la demande formulée par le destinataire, on applique, par extension, les taxes qui y sont prévues lorsque la demande est formulée par un expéditeur antérieurement au transport sur la voie principale, notamment lorsque le transport entre deux points d'une même gare est nécessaire pour permettre à cet expéditeur d'accomplir les formalités douanières.

On doit conclure de cet exposé :

- 1° - que le champ d'action du Tarif, créé à l'origine par l'A.L. et étendu ensuite à l'ensemble de la Région Est, vise principalement les gares douanières ;
- 2° - que sa limitation aux seuls transports à l'arrivée ne correspond pas à toutes les nécessités de ces us et que si son maintien est décidé, ses dispositions devraient être étendues aux demandes formulées par les expéditeurs .

Les représentants des diverses Régions à la Commission ont émis les avis suivants :

La Commission propose en conséquence :

GARES, GARES-ANNEXES et ANNEXES de GARES

GARES et GARES-ANNEXES

- Caractéristiques -A) - Création des gares -

aux termes de l'article 7 de l'ancien Cahier des Charges " le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et des gares de marchandises sont déterminés par l'Administration sur la proposition de la Compagnie, après enquête spéciale."

Ce texte s'applique aux gares qu'on peut appeler " de fondation ". Au cours de l'exploitation, le Ministre ne peut obliger les Compagnies à créer de nouvelles gares ; les Compagnies ont l'initiative des propositions et le Ministre ne peut qu'approuver ou refuser.

Le Cahier des Charges de la S.N.C.F. ne semble avoir rien changé à cette procédure (non plus d'ailleurs que le décret du 11 septembre 1959 V. sur la jurisprudence du Conseil d'Etat, Thévenaz n° 374-19)

On peut donc dire qu'un établissement constitue une gare lorsqu'il a été décidé comme tel par le Ministre: sa qualité ressort de la décision approuvant sa création.

La Nomenclature des gares, document approuvé par le Ministre, donne la liste des établissements créés dans les conditions ci-dessus rappelées.

B) Tableaux des Distances.

Les gares figurent aux divers Tableaux des distances, la taxation n'étant possible que de gare à gare.

Il ressort de ce tableau coopératif, qui méritent seuls le nom de gares, les établissements repris à la fois à la Nomenclature et aux Tableaux des distances. Certains de ces gares, au lieu d'agir pour leur propre compte, sont sous la dépendance d'un autre établissement : ce sont des gares annexes.

Il faut se garder de les confondre avec les annexes de gare, car, contrairement à ces dernières, elles ont une existence juridique tirée de la décision ministérielle portant leur création et de leur incorporation aux Tableaux des distances.

ANNEXES de GARES

- Caractéristiques -A) - Création des annexes de gares -

Ces installations peuvent avoir été prévues dans le plan primitif des travaux.

Aucune Société spéciale ne leur donne une existence juridique particulière et elles se trouvent approuvées par la décision créant l'annexe instituant la gare.

Si elles sont créées après la mise en service de la gare, elles font l'objet de travaux complémentaires d'agrandissement. Mais les mots indiquent nettement qu'il ne s'agit pas là de la création d'une gare nouvelle.

Les annexes de gares ne figurent pas à la Nomenclature des gares.

B) - Les annexes de gares ne sont pas reprises aux Tableaux des distances.

Application des principes ci-dessus examinés au brocottage -

Nous avons vu dans la note précédente que le brocottage entre divers points d'une même gare, d'une gare et d'une gare de gare, pouvait faire l'objet de traités de gré à gré.

Il convient de préciser que les transports de gare à gare de gare ne sauraient être soumis à cette procédure.

Les transports de gare à gare doivent, en effet, être régis par les tarifs applicables à la marchandise.

Si les tarifs ordinaires sont trop onéreux, en égard au peu d'importance de l'opération, il est nécessaire de créer un tarif spécial de brocottage, auquel seront soumis les envois de l'espèce.

Tarifs de transport de gare à gare annexes
prévus actuellement

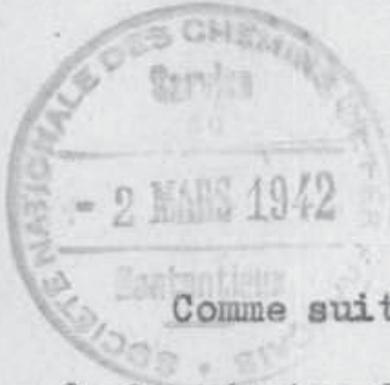
Tarif	de	à	Observations
P.V.29 (Chap. 10)	Le Lésa5	Voies ferrées du bassin n°2 du port fonctionnant comme gare annexe.	Il n'existe pas de distances
- 2° -	Abbeville	Voies ferrées du port fonc- tionnant comme gare locale annexe d'Abbeville.	- 2° -
- 2° -	Arras	Arras - Grande Place	- 2° -
- 2° -		Arras - Hôpital	
- 2° -		Entrepôts et Magasins Génér- aux d'Arras	
- 2° -	Arras	St Laurent-Blangy (gare annexe)	St Laurent Blangy figure à la nomenclature, mais cette gare n'est pas pourvue de distances
- 2° -	Cambrai	Cambrai - Porte de Paris	} Gare d'an Ch. de fer second- aire - Pas de distances S.N.C.F. } pas de distances
- 2° -		Cambrai - Contispré	
- 2° -		Entrepôts et Magasins Génér- aux de Cambrai	
- 2° -		Cambrai - Porte de Belles	
- 2° -	Douai	Gares de débard des embran- chements de Douai (annexes de la gare de Douai)	Il n'existe pas de distances entre Douai et les gares locales.
- 2° -	Soissons	Soissons - St Médard (gare annexe) Silo-coopératif de Soissons	Il n'existe pas de distances.
P.V.29 (Chap. 11)	Wasselange- Guines	Reitschokopp	Pas de distances
- 2° -	Wsch-sur-Alzette	(Galgenbergthal (Neudorf) (Schifflange	- 2° - Il existe une distance de 3 Km
- 2° -	Wasselange- Ottange	(Hesselberg	} Pas de distances
- 2° -		(Langenecher	
- 2° -		(Parochersberg	
- 2° -	Tétange	(Kirchberg	} Pas de distances
- 2° -		(Lachfeld	
- 2° -		(Langengrand	
- 2° -		(Tiefenbourg	
- 2° -	Adan-le-Fiche	La Houette	- 2° -
- 2° -	Bettelainville	St Hubert	Distance de 4 Km entre les 2 gares
- 2° -	Colmar	Colmar - Nord	} Distance de 2 Km } Pas de distance } Ch. de fer à voie étroite } de Colmar à Lapoutroie.
- 2° -		Colmar - St du Canal	
- 2° -		Colmar - St Joseph	

Tarif	de	à	Observations
P.V.29 (Chap. 11)	Colmar - Nord	Colmar - Port du Canal	Pas de distances
	ligne à voie	(ligne à voie étroite	
	étroits de Colmar	de Colmar à Marckolsheim)	
	à Marckolsheim		
- 2° -	Huningue	Huningue - Voie de Port du Canal	Pas de distances
- 3° -	Lutzelsbourg -	Lutzelsbourg - Port du Canal	- 2° -
- 4° -	Mulhouse - Nord	Mulhouse - Port	- 3° -
- 5° -	Philippsbourg	Unter	- 4° -
- 6° -	Saverne	Stoubach	Distance de 1 Km
- 7° -	Strasbourg	Ancienne gare (y compris	} Pas de distances
	(gare centrale)	la petite rue des Magasins)	
		Port de l'ill abattoir	
- 8° -	Thionville	Thionville - Baumrogard	



Paris, le 2 Mars 1942

Monsieur *Chavanne*
... *Inspecteur Principal Adjoint*
..... *Service des Contrôleur*



Comme suite à la décision prise au cours de la réunion du 26 Janvier 1942 de notre Commission, je vous adresse ci-joint, en projet, la Note Générale ainsi que la Circulaire N° 1 et ses Annexes I et II fixant les conditions générales applicables aux transports de brouettages.

Ce projet d'instructions sera examiné au cours de notre prochaine réunion dont je vous indiquerai la date ultérieurement.

L'INSPECTEUR PRINCIPAL,

M. Chavanne
73-12 h.2

NOTE GENERALE

PROJET
====

Conditions générales applicables aux transports de brouettages effectués entre deux points d'une même gare

Article 1er -

Les règles appliquées actuellement par les Régions pour les transports qui n'ont pas fait ou ne doivent pas faire l'objet d'un transport sur la ligne principale (transports effectués à l'intérieur d'une même gare ou entre deux embranchements reliés à la même gare) étant assez différentes, il est établi un régime unifié S.N.C.F. qui, dès sa promulgation, s'appliquera aux nouveaux transports qui seraient demandés et se substituera progressivement au régime de brouettage appliqué actuellement.

Article 2 -

Le régime unifié fait l'objet d'un cahier des " Conditions Générales applicables aux transports de brouettages effectués entre deux points d'une même gare " désigné dans ce qui suit par les initiales C.C.B. et qui rassemblent les conditions communes à tous les transports de l'espèce.

Le C.C.B., qui a été approuvé par M. le Secrétaire d'Etat aux Communications, sera annexé à la réponse adressée au demandeur pour lui faire connaître que la S.N.C.F. consent à effectuer le transport de brouettage. Cette réponse se réduira ainsi :

- d'une part, à la détermination de la nature du trafic;
- d'autre part, à la fixation des redevances correspondant aux services assurés par la S.N.C.F.

Article 3 -

Une circulaire pour l'application de la présente " Note générale " portera à la connaissance du personnel intéressé le texte du C.C.B. et les modalités d'application.

Article 4 -

En dehors des cas particuliers risquant de soulever des questions de principe, et de ceux qui peuvent présenter des difficultés techniques d'exécution, les Chefs d'Arrondissement d'Exploitation auront pouvoir de consentir et de signer les autorisations des transports de brouettages. Ils pourront à ce point de vue donner des sous-délégations aux fonctionnaires ou agents placés.. sous leurs ordres.

Article 6 - Mesures d'ordre comptable

(Direction d'Exploitation)

LE DIRECTEUR GENERAL,

CIRCULAIRE n°1

pour l'application de la Note Générale . . .

PROJET

Régime unifié des transports de brouettages effectués entre deux points d'une même gare.

En application de la Note Générale . . . , la présente Circulaire porte à la connaissance des Services le texte (Annexe I) du Cahier des Conditions générales applicables aux transports de brouettages effectués entre deux points d'une même gare.

Les règles ci-après seront à observer par les Services intéressés des Régions pour l'application de ces nouvelles dispositions.

Préambule du C.C.B. -

On entend par " brouettage " les transports effectués :

- entre deux embranchements reliés à la même gare ;
- entre un embranchement et un point quelconque de la gare à laquelle l'embranchement est rattaché ou inversement ;
- entre deux points situés à l'intérieur de la même gare,

et qui n'ont pas fait et ne doivent pas faire l'objet d'un transport sur la voie principale avant ou après ce brouettage.

Ces transports ne tombant pas sous le coup des dispositions du Cahier des Charges, la S.N.C.F. a la faculté de les accepter ou de les refuser.

Article 1er du C.C.B. -

Les brouettages ne sont acceptés que par wagon complet ou en wagons de particuliers.

Article 2 du C.C.B. - Autorisation -

Dans le cas où les transports de brouettages qui seraient demandés constitueraient en fait les opérations terminales d'un transport effectué sur des voies autres que celles de la S.N.C.F., les demandes devront être soumises, pour décision, à la Division Commerciale.

Article 4 du C.C.B. - Chargement et déchargement des wagons -

Les délais de chargement et de déchargement étant comptés à partir de l'heure d'arrivée effective des wagons aux emplacements désignés, il n'est pas nécessaire d'aviser le destinataire de l'arrivée des wagons.

Texte à intégrer dans le projet de cahier des charges
(voir l'annexe I)

Article 5 du C.C.B. - Exécution des brouettages -

Si l'importance des transports le justifie, la S.N.C.F. peut fixer un plan d'exécution des brouettages.

Il est, toutefois, précisé que les brouettages constituant une gêne certaine dans leur exécution ne doivent pas être acceptés.

Articles 6 et 7 du C.C.B. - Rémunération de la S.N.C.F. -

Dans le cas où les taux prévus par le C.C.B. paraîtraient trop élevés pour des brouettages présentant un intérêt commercial évident pour la S.N.C.F., le mode de rémunération pourra être fixé forfaitairement sur d'autres bases que celles déterminées aux Articles 6 et 7. Les taux à appliquer devront dans ce cas être indiqués, avec toutes justifications à l'appui, au Service Commercial qui les présentera à l'approbation de l'Administration Supérieure.

Article 9 du C.C.B. - Dispositions Générales -

Les brouettages sont soumis aux conditions des Tarifs Généraux et Spéciaux et, le cas échéant, aux conditions du Tarif P.V. 29, Chapitre 2, en tout ce qui n'est pas contraire aux dispositions du C.C.B.; il en résulte, notamment, que les règles concernant les demandes de matériel et les pénalités pour la restitution tardive des wagons, prévues par les Tarifs, sont applicables aux transports de brouettages.

- Mesures d'ordre -

Les demandes de transports de brouettages font l'objet d'un échange de lettres entre l'usager et le Chemin de fer. Lorsque la S.N.C.F. juge possible d'exécuter un transport de cette nature, il est adressé au demandeur une lettre dont le modèle est indiqué en Annexe II. Conformément à l'article 2 du C.C.B. l'accord de l'intéressé doit être donné par écrit, l'autorisation donnée par la S.N.C.F. sera considérée comme essentiellement précaire et susceptible d'être retirée à toute époque en prévenant l'intéressé 8 jours au moins à l'avance.

ANNEXE I

**Cahier des Conditions Générales applicables
aux transports de brouettages effectués entre deux points
d'une même gare**

Les usagers du Chemin de fer peuvent être autorisés, par la Société Nationale des Chemins de fer français (S.N.C.F.) à effectuer, dans une même gare des transports par wagon complet qui n'ont pas fait ou qui ne doivent pas faire l'objet d'un parcours sur la ligne principale.

Ces transports sont soumis aux dispositions ci-après :

Article 1er - Matériel utilisé -

Les brouettages peuvent être effectués en wagons de la S.N.C.F. ou en wagons appartenant à des particuliers; la traction peut également être assurée au moyen de machines particulières.

Article 2 - Acceptation -

Les conditions dans lesquelles la S.N.C.F. accepte d'effectuer le brouettage, notamment les redevances à payer par le demandeur et, s'il y a lieu, le plan d'exécution du brouettage, lui sont communiqués par écrit. L'accord des intéressés doit être également donné par écrit.

Si le brouettage doit être effectué dans du matériel particulier, les wagons doivent être soumis à un examen préalable du service compétent de la S.N.C.F. Il en est de même pour les machines si la traction a lieu au moyen d'une machine particulière.

Article 3 - Fourniture des wagons -

Si le brouettage doit être effectué au moyen de wagons S.N.C.F., l'expéditeur est avisé du ou des jours auquel le matériel sera mis à sa disposition.

Article 4 - Chargement et déchargement des wagons -

Le chargement et le déchargement des wagons doivent être effectués par les soins et aux risques et périls de l'expéditeur et du destinataire.

Lorsque ces opérations ont lieu en gare, le chargement doit être fait directement de voiture à wagon et le déchargement de wagon à voiture.

Dans tous les cas, elles doivent être terminées dans les délais prévus par les Tarifs généraux ou spéciaux pour les transports commerciaux, ces délais étant comptés à partir de l'heure d'arrivée effective des wagons aux emplacements désignés.

Article 5 - Exécution des brouettages -

Les brouettages peuvent être effectués en même temps que les manœuvres nécessitées par le service local de la gare. En conséquence, la S.N.C.F. peut fixer l'heure limite à laquelle les wagons doivent être prêts à être enlevés par la manœuvre.

Par ailleurs, si l'importance et la fréquence des brouettages le justifient, la S.N.C.F. peut fixer le plan d'exécution des brouettages.

Article 6 - Rémunération de la S.N.C.F. -

La rémunération de la S.N.C.F. est déterminée au moyen des éléments ci-après :

1er cas - Traction et wagons S.N.C.F. -

- a) Frais de traction
 - b) Dépenses de personnel
 - c) Frais d'utilisation du matériel calculés sur la durée de mise à disposition des wagons.
- { calculés d'après le temps nécessaire
à la manœuvre et le nombre d'agents
employés.

2ème cas - Traction S.N.C.F. et wagons particuliers ou loués -

- a) Frais de traction
 - b) Dépenses de personnel
 - c) Frais de péage pour le wagon chargé ou vide calculés sur la longueur du parcours à effectuer, arrondi au kilomètre supérieur.
- { calculés comme dans
le 1er cas ci-dessus

3ème cas - Traction et wagons particuliers -

A - Parcours à charge :

- a) Frais de péage pour la machine et les wagons chargés calculés sur la longueur du parcours à effectuer arrondi au kilomètre supérieur.
- b) Dépenses de personnel.

B - Parcours à vide :

- a) Frais de péage pour la machine et les wagons vides
- b) Dépenses de personnel.

4ème cas - Traction particulière et wagons S.N.C.F. -

A - Parcours à charge :

- a) Frais de péage pour la machine calculés sur la longueur du parcours à effectuer, arrondi au kilomètre supérieur.

- b) Dépenses de personnel
- c) Frais d'utilisation du matériel S.N.C.F. calculés sur la durée de mise à disposition des wagons.

B - Parcours à vide de la machine -

- a) Frais de péage
- b) Dépenses de personnel.

Article 7 - Taux de base des éléments de rémunération -

Machines de manœuvres S.N.C.F. (1)	{	avec 2 agents traction : 150 F par heure	} <i>Ces frais sont calculés par fraction mensuelle de 1/4 d'heure</i>
	{	- 1 - - - : 135 F -	
Agent exploitation (1)	 : 15 F -	
Frais d'utilisation des wagons S.N.C.F. (2)		: 5 F l'heure	
Péage (3) Locomotive	:	15 F 50 par unité et par kilomètre	
Wagons chargés	:	0 F 80 par tonne et par kilomètre	
" vides	:	1 F par véhicule et par kilomètre	

En cas de variation dans les prix des tarifs marchandises en général, ces taux seront modifiés à la même date^{et} dans la même proportion que les prix de ces tarifs.

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

Article 8 - Responsabilité -

Lorsque la traction est assurée par la S.N.C.F., les règles relatives à la responsabilité en cas d'accident ou de dommage sont celles du droit commun. Toutefois, si l'accident ou le dommage se produit sur les voies dépendant d'embranchements particuliers, les questions de responsabilité restent réglées par les dispositions particulières contractuelles régissant les dits embranchements.

....

- pour mé-moire {
- (1) Taux du C.C.R. et du C.C.G. en vigueur avant le 28 juillet 1941. Depuis le 28 juillet, ces taux sont relevés de 10 %.
 - (2) Taux indiqués dans la lettre du Service Commercial - 3ème Division : 531.P.029.004/IV/3801, du 1er juin 1938.
 - (3) Taux de base prévus par l'Article 42 de l'ancien Cahier des Charges (15 80)(0,09)(0,12) majorés de 760 %. Cette majoration a été portée à 846 % le 28 juillet 1941.

Lorsque la traction est assurée par l'expéditeur ou le destinataire au moyen d'une machine particulière, l'expéditeur ou le destinataire doit se conformer strictement aux prescriptions légales ou réglementaires relatives au Chemin de fer ainsi qu'aux règlements intérieurs de la S.N.C.F., notamment aux règlements de gare concernant la circulation des trains ou les manœuvres de gare.

En outre, les opérations de brouettage sont effectuées sous sa responsabilité exclusive, sauf dans le cas où il établirait que l'accident ou le dommage résulte directement d'une faute du chemin de fer.

En conséquence, en cas d'accident, ou de dommage quelles qu'en soient la nature et la cause (sauf la réserve précédente), l'expéditeur ou le destinataire renonce à tout recours contre la S.N.C.F. ou ses agents et s'engage, en outre, à les indemniser et à les garantir contre toute action qui pourrait être intentée contre eux.

Article 9 - Dispositions générales -

Les brouettages sont soumis aux conditions des tarifs généraux et spéciaux et, le cas échéant, aux conditions du Tarif P.V. n°29, Chapitre 2, en tout ce qui n'est pas contraire aux dispositions qui précèdent.

ANNEXE II

=====

Vous avez bien voulu demander à la S.N.C.F.
l'autorisation d'effectuer transport.. de brouet-
tage de à

en wagon { appartenant { à la S.N.C.F.
 { n'appartenant pas {

la traction étant assurée par des engins

appartenant {
n'appartenant pas { à la S.N.C.F.

J'ai l'honneur de vous informer que la S.N.C.F.
est disposée à accepter transport... dont il s'agit
qui ser.... exécuté ..conformément aux conditions géné-
rales ci-annexées.

Le.. transport.. ser... , en outre, soumis aux
conditions particulières ci-après :

.....
.....

La rémunération de la S.N.C.F. sera déterminée
comme suit:

.....
.....

L'autorisation donnée par notre Société sera con-
sidérée comme essentiellement précaire et susceptible
d'être retirée à toute époque en vous prévenant 8 jours
au moins à l'avance, si nous le reconnaissons nécessaire.

Vous voudrez bien, pour la bonne règle, me
donner votre accord sur les conditions exposées dans
la présente.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'assurance de
ma haute et respectueuse considération.

Je suis, Monsieur, votre dévoué
serviteur.

Le Directeur

(1) L'expéditeur a la responsabilité des trains particuliers
et des wagons.

Texte remis
à M. Sutor
le 18/12/42

Pour le 7^{II} ou pour
le 3^{II} ou pour
le 3^{II} ou pour

RESPONSABILITE.

Traction S.N.C.F.

I - Traction et wagons S.N.C.F. - Traction S.N.C.F. et wagons particuliers ou loués.

Les règles relatives à la responsabilité en cas d'accident ou de dommage sont celles du droit commun. Toutefois, si l'accident ou le dommage se produit sur les voies dépendant d'embranchements particuliers, les questions de responsabilité restent réglées par les dispositions particulières contractuelles régissant les dits embranchements.

Traction par les particuliers

II - Traction et wagons particuliers.

(L'expéditeur) doit, sous sa seule responsabilité, se conformer aux prescriptions légales ou réglementaires relatives au chemin de fer, ainsi qu'aux règlements intérieurs de la S.N.C.F., notamment aux règlements de gare concernant la circulation des trains ou les manoeuvres de gare.

Il n'est admis de dérogation, à quelque titre que ce soit, aux prescriptions de l'alinéa précédent qu'aux risques et périls exclusifs de (l'expéditeur) qui, au cas d'accident ou de dommage, quelles qu'en soient la nature et la cause, renonce à tout recours contre la S.N.C.F. ou ses agents et s'engage, en outre, à indemniser la S.N.C.F. et à la garantir contre toute action qui pourrait être intentée contre elle ou ses agents.

Par contre, sous réserve de l'observation par (l'expéditeur) des dites prescriptions, chacune des parties contractantes supportera les conséquences des accidents ou dommages de toute nature survenus par sa faute au cours des opérations de brouettage.

Par contre, sous réserve de l'observation par (l'expéditeur) des dites prescriptions, chacune des parties contractantes supportera, sans recours contre l'autre, les conséquences des accidents survenus à son personnel au cours des opérations de brouettage, et la garantira, le cas échéant, contre les actions qui pourraient être exercées de ce chef contre elle ou ses agents, notamment en application de l'article 7 de la loi du 9 avril 1898.

Il en sera de même pour les dommages et les incendies

à la cause de...

C.C.O.

C.C.E.

subis par les installations, le matériel ou autres objets mobiliers.

? Les accidents et les dommages causés aux tiers seront à la charge de

(L'expéditeur) doit se conformer strictement aux prescriptions légales ou réglementaires relatives au chemin de fer, ainsi qu'aux règlements intérieurs de la S.N.C.F., notamment aux règlements de gare concernant la circulation des trains ou les manœuvres de gare.

En outre, les opérations de brouettage sont effectuées sous la responsabilité exclusive, sauf dans le cas où il établirait que l'accident ou le dommage résulte directement d'une faute du chemin de fer.

En conséquence, en cas d'accident ou de dommage, quelles qu'en soient la nature et la cause (sauf la réserve précédente), (l'expéditeur) renonce à tout recours contre la S.N.C.F. ou ses agents et s'engage, en outre, à les indemniser et à les garantir contre toute action qui pourrait être intentée contre eux.

Prescriptions de l'expéditeur

Autre formule

RESPONSABILITE.

I - Traction et wagons S.N.C.F. - Traction S.N.C.F. et wagons particuliers omnibus.

Les règles relatives à la responsabilité en cas d'accident ou de dommage sont celles du droit commun. Toutefois, si l'accident ou le dommage se produit sur les voies dépendant d'embranchements particuliers, les questions de responsabilité restent réglées par les dispositions particulières contractuelles régissant les dits embranchements.

II - Traction et wagons particuliers.

L'expéditeur doit, sous sa seule responsabilité, se conformer aux prescriptions légales ou réglementaires relatives au chemin de fer, ainsi qu'aux règlements intérieurs de la S.N.C.F., notamment aux règlements de gare concernant la circulation des trains ou les manoeuvres de gare.

Il n'est admis de dérogation, à quelque titre que ce soit, aux prescriptions de l'alinéa précédent qu'aux risques et périls exclusifs de l'expéditeur qui, au cas d'accident ou de dommage, quelles qu'en soient la nature et la cause, renonce à tout recours contre la S.N.C.F. ou ses agents et s'engage, en outre, à indemniser la S.N.C.F. et à la garantir contre toute action qui pourrait être intentée contre elle ou ses agents.

Par contre, sous réserve de l'observation par l'expéditeur des dites prescriptions, chacune des parties contractantes supportera les conséquences des accidents ou dommages de toute nature survenus par sa faute au cours des opérations de brouettage.

Par contre, sous réserve de l'observation par l'expéditeur des dites prescriptions, chacune des parties contractantes supportera, sans recours contre l'autre, les conséquences des accidents survenus à son personnel au cours des opérations de brouettage, et la garantira, le cas échéant, contre les actions qui pourraient être exercées de ce chef contre elle ou ses agents, notamment en application de l'article 7 de la loi du 9 avril 1898.

Il en sera de même pour les dommages et les incendies

En cas de cause inconnue
chaque partie supporte les
dommages

C.C.O.

Chaque partie supporte
les dommages

C.C.E.

subis par les installations, le matériel ou autres objets mobiliers.

Les accidents et les dommages causés aux tiers seront à la charge de

L'expéditeur doit se conformer strictement aux prescriptions légales ou réglementaires relatives au chemin de fer, ainsi qu'aux règlements intérieurs de la S.N.C.F., notamment aux règlements de gare concernant la circulation des trains ou les manœuvres de gare.

En outre, les opérations de brouettage sont effectuées sous la responsabilité exclusive, sauf dans le cas où il établirait que l'accident ou le dommage résulte directement d'une faute du chemin de fer.

En conséquence, en cas d'accident ou de dommage, quelles qu'en soient la nature et la cause (sauf la réserve précédente), l'expéditeur renonce à tout recours contre la S.N.C.F. ou ses agents et s'engage, en outre, à les indemniser et à les garantir contre toute action qui pourrait être intentée contre eux.

Prescription de faute
de l'expéditeur

Autre
formule

Responsabilité

M. de Privat
H. X.
17.2.42

Le soir

9

I. - Traktion et Wagons S.N.C.F. - Traktion S.N.C.F. et Wagons particuliers ou loués.

Les règles relatives à la responsabilité au cas d'accidents ou de dommages sont celles du droit commun. ^{Toutefois,} si l'accident ou le dommage se produit sur les voies dépendant d'un d'embranchement particulier, ~~quel est la responsabilité~~ ~~reste~~ les questions de responsabilité restent réglées par les ^{dispositions} ~~conditions~~ particulières contractuellement régissant lesdits embranchements.

II. - Traktion et Wagons particuliers.

(L'expéditeur) doit, sous sa seule responsabilité, se conformer aux prescriptions légales ou réglementaires relatives au chemin de fer, ainsi qu'aux règlements intérieurs de la S.N.C.F., notamment aux règlements de gare concernant la circulation de trains ou les manœuvres de gare.

Il n'est admis de dérogation, à quelque titre que ce soit, aux prescriptions de l'alinéa précédent qu'aux risques et périls exclusifs de (l'expéditeur), qui, au cas d'accident ou de dommage, quelles qu'en soient la nature et la cause, renonce à tout recours contre la S.N.C.F. ou ses agents, et s'engage, en outre, ~~à se faire~~ à indemniser la S.N.C.F. ^{et à la} ~~ou ses agents~~ ~~qui~~ à les garantir contre toute action qui pourrait être intentée contre elle ou ses agents.

Par contre, sous réserve de l'observation par (l'expéditeur) desdites prescriptions, chacune des parties contractantes supportera les conséquences des accidents ou dommages de toute nature survenus par sa faute lors des dépendances de chemin de fer ~~aux~~ cours des opérations de manœuvre.

Par contre, sous réserve de l'observation par

CCO

CCE

(l'expéditeur) lesdites prescriptions, chacune des parties contractantes supportera, sans recours contre l'autre, les conséquences des accidents survenus à son personnel ou ~~à ses dommages occasionnés à ses matériels ses installations,~~ matériel ou autres objets mobiliers, au cours des opérations de brochage, et la garantie, le cas échéant, contre les actions qui pourraient être exercées de ce chef contre elle ou ses agents, notamment en application de l'article 7 de la loi du 9 août 1898.

Il en sera de même pour les dommages et les ruines subis par les installations, le matériel ou autres objets mobiliers, ~~exception faite~~...

Les accidents et les dommages causés aux tiers sont à la charge de (?)

~~(sans aucune responsabilité)~~
(l'expéditeur) doit se conformer strictement aux prescriptions légales ou réglementaires relatives au chemin de fer, ainsi qu'aux règlements intérieurs de la S.N.C.F., notamment aux règlements de gare concernant la circulation des trains ou les manœuvres de gare.

En outre, les opérations de brochage sont effectuées sous la responsabilité exclusive, sauf dans le cas où il ~~serait~~ établirait à ses risques et périls exclusifs. ~~En conséquence,~~

~~en cas d'établissement que l'accident ou le dommage résulte directement d'une faute de chemin de fer.~~

En conséquence, en cas d'accident ou de dommage, quelle qu'en soient la nature et la cause ^(sauf la version précédente) ~~(à l'exception)~~, toutefois, que ~~il n'est établi que l'accident ou le dommage résulte directement d'une faute de la S.N.C.F. (ou de ses agents)~~, l'expéditeur renonce à tout recours contre la S.N.C.F. et ses agents, et s'engage, en outre, à les indemniser et à les garantir contre toute action qui pourrait être intentée contre eux.

*Confiance
du 6 Février 1942*

CIRCULAIRE N°

Paris, le

Conditions applicables aux brouettages effectués
entre deux points d'une même gare.

-1-1-1-1-

1. - Généralités .- On entend par "brouettage" les trans-
ports effectués :

- entre deux embranchements reliés à la même gare ;
- entre un embranchement et un point quelconque de
la gare à laquelle l'embranchement est rattaché,
ou inversement ;
- entre deux points situés à l'intérieur de la même
gare ;
- Breveté* (x) - entre la gare principale et une gare annexe ou les
voies d'un port, ou inversement.

et qui n'ont pas fait et ne doivent pas faire l'objet
d'un transport ~~à tarif~~ *sur la ligne principale* aux prix des tarifs commerciaux,
immédiatement avant ou après ce ~~transport~~ *brouettage*.

Les brouettages peuvent être effectués en wagons de
la S.N.C.F. ou en wagons appartenant à des particuliers.

La traction peut, également, être assurée au moyen
de machines particulières.

2 - Acceptation .- Les conditions dans lesquelles la S.N.C.F. accepte d'effectuer les brouettages, notamment les redevances à payer par le demandeur et, s'il y a lieu le plan d'exécution des brouettages, lui sont communiqués par écrit.

L'accord de l'intéressé doit également être donné par écrit .

Il est précisé que la S.N.C.F. n'est pas tenue d'accepter les brouettages qui constitueraient, en fait, les opérations terminales d'un transport effectué par des voies autres que celles de la S.N.C.F.

*à mettre
dans le
contrat
de brouettage
à l'initiative
de l'expéditeur*

Si le brouettage doit être effectué dans du matériel particulier, les wagons doivent être soumis à un examen préalable du Service ^{consistant de la SNCF} du Matériel roulant.

*à l'initiative
de l'expéditeur
à l'initiative
de l'expéditeur
à l'initiative
de l'expéditeur*

Il en est de même pour la machine, si la traction a lieu au moyen d'une machine particulière.

3 - Fourniture des wagons .- Si le brouettage doit être effectué au moyen de wagons S.N.C.F., l'expéditeur est avisé du ou des jours auquel le matériel sera mis à sa disposition.

4 - Chargement et déchargement des wagons .- Le chargement et le déchargement des wagons doit être effectué par les soins et aux risques et périls de l'expéditeur et du destinataire.

.....

Lorsque ces opérations ont lieu en gare, le chargement doit être fait directement de voiture à wagon et le déchargement de wagon à voiture.

Handwritten notes:
Lorsque ces opérations ont lieu en gare, le chargement doit être fait directement de voiture à wagon et le déchargement de wagon à voiture.

Dans tous les cas, elles doivent être terminées dans les délais prévus par les tarifs généraux ou spéciaux pour les transports commerciaux. *de plus, étant donné le grand nombre de trains qui passent aux heures indiquées.*

5 - Exécution des brouettages. - Les brouettages peuvent être effectués en même temps que les manœuvres nécessitées par le service local de la gare. En conséquence, la S.N.C.F. peut fixer l'heure limite à laquelle les wagons doivent être prêts à être enlevés par la manœuvre.

Par ailleurs, si l'importance et la fréquence des brouettages le justifient, la S.N.C.F. peut fixer le plan d'exécution des brouettages.

6 - Rémunération de la S.N.C.F. - La rémunération de la S.N.C.F. est déterminée au moyen des éléments ci-après :

1er cas .- Traction et wagons S.N.C.F.

- a) frais de traction) calculés d'après le
- b) dépenses de personnel) temps nécessaire à la
- exploitation) manœuvre et le nombre
- d'agents employés.
- c) frais de location du matériel, calculés sur *100%*
- la durée d'immobilisation des wagons. *5%*

2ème cas .- Traction S.N.C.F. et wagons particuliers ou loués.

- a) frais de traction } calculés comme dans
- b) dépenses de personnel } bras à dessus
- c) frais de peage pour les wags particuliers *calculés sur le régime de peage* -----

.....

3ème cas .- Traction et wagons particuliers .

A - Parcours à charge :

- a) frais de péage pour la machine et ^{les wagons chargés} ~~la marchandise~~ calculés sur la longueur du parcours à effectuer arrondi au kilomètre supérieur .
- b) dépenses de personnel.

B - Parcours à vide :

- a) frais de péage pour ^{la machine et} ~~la marchandise~~ et les wagons vides.
- b) dépenses de personnel.

7 - Taux de base des éléments de rémunération.-

Machine de manœuvres	(avec 2 agents traction :	150	frs	par	heure	
S.N.C.F.(1)	(- 1 - - -)	135	frs	-		
Agent exploitation(1)	15	frs	-		

*à la fin
indiqués
minimum
1/4 h*

Location des wagons S.N.C.F. (2) ^{5 heures}

<u>Wagons couverts</u> :	10 à 15 tonnes :	22	francs	par	jour
	20 - -	33	-	-	
	30 - -	44	-	-	
<u>Wagons tamboresaux</u> :	10 à 15 tonnes :	16	fr.50	par	jour
	20 - -	27	fr.50	-	
	30 - -	38	fr.50	-	
	40 - -	50	francs	-	
	45 - -	66	-	-	
<u>Wagons plats</u> :	10 à 15 tonnes :	16	fr.50	par	jour
	20 - -	22	francs	-	
	30 - -	33	-	-	
	40 - -	44	-	-	

.....

(1) Taux du C.C.R. et du C.U.O. en vigueur avant le 28 Juillet 1941. Depuis le 28 Juillet, ces taux sont relevés de 10 %.

(2) Taux indiqués dans la lettre du Service Commercial - 3ème Division : 531 P.029.004/IV/3801 , du 1er Juin 1938.

Péage (3) Locomotive : 15^f,50 par kilomètre
 Marchandises chargées : 0,30 par tonne et par kilomètre
 - vides : 1,00 par véhicule.

En cas de variation dans les prix des tarifs marchandises en général, ces taux seront modifiés à la même date dans la même proportion que les prix de ces tarifs.

ad. unificati. pour un autre

sur instruction

~~8 - Forfaits. - Les taxes de brouettage peuvent, dans certains cas particuliers, être fixées forfaitairement sur d'autres bases que celles qui sont prévues à l'article précédent.~~

9 - Dispositions générales. - Les brouettages sont soumis aux conditions des tarifs généraux et spéciaux et, le cas échéant, aux conditions du tarif P.V. n° 29, Chapitre 2, en tout ce qui n'est pas contraire aux dispositions qui précèdent.

10. - Responsabilité -

(3) - Taux de base prévus par l'article 42 de l'ancien Cahier des Charges (1 fr.80 - 0,09 = 0,12) majorés de 760 ‰. Cette majoration a été portée à 846 ‰ le 28 Juillet 1944.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

JP

le février 1942

SERVICE COMMERCIAL

54, Boulevard Haussmann

PARIS - IX

M

Tél. : TRinité 76.00

R. C. Seine 276.448 B

3^e DIVISION

Réf. : _____

Vous avez bien voulu demander à la S.N.C.F. l'autorisation d'effectuer... transport. de brouetage de à

en wagen .. (appartenant à la S.N.C.F., la) n'appartenant pas traction étant assurée par les engins (appartenant) n'appartenant pas à la S.N.C.F..

J'ai l'honneur de vous informer que la S.N.C.F. est dispesée à accepter ... transport... dont il s'agit qui ser... exécuté. conformément aux conditions générales ci-annexées.

Le transport. ser , en outre, soumis aux conditions particulières ci-après :

.

...

Lib. A.C.M. 1

La rémunération de la S.N.C.F. sera déterminée comme suit :

.....
.....
.....

Vous voudrez bien, pour la bonne règle, me donner votre accord sur les conditions exposées dans la présente.

Le Représentant de la
Société Nationale des
Chemins de fer français,

.....
.....
.....

53. COPIE

Dossier : Avisé M. BARDIN.

S. N. C. F.

Région du NORD.

26 AOUT 1938

EXPLOITATION

**COPIE CONFORME
à L'ORIGINAL.**

Messieurs,

9
TL 6029/3395

Vous avez bien voulu nous demander l'autorisation de transporter des hyperphosphates du quai Nord du Bassin à flot du TREPORT à l'embranchement particulier de la Maison MORY, raccordé aux voies ferrées du port, notamment en utilisant des wagons plats de 20 tonnes loués à notre Société.

J'ai l'honneur de vous faire connaître, après examen, que nous sommes disposés à vous donner satisfaction aux conditions suivantes :

La location des wagons pourrait être consentie à raison de 22 frs par wagon plat de 20 tonnes et par journée d'utilisation.

En outre, vous auriez à nous payer pour nous rémunérer des frais de manoeuvres, une redevance de 7 frs par wagon.

L'autorisation donnée par notre Société sera considérée comme essentiellement précaire et susceptible d'être retirée à toute époque en vous prévenant 8 jours à l'avance, si nous le reconnaissons nécessaire.

Par ailleurs, étant donné que le transport de la marchandise en cause doit, aux termes de la tarification en vigueur, être effectué à couvert, il est entendu que votre Société prendra toutes dispositions utiles pour protéger cette marchandise des risques d'avaries par mouillure. La Société Nationale des Chemins de fer entend, en effet, être dégagée de toute responsabilité de ce chef.

Je vous prierais de bien vouloir me faire connaître si vous êtes d'accord sur les conditions exposées ci-dessus.

Veillez agréer, Messieurs, l'assurance de ma considération distinguée.

Le Chef du Service de l'Exploitation,
(s) : DEGARDIN.

à mettre en copie au dossier de la commission de transport (M. Bardin)

Société Tunisienne de
l'Hyperphosphate RENO
39, Rue de Liège,
à PARIS (8^e)

S. N. C. F.

Région du NORD.

EXPLOITATION

30 JUILLET 1941.

Monsieur le Directeur,

EX.N.ot.4.
6029^c/3557.

Vous avez bien voulu nous demander l'autorisation d'effectuer des transports de houille entre votre embranchement particulier et celui de la Blanchisserie de DON (Etablissements GAGEDOIS), raccordés tous deux à la gare de DON-SAINGHIN.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que nous sommes disposés à vous donner satisfaction aux conditions suivantes:

Les transports dont il s'agit pourraient être effectués dans des wagons vous appartenant remorqués par des machines S.N.C.F.

En outre, vous auriez à nous payer pour nous rémunérer des frais de manoeuvres une redevance de 1 fr,35 par tonne avec minimum de 90 frs par manoeuvre.

L'autorisation donnée par notre Société sera considérée comme essentiellement précaire et susceptible d'être retirée à toute époque en vous prévenant 8 jours à l'avance, si nous le reconnaissons nécessaire.

Je vous prierais de bien vouloir me faire connaître si vous êtes d'accord sur les conditions exposées ci-dessus.

Veillez agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de ma considération distinguée.

/ Le Chef du Service de l'Exploitation,
(s) : LAMARQUE.

Monsieur le Directeur de la
Société des Agglomérés de DON
à D O N -(Nord)-

MINISTÈRE
des
TRAVAUX PUBLICS

REPUBLIQUE FRANÇAISE

Direction Générale
des Chemins de fer et
des Transports.

2ème Bureau

C.F.2-9275

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

Par lettre 552 P.O.9.002/11 du 16
38.09

Décembre 1938, vous m'avez demandé de vous autoriser à percevoir une redevance de 3 frs,10 par tonne, avec minimum de 31 frs par wagon, pour vous rémunérer de l'exécution de transports de blé, entre l'embranchement particulier du Réveil Agricole de Picardie et celui de la Société Anonyme Saint-Frères, raccordés tous deux à la gare de DOULLENS.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que je vous autorise à exécuter ces transports, aux prix et conditions ci-dessus rappelés.

Vous voudrez bien m'accuser réception de la présente décision.

Pour le ministre et par
autorisation :
LE CONSEILLER D'ETAT
DIRECTEUR GÉNÉRAL DES CHEMINS DE FER
ET DES TRANSPORTS
Par autorisation,
Le Conseiller d'Etat,
(s) : CLAUDON.

Le Président du Conseil
d'Administration

16 Décembre 1958

532 P 029-002 / 11
38.09.

Transports entre embran-
chements particuliers re-
liés à la gare de Doullens

Monsieur le Ministre,

D 532 / 71

Nous sommes saisis d'une demande tendant à obtenir l'autorisation d'effectuer des transports de blé, représentant environ 2.500 tonnes, entre l'embranchement particulier du Réveil Agricole de Picardie et celui de la Société Anonyme SAIST-Frères, raccordés tous deux à la gare de DOULLENS.

Ces transports peuvent être assurés sans inconvénient pour le service et sans danger pour la sécurité, nous sommes disposés à les accepter moyennant la perception d'une redevance de 3 fr 10 par tonne avec minimum de 51 frs par wagon, reconnue suffisante pour nous rémunérer.

Les opérations dont il s'agit devant commencer incessamment, nous avons l'honneur de vous demander, Monsieur le Ministre, de bien vouloir nous autoriser le plus tôt possible à donner satisfaction dans les conditions indiquées ci-dessus à la demande qui nous est présentée.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

signé : GUINARD

GRANDS RÉSEAUX DE CHEMINS DE FER FRANÇAIS

SERVICE COMMUN DU CONTENTIEUX

1^{re} Division

AFFAIRES GÉNÉRALES

N^o 5.906^{ch}

Réseau *Centre & Pyrénées*

(Service _____)

Caisse de Prévoyance
Personnel
(L. 27 Nov. 1941)

OBJET DE LA CONSULTATION

La loi du 27 Novembre 1941, aménageant les prestations des Assurances Sociales en ce qui concerne la famille du prisonnier, est-elle applicable aux agents de la S.N.C.F. ?

Références :

Observations :

D^{re} N^o 5.906^{ch}; Aff. :

12 février 2

SJ
5906^{Ch}

Monsieur le Directeur de la Caisse de Prévoyance,

En réponse à votre lettre, A, du 5 février 1942, j'ai l'honneur de vous faire connaître que la S.N.C.F. ne saurait, à mon avis, soutenir que l'application de la loi du 27 novembre 1941 ne s'impose pas à la Caisse de Prévoyance, quelque répercussion financière qui en résulte pour celle-ci.

La loi est, en effet, formelle et conçue en termes très généraux; elle a une portée absolue, elle ne contient ni exception, ni distinction tirée de situations particulières.

Notamment, il ne peut être fait état, en l'espèce, de ce que les familles d'agents de la S.N.C.F. prisonniers bénéficient de la part de leur employeur d'avantages pécuniaires appréciables et qu'ainsi la captivité de leur chef ne les laisse pas sans ressources; il y a là une considération de fait qui n'est évidemment pas sans valeur, mais qui, dans l'état actuel du texte, ne peut être retenue.

Je suis donc entièrement d'accord sur l'avis qui vous a été donné par le Ministère du Travail concluant à l'application de cette loi aux agents de la S.N.C.F.

LE CHEF DU CONTENTIEUX

Signé: Auvray

F

*Impression
inédite*

SJ
N° 5906 Ch

Monsieur le Directeur de la Caisse de Prévoyance

*Vu
ly
11.2.41*

En réponse à votre lettre, A, du 5 février 1942, j'ai l'honneur de vous faire connaître que la S/N/C/F/ ne saurait, à mon avis, soutenir que l'application de la loi du 27 novembre 1941 ne s'impose pas à la Caisse de Prévoyance, quelque répercussion financière qui en résulte pour celle-ci.

André

La loi est, en effet, formelle et conçue en termes très généraux; elle a une portée absolue, elle ne contient ni exception, ni distinction tirée de situations particulières.

Notamment, il ne peut être fait état, en l'espèce, de ce que les familles d'agents de la S.N.C.F. prisonniers ~~aux~~ bénéficient de la part de leur employeur d'avantages pécuniaires appréciables et qu'ainsi la captivité de leur chef ne les laisse pas sans ressources; il y a là une considération de fait qui n'est évidemment pas sans valeur, mais qui, dans l'état actuel du texte, ne peut être retenue.

Je suis donc entièrement d'accord sur l'avis qui vous a été donné par le Ministère du Travail concluant à l'application de cette loi aux agents de la S.N.C.F.

LE CHEF DU CONTENTIEUX,

Loi du 27 novembre 1941

améliorant les prestations des Assurances Sociales
en ce qui concerne la famille du prisonnier

(J.O. 16 janvier 1942)

Nous, Maréchal de France, Chef de l'Etat Français,
le Conseil des Ministres entendu,

Décretons :

Art. 1^{er}. - Le maximum des honoraires qui pourront
être versés à des médecins à l'occasion de soins
donnés à la famille d'assurés sociaux prisonniers
de guerre pour les actes médicaux, chirurgicaux
ou de spécialités, est fixé au tarif de responsabilité
des caisses d'assurances sociales.

Les caisses et les unions régionales sont
tenues de rembourser les frais médicaux afférents
aux actes sus-visés sur la base du tarif de
responsabilité, sans participation des
intéressés.

Art. 2. - Le présent décret sera publié au Journal Officiel
et exécuté comme loi de l'Etat.

Fait à Vichy, le 27 novembre 1941

Ph. Pétain

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

Le Secrétaire d'Etat au Travail,

A. Bélin

Le Secrétaire d'Etat à la Famille et à la Santé,

Serge Hurard

Le Ministre Secrétaire d'Etat
à l'Economie Nationale et aux Finances,

Y. Bonthoulier

GD/SD-2

SOCIÉTÉ NATIONALE
DES
CHEMINS DE FER FRANÇAIS

PARIS, LE 5 Février 1942
11, RUE DE LABORDE (8^e)
TÉL. : LABORDE 62-00

CAISSE DE PRÉVOYANCE

Référence à rappeler: A

Prière de ne traiter qu'une question par lettre

Monsieur le Chef du Service
du Contentieux
à PARIS

Conformément aux instructions du 30 janvier,
de M. BARTH, j'ai l'honneur de vous adresser ci-
joint une note sur les répercussions financières
de l'application éventuelle à la S.N.C.F. de la
loi du 21 novembre 1941.

M. BARTH désirerait savoir si, à votre avis,
ce texte est applicable à la S.N.C.F.. Le Ministère
du Travail consulté par téléphone à ce sujet estime
qu'il s'agit non d'une loi d'assistance mais d'un
texte d'une portée générale, donc applicable aux
agents des chemins de fer.

Je vous serais particulièrement obligé de bien
vouloir me faire savoir ce que vous en pensez, le
plus rapidement possible.

Le Directeur de la Caisse

H. Chavanne

*Spamin et vuis am
M. Raban
5.2-4L
9*

80/E 18547 Moulde et Renou, Paris (1462) (11-41)

6 FEV 42

CAISSE DE PREVOYANCE

Suppression du ticket modérateur
pour les actes médicaux, chirurgicaux ou de spécialités
aux familles d'assurés prisonniers de guerre

Une loi du 27 novembre 1941, publiée au Journal Officiel du 16 janvier 1942, dispose que :

"Le maximum des honoraires qui pourront être versés à des médecins à l'occasion de soins donnés à la famille d'assurés sociaux prisonniers de guerre pour des actes médicaux, chirurgicaux ou de spécialités, est fixé au tarif de responsabilité des Caisses d'assurances sociales et que les Caisses et les Unions Régionales sont tenues de rembourser les frais médicaux afférents aux actes susvisés sur la base du tarif de responsabilité sans participation des intéressés".

Renseignements pris auprès de l'Union des Caisses, le ticket modérateur était jusqu'ici pris en charge par le fonds de solidarité lorsque les familles des prisonniers de guerre étaient sans ressources. La loi susvisée fait maintenant l'obligation aux Caisses de prendre en charge ce ticket modérateur, même si la famille reçoit de l'employeur le salaire du prisonnier.

En ce qui concerne les agents du cadre permanent prisonniers de guerre, nous allons chiffrer ci-après les charges qui résulteraient pour la Caisse de l'application de cette mesure aux ayants droit des dits prisonniers.

Sur un effectif total au 31 décembre 1941 de 384.328 agents du cadre permanent, affiliés à la Caisse de Prévoyance, on compte 19.400 prisonniers de guerre.

La moyenne des ayants droit par affilié est de :

conjoint	0,89
enfant	1,35
total	2,24

ce qui représente:

pour l'ensemble des affiliés

2,24 x 384.328 = 860.900 ayants droit environ

pour 19.400 prisonniers

2,24 x 19.400 = 43.456 ayants droit environ

Les catégories de prestations affectées par la mesure sont les suivantes :

- 1) Consultations et visites,
- 2) Petite chirurgie,
- 3) Actes de chirurgie et de spécialités au domicile du malade ou au cabinet du praticien,
- 4) Actes de chirurgie et de spécialités en clinique (les actes de chirurgie et de spécialités pratiqués à l'hôpital public sont déjà entièrement à la charge de la Caisse de Prévoyance sans ticket modérateur).

Par rapport à 1941 et du fait du relèvement du taux des prestations, les dépenses de la Caisse de Prévoyance pour les quatre prestations ci-dessus définies passeront en 1942 à :

	en 1941	majoration	en 1942
1) Consultations et visites	11 M. 2	60%	18 M.
2) Petite chirurgie	1 M. 6	12,5%	1 M. 8
3) Chirurgie et spécialités à domicile	2 M. 3	87,5%	4 M. 3
			24 M. 1
4) Chirurgie en clinique	4 M. 5	66%	17 M. 5
		Total ..	31 M. 6

Le ticket modérateur est de :

20 % pour les prestations nos 1, 2 et 3,
25 % - - - - - n° 4

Il représente une contribution des affiliés égale à :

- pour les prestations 1, 2 et 3 : 24 M. 1 x 0,25 = 6 M.
- pour les prestations 4 : 7 M. 5 x 0,33 = 2 M. 5
ensemble 8 M. 5

soit, pour les seuls ayants droit des prisonniers :

$\frac{8 \text{ M. } 5 \times 43.500}{860.900} = 430.000 \text{ frs.}$

GRANDS RÉSEAUX DE CHEMINS DE FER FRANÇAIS

SERVICE COMMUN DU CONTENTIEUX

1^{re} Division

AFFAIRES GÉNÉRALES

N° 5907 B2

Réseau Bureau 62
(Service Dossier 11.120)

Exempté p. v. aux A. G.

OBJET DE LA CONSULTATION

SINISTRE de MIRAMAS.

*Le dossier et une instruction criminelle,
ordonnée par une ordonnance de non lieu,
peut-elle être retrouvée dans une instance
civile, si l'une des deux parties de la cause
s'y oppose ?*

Références :

*cf. Bureau 62
Dossier 11.120*

Observations :

D. N° 5907 B2 ; Aff. : SINISTRE MIRAMAS

Jossier = Bureau C2

11-180

Note communiquée à M. Lefebvre
(Bibliothèque) pour qu'il en prenne
attachement, suivant instructions de
M. Durand.

7/2/42 M.

SINISTRE de MIRAMAS

Le dossier d'une instruction criminelle clôturée par une ordonnance de non lieu peut-il être retenu dans une instance civile, si l'une des deux parties de la cause s'y oppose?

Dans son arrêt du 10 juillet 1939 (D.H. 1939 p. 479) la Chambre des Requetes de la Cour de Cassation a décidé:

"Attendu que si la production aux débats d'un procès-verbal d'enquête de gendarmerie ne peut être admise par les juges du fond qu'avec l'assentiment des parties à ce qu'il en soit fait usage, ce consentement

Mêmes solutions implicites par la Chambre des Requetes les 27 janvier 1909 (D. 1909.1.120), 31 mars 1927 (G.P. 1927.2.382), etc...

Ainsi, l'on pourrait être tenté d'en conclure que, quelles que soient les qualités des parties au procès civil, le Tribunal ne saurait sans s'exposer à la censure de la Cour Suprême, passer outre au veto de l'une de ces parties qui s'opposerait à la production des pièces d'une information criminelle.

Ce serait, à notre avis, une erreur qui trouverait sa cause dans une interprétation trop absolue ou trop générale de l'expression "les parties".

Il ne paraît pas inutile, avant tout autre examen, de rappeler quels peuvent être les principes généraux de droit en matière de preuve, lorsque la preuve testimoniale n'est pas prohibée. Il est admis que le juge du fond pour fonder sa conviction a la possibilité de retenir tous témoignages et documents présentés.

Or, les pièces d'une instruction criminelle sont de nature à permettre au Juge d'éclairer sa religion: elles sont des témoignages impartiaux recueillis sous le contrôle judiciaire et présentant, par suite, un maximum de garantie.

Il paraîtrait anormal que de tels documents doivent

être obligatoirement rejetés sur la seule opposition d'une des parties, de celle qui, précisément, peut avoir intérêt à dissimuler ses propres agissements.

Telle est cependant la solution que semble admettre la Cour de Cassation elle-même, solution qui trouve son fondement dans le caractère secret de toute instruction criminelle.

Mais l'appliquer, dans tous les cas, serait en contradiction avec la jurisprudence de la Cour Suprême.

En effet, la Chambre Civile a été amenée à préciser quelle était, en réalité, la partie qui avait le droit de s'opposer à la divulgation d'une instruction qui doit, en principe rester secrète. Ce principe du secret de l'information, bien qu'il ne soit proclamé expressément par aucun texte législatif, constitue une règle traditionnelle et indiscutée de la procédure criminelle.

Dans un arrêt du 6 janvier 1908 (D. 1910.1.519) elle a précisé:

"Attendu que le pourvoi reproche à l'arrêt d'avoir fait état d'une procédure disciplinaire suivie contre le demandeur qui aurait été communiquée sans le consentement de la partie intéressée à la garder secrète".

Dans un autre arrêt du 29 juillet 1905 (D. 1903.1.448) la même chambre parlait également "du consentement de la partie qui avait intérêt à la garder secrète". (Il s'agissait d'une information criminelle).

C'est donc la partie qui a "intérêt" au secret qui peut, seule, en revendiquer le bénéfice.

Or, qui est "intéressé" au maintien du secret d'une instruction?

Deux parties seulement, à notre avis:

1° - Le Ministère Public du fait que "l'ordre public" peut être intéressé à la non divulgation du dossier. Il tient des articles 64 et 65 du décret du 5 octobre 1920 le pouvoir d'autoriser la communication et de lever le secret.

(En ce qui concerne le sinistre de Miramas, le Ministère Public représenté par M. le Procureur Général, ~~mais~~ la Cour d'Aix, a donné son accord pour la communication du dossier correctionnel. Aucune difficulté ne peut donc exister sur ce point).

2° - Les inculpés, d'autre part, puisque le secret du dossier criminel est admis à leur profit.

Mais l'on pourra, certes, discuter sur la portée de l'expression "partie qui a intérêt à garder la procédure secrète".

L'on pourrait, à l'appui d'une extension du bénéfice de ce principe à toutes parties à un procès, citer les conclusions de M. le Substitut du Procureur Général Rey devant la Cour de Paris (Recueil de la Gazette du Palais 1935. II. 276) qui déclarait:

- Et il faut évidemment entendre par "partie qui a intérêt à garder la procédure secrète" celle qui pourrait souffrir de la mise au jour des documents et non pas nécessairement l'inculpé bénéficiaire du non lieu. "L'idée directrice est que le dossier criminel, correctionnel ou de simple police ayant été constitué en dehors des garanties propres aux litiges d'ordre privé, le plaideur à qui l'on veut l'opposer doit pouvoir le repousser".

Cette opinion nous paraît erronée: elle n'a d'ailleurs pas été admise par la Cour de Paris dans son arrêt du 16 mai 1935 rendu ensuite des conclusions précitées:

"Considérant aussi que s'agissant d'une procédure terminée par une ordonnance de non-lieu, il importe, afin de tenir compte du principe du secret de l'instruction, que la communication des pièces ait été faite du consentement formel des personnes au profit ou à l'encontre de qui a été rendue l'ordonnance de non-lieu".

L'opinion de M. le Substitut du Procureur Général, à savoir que le dossier criminel "est" constitué en dehors des garanties propres aux litiges d'ordre privé ne paraît pas acceptable pour justifier sa conclusion.

En effet, ce dossier est constitué par des agents de l'autorité à qui l'on ne peut reprocher d'être partiaux, agents assermentés d'autre part, et qui n'ont, de près ou de loin, aucun intérêt au litige d'ordre civil.

En outre, M. le Substitut Rey a perdu de vue que, devant la juridiction civile, les parties auront toujours la possibilité, lorsqu'il ne s'agira pas de faits dont auraient été témoins personnellement les agents eux-mêmes, faits qui ne sont pas, par suite, contestables, de demander aux juges du fond à établir la preuve contraire.

Par conséquent, c'était une erreur de croire qu'une partie, non présente à la procédure criminelle, peut "souffrir de la mise à jour de documents". Elle pourrait seulement

"souffrir" de la divulgation de la vérité et, de cela, elle ne peut se plaindre.

Une objection pourrait encore être faite à l'occasion du sinistre de Biramas.

L'on viendrait peut-être dire que nous ne justifions pas du consentement des inculpés.

A cela il serait facile de répondre que:

a) - Ils ne sont pas partie au procès civil et ils n'auraient éventuellement aucun "intérêt" à se refuser à une communication, d'autant plus que l'instruction a démontré qu'ils n'avaient commis aucune faute.

b) - Le S.N.C.F. est responsable civilement de ses agents: elle était partie civile à cette instruction. Elle pourrait, elle, demander le respect du "secret" et c'est elle qui produit, au contraire, les documents de l'information.

c) - Si besoin était, nous aurions la possibilité d'apporter au Tribunal le consentement de nos agents.

d) - Enfin, nous pourrions demander au Tribunal, en vue de l'administration d'une bonne justice, d'obtenir par la voie du compulsaire, la communication du dossier correctionnel.

L'interprétation inexacte que l'on peut donner aux arrêtés de la Cour de Cassation, rendus en la matière, provient surtout de ce que les parties au procès étaient les auteurs du délit et victimes ou leurs ayants-droit: dans ce cas, en effet, le responsable pourrait peut-être arguer du secret de l'information.

En sens contraire, nous pouvons d'ailleurs citer un jugement du Tribunal Civil de la Seine du 4 janvier 1937 (R.P. 1937. II. 20) qui a décidé:

"qu'il est nécessaire d'admettre que ce caractère secret, institué pour le maintien de la sécurité et de la moralité publiques, est, pour cette raison même, d'ordre public.

Attendu, en conséquence, que le Tribunal n'a pas à rechercher si les défendeurs consentent à ce que la procédure soit versée aux débats, puisqu'il ne peut dépendre de la volonté de simples particuliers, parties civiles, inculpés ou témoins, d'écarter l'application du secret de l'instruction, en raison même de son caractère d'ordre public;

.....
Attendu qu'il importe donc uniquement de rechercher si, en l'espèce, cette autorisation (celle du Procureur Général, art. 64 et 65 du décret du 5 octobre 1920) a été obtenue.....".

La Cour de Nîmes (arrêt du 25 mai 1938, D.H. 1938 p. 553) a, d'autre part, admis:

"Que.... (dans une matière civile où la preuve testimoniale était admise...) rien ne s'oppose à ce que le Juge civil fasse état des présomptions qui peuvent résulter d'un P.V. d'enquête établi par la gendarmerie....

Attendu que l'appelant soutient que le Tribunal ne peut faire état des déclarations recueillies en dehors des garanties spéciales prévues par le Code de procédure civile.

Mais attendu qu'il appartient au Juge d'apprécier souverainement la valeur des présomptions que l'article 1353 lui permet de puiser dans les documents régulièrement versés aux débats".

Un Tribunal pourra donc, à l'appui de sa conviction faire état des documents de l'instruction correctionnelle ouverte à l'occasion du sinistre de Miramas.