

50567207/2

5022

(1938, 41-43)

Déclassement et renonciation à la concession
de la ligne de St-Aignan à Blois

Déclassement

LOI

7. 3.38 (J.O. 9. 3.38)

Fermeture au service voyageurs

Lettre SNCF au MTP

29. 7.38

Renonciation à la concession

Lettre SNCF au MTP

14. 1.41

Dépêche MTP à SNCF

27. 3.41

Lettre SNCF au P.O.

21.10.41

Réponse du P.O.

13.11.41

C.A.

7. 1.42 21 VII -

Lettre SNCF au MTP

29. 1.42

Dépêche MTP à SNCF

24. 2.42

Exploitation par un service routier

Décret

4. 2.42 (J.O.4. 4.42)

Aliénation des terrains

Dépêche MTP à la SNCF

29.10.43

5022

Aliénation des terrains

Dépêche MTP à SNCF

29.10.43

S.E. aux COMMUNICATIONS

Direction des Chemins de fer

1er Bureau

Paris, le 29 octobre 1943

Service Technique - 3ème Bureau

Déclassement des lignes de
chemin de fer d'intérêt général

Le Ministre

A.G. 3I-7

à M. le Président du Conseil
d'Administration de la S.N.C.F.

Les deux lois n° 5023 et 5024 du 30/11/42, qui ont prononcé le déclassement de certaines lignes ou portions de lignes d'intérêt général, m'ont autorisé à passer avec la SNCF ainsi qu'avec les Cies du Nord, de l'Est, du Midi, de Paris à Lyon et à la Méditerranée et de Paris à Orléans des conventions ayant pour objet la renonciation par lesdites Sociétés et Cies, à l'exploitation des lignes déclassées.

Je vous serais obligé de me soumettre dans le même but, sans plus tard de retard, le projet de convention que je vous ai déjà demandé de m'adresser par mes lettres des 13 octobre 1942, 29 janvier et 20 mai 1943. Ce projet devra porter renonciation au droit d'exploiter les lignes déclassées par les deux lois n° 5023 et 5024 en date du 30 novembre 1941, à l'exception toutefois de la section de ligne Alb. St-Juéry dont le déclassement a été rapporté. Il devra en outre marquer une distinction entre les lignes dont les dépenses d'établissement ont été entièrement à la charge de l'Etat, celles où lesdites dépenses ont été partagées entre l'Etat et les Cies et celles où elles ont été à la charge exclusive des Compagnies.

D'autre part, je vous serais obligé de me présenter des propositions en vue de l'aliénation de l'assiette des lignes déclassées exploitées par la SNCF. A ce sujet, il y aurait lieu de fournir tous renseignements relatifs à la consistance des terrains constituant l'assiette desdites lignes, ainsi qu'aux procédures, aux prix et aux dates d'acquisition.

Vous voudrez bien en outre :

1°) me faire connaître si l'abandon de l'entretien desdites lignes est de nature à causer des dommages aux tiers;

2°) me faire des propositions en vue de l'incorporation au domaine du chemin de fer des parties de l'assiette des lignes déclassées dont la SNCF envisage l'utilisation.

Vous me donnerez également tous renseignements utiles et me présenterez des propositions en vue de l'aliénation des terrains constituant l'assiette de la ligne de St-Aignan à Blois, ladite ligne ayant été déclassée par une loi en date du 7 mars 1938.

.....

J'ajoute que les renseignements relatifs à l'assiette des nouvelles lignes déclassées ont été demandés aux Ingénieurs en Chef chargés du contrôle de la construction desdites lignes nouvelles. En outre, dans les départements intéressés par le tracé des lignes déclassées, j'ai demandé aux Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées de me faire connaître si leurs services et éventuellement les administrations et collectivités locales envisageaient l'utilisation des terrains constituant l'assiette des lignes en question.

(s) MORANE.

5022
Fermeture à tout trafic de la ligne
de St-Aignan à Blois

Exploitation par un service routier

Décret 4. 2.42 (J.O. 2. 4.42)

EXTRAIT DU JOURNAL OFFICIEL
du 2 avril 1942

-:-:-:-:-

DECRET n° 333 du 4 février 1942 relatif à l'exploitation
de la ligne de Saint-Aignan-Noyers à Blois
(faubourg de Vienne)

Nous, Maréchal de France, chef de l'Etat français,
Sur le rapport du secrétaire d'Etat aux communications,
Vu la loi du 20 mars 1893 approuvant la convention du 17
juin 1892 qui a concédé à la compagnie du chemin de fer de Paris à
Orléans, à titre définitif, plusieurs lignes d'intérêt général, no-
tamment la ligne de Saint-Aignan-Noyers à Blois (faubourg de Vienne);
Vu notamment l'article 9 de la convention et l'article 4 de
la loi;
Vu le décret du 2 février 1894 portant approbation du traité
passé le 14 avril 1893 entre la compagnie du chemin de fer de Paris
à Orléans et la Société des tramways de Loir-et-Cher pour la cons-
truction et l'exploitation de la ligne désignée ci-dessus;
Vu le décret du 21 février 1934 approuvant la convention pas-
sée le 10 novembre 1933 entre la compagnie du chemin de fer de Paris
à Orléans et la Société générale des transports départementaux pour
l'exploitation, par cette dernière, de la ligne de Saint-Aignan à
Blois (faubourg de Vienne);
Vu le décret du 31 août 1927 et la convention y annexée con-
cernant la constitution de la Société nationale des chemins de fer
français;
Vu les propositions présentées par la Société nationale des
chemins de fer français le 26 août 1941;
Le conseil d'Etat entendu,

Décrétons :

Art. 1er - Est approuvée la convention passée, le 25 juillet
1941, entre la Société nationale des chemins de fer français et la
Société générale des transports départementaux en vue de l'exploit-
ation, par cette dernière, de la ligne de Saint-Aignan-Noyers à
Blois (faubourg de Vienne).

Un exemplaire de cette convention restera annexé au présent
décret.

Art. 2. - Le secrétaire d'Etat aux communications est chargé de
l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Journal Officiel.

Fait à Vichy, le 4 février 1942

Ph. PÉTAIN

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

Le secrétaire d'Etat aux communications,
Jean BERTHELOT.

Renonciation à la concession

Lettre SNCF au MTP	14.1.41	
Dépêche MTP à SNCF	27. 3.41	
Lettre SNCF au P.O.	21.10.41	
Réponse du P.O.	13.11.41	
	C.A.	7. 1.42 21 VII -
Lettre SNCF au MTP	29. 1.42	
Dépêche MTP à SNCF	24. 2.42	

Secrétariat d'Etat aux Communications

Direction générale des transports

Service économique - 1er bureau

PARIS, le 24/2/1942

Le Secrétaire d'Etat

à M.le Président du Conseil d'Administration
de la SNCF

Renonciation à l'exploitation
de la ligne de Blois à St-Aignan

Réf.: M/lettre du 14/1/42 - V/lettre du 29/1/42.

Par votre communication citée en référence, vous m'avez fait connaître que la S.N.C.F. renonçait au droit d'exploiter la ligne de Blois à St-Aignan.

Pour liquider définitivement la situation de cette ligne déclassée par la loi du 7 mars 1938, je vous serais obligé d'inclure votre renonciation au droit d'exploiter dans le projet de convention relatif aux lignes déclassées par la loi du 30 nov.1941 et qui a fait l'objet de ma lettre du 14/1/42.

(s) CLAUDON

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 29 janvier 1942

5041-166

C O P I E

Monsieur le Ministre,

La ligne d'intérêt général à voie étroite de Blois à Saint-Aignan, concédée à la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, a été déclassée par la loi du 7 mars 1938. Mais il a été admis à l'époque, pour des raisons d'opportunité, que le déclassement ne portait que sur les installations ferroviaires proprement dites et n'entraînait pas la suppression du service public routier de voyageurs et de marchandises, assuré dans le cadre de la concession, depuis 1933, par la Société Générale des Transports départementaux (S.G.T.D.).

Le service de voyageurs a été supprimé en 1938-1939 en tant que service concédé et remplacé par un service libre. Et, par lettre du 14 janvier 1941, notre Société vous a demandé que le service de marchandises - en permanence déficitaire - soit à son tour supprimé, la S.G.T.D. acceptant de maintenir un service de réexpédition.

Vous avez fait observer, par dépêche Service Economique ler bureau du 27 mars 1941, que la fermeture de la ligne au trafic des marchandises aboutirait, en fait, à la suppression définitive du service concédé et que, dans ces conditions, une loi était nécessaire pour mettre fin aux droits et obligations résultant de la concession.

En conséquence, tout en nous autorisant à suspendre, sans plus attendre le trafic en cause, vous nous avez demandé de vous adresser une renonciation explicite à cette concession.

J'ai l'honneur d'attirer votre attention sur le fait que la Convention du 31 août 1937 qui a constitué la S.N.C.F. lui a seulement accordé le droit d'exploitation des lignes

.....

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications
244, Boulevard Saint-Germain - PARIS (7ème)

des grands Réseaux d'intérêt général, sans que, pour autant, se trouve modifié le régime des concessions de ces lignes.

Dans ces conditions, d'accord avec vos services, nous avons saisi de cette affaire la Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans. Celle-ci nous a informé, par lettre du 13 novembre dernier, que son Conseil d'Administration a décidé, sous réserve de ratification par la prochaine Assemblée Générale de ses actionnaires, de vous demander d'accepter sa renonciation à la concession de la ligne.

Notre Conseil, de son côté, a été appelé à se prononcer sur la question du droit d'exploitation. Par délibération, en date du 7 janvier 1942, il m'a donné mandat de porter à votre connaissance que la S.N.C.F. renonce formellement au droit d'exploiter la ligne faisant l'objet de ladite concession.

D'autre part, nous avons pris acte de l'autorisation donnée à notre Société de suspendre le service de marchandises en attente de l'accomplissement des formalités.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments de haute considération.

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

7 janvier 1942

5022

QUESTION VII - Suppression du service concédé de la ligne
de Blois à Saint-Aignan.-

M. LE PRESIDENT rappelle que la ligne dont il s'agit - ligne d'intérêt général à voie étroite - a été concédée à la Compagnie du P.O. par la loi du 20 mars 1893. La Société Générale des Transports Départementaux (S.G.T.D.) assure, depuis fin 1938, son exploitation par la route.

Le service voyageurs a été supprimé en 1938 en tant que service concédé et remplacé par un service libre. D'autre part, par lettre du 14 janvier 1941, la S.N.C.F. a demandé à M. le Secrétaire d'Etat aux Communications que le service marchandises - en permanence déficitaire - soit, à son tour, supprimé, la S.G.T.D. acceptant de maintenir un service de réexpédition.

La concession se trouve, dans ces conditions, devenue sans objet et elle doit être annulée par une loi mettant fin aux droits et obligations qui en découlent. L'intervention d'une telle disposition est, toutefois, subordonnée à une double renonciation :

- renonciation, par la Compagnie du P.O., à la concession elle-même;

- renonciation, par la S.N.C.F., au droit d'exploitation qu'elle tient de la Convention du 31 août 1937.

Le Conseil d'Administration de la Compagnie du P.O. a donné son accord sur le premier point et il est proposé au Conseil de donner le sien sur le second.

Le Conseil approuve cette proposition.

Sténo p. 21

M. LE PRESIDENT - La note distribuée expose clairement la question; il s'agit d'une petite ligne concédée en 1893 à la

.....

Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans. L'exploitation en a été confiée en 1933 à la Société Générale des Transports Départementaux (S.G.T.D.) qui l'assurait entièrement par la route. Le service voyageurs a été supprimé en 1938 et remplacé par un service libre. Nous avons demandé, par lettre du 14 janvier 1941, à ce que le service marchandises soit, à son tour, supprimé, la S.G.T.D. acceptant d'assurer un service de réexpédition. La concession primitive se trouve ainsi devenue sans objet et elle doit être annulée par une disposition législative.

L'intervention d'une telle disposition est subordonnée à une double renonciation :

- d'une part, renonciation, par la Compagnie du P.O., à la concession elle-même;

- d'autre part, renonciation, par la S.N.C.F., au droit d'exploiter cette concession.

Le Conseil d'Administration de la Compagnie du P.O. ayant déjà donné son accord sur le premier point, il vous est proposé de donner le vôtre sur le second.

Il n'y a pas d'objection ? Cette proposition est approuvée.

7 JAN 1941

(Question N° VII)

SOCIÉTÉ NATIONALE
des
CHEMINS DE FER FRANÇAIS

8 décembre 1941

Suppression du service concédé
de la ligne de Blois à St-Aignan

La concession de la ligne d'intérêt général à voie étroite de Blois à St-Aignan-Noyers a été accordée à la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Orléans par la loi du 20 mars 1893. Son exploitation est assurée depuis fin 1933 entièrement par la route par les soins de la Société Générale des Transports Départementaux (S.G.T.D.) en vertu de la Convention du 10 novembre 1933 approuvée par le décret du 21 février 1934.

Une loi du 7 mars 1938 a prononcé le déclassement de la ligne en question mais il a été admis à cette époque, pour des raisons d'opportunité, que ce déclassement ne portait que sur les installations ferroviaires et n'entraînait pas la suppression du service public concédé de voyageurs et de marchandises qui devait être assuré par la S.G.T.D., dans le cadre de la concession, en vertu de la Convention du 10 novembre 1933.

Par la suite, l'Arrêté Ministériel du 14 octobre 1938 a autorisé la suppression du service voyageurs en tant que service concédé, un service routier voyageurs étant maintenu à titre libre et sans garantie et assuré par la S.G.T.D.- Le service marchandises, par contre, bien qu'assuré également par la route par la même entreprise (S.G.T.D.) subsistait, et subsiste encore au titre de Service concédé.

Les conditions d'exploitation de ce service marchandises sur la relation Blois-St-Aignan-Noyers étant déficitaires, et la S.G.T.D. acceptant d'assurer un service de réexpédition que nous sommes disposés à lui confier, M. le Président du Conseil d'Administration a demandé, par lettre du 14 janvier 1941, à M. le Secrétaire d'Etat aux Communications, l'autorisation de supprimer ledit service.

Dans sa réponse du 27 mars, M. le Secrétaire d'Etat aux Communications a fait observer que, étant donné la suppression antérieure du service voyageurs en tant que Service concédé, la demande de la S.N.C.F. équivalait à une demande de suppression complète et définitive du service public concédé sur la relation Blois-Saint-Aignan-Noyers et qu'une loi était alors nécessaire pour mettre fin aux droits et obligations résultant de la concession. Il a donc demandé à la S.N.C.F. de lui adresser une renonciation explicite à cette concession et a indiqué d'ailleurs qu'il

.....

en serait pris acte dans le projet de loi en préparation concernant le déclassement de diverses lignes devenues inutiles.

A la réception de cette lettre, nos Services ont fait connaître au Service Economique du Secrétariat d'Etat aux Communications l'impossibilité, pour la S.N.C.F., de renoncer explicitement à la concession d'une ligne - pour laquelle la Convention du 31 août 1937 lui avait seulement donné le droit d'exploiter - sans l'accord du concessionnaire lui-même, en l'espèce la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Orléans. Officieusement, les Services du Secrétariat d'Etat aux Communications ont reconnu le bien-fondé de cette remarque mais ils ont demandé néanmoins à notre Société de renoncer formellement aux droits résultant de cette Convention sous la forme d'un "abandon du droit d'exploitation" et ils ont fait connaître leur intention d'intervenir directement auprès de la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Orléans pour lui demander de renoncer à la concession proprement dite. Cela ne doit pas, à leurs yeux, dispenser la S.N.C.F. de renoncer formellement - sous la forme d'un "abandon du droit d'exploitation" - à ses propres droits résultant de la Convention de 1937.

La Compagnie des Chemins de fer de Paris à Orléans saisie par M. le Président de la S.N.C.F. de l'ensemble de cette question, nous a informés par lettre du 13 novembre dernier que son Conseil d'Administration a décidé (sous réserve, bien entendu, de la ratification de cette décision par la prochaine Assemblée Générale extraordinaire des Actionnaires de la Compagnie d'Orléans qui n'aura pas lieu avant avril 1942) de solliciter de M. le Secrétaire d'Etat aux Communications qu'il accepte la renonciation par la Compagnie d'Orléans, à la concession de la ligne de Blois à St-Aignan-Noyers.

En conséquence, et bien que la renonciation qui est demandée à la S.N.C.F. par l'Administration Supérieure nous paraisse superflue, la ligne ayant déjà été déclassée par la loi du 7 mars 1938, nous ne pensons pas qu'il y ait d'inconvénients à y donner suite.

Dans ce but, nous avons préparé pour M. le Secrétaire d'Etat aux Communications le projet de lettre annexé au présent rapport que nous demandons au Conseil - s'il adopte notre manière de voir - de bien vouloir approuver.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Suppression du Service
concédé de Blois à
Saint-Aignan.

P R O J E T

Monsieur le Ministre,

Une loi du 7 mars 1938 a prononcé le déclassement de la ligne de Blois à St-Aignan, mais on a admis à l'époque, pour des raisons d'opportunité, que le déclassement ne portait que sur les installations ferroviaires et n'entraînait pas la suppression du Service Public routier de voyageurs et de marchandises qui devait être assuré, par la Société Générale des Transports Départementaux dans le cadre de la concession en vertu du traité du 10 novembre 1935.

Par lettre du 14 janvier 1941, notre Société a demandé l'autorisation de supprimer le service marchandises sur la relation Blois-St-Aignan, la S.G.T.D. ayant accepté d'assurer un service de réexpédition.

Vous m'avez fait observer, par lettre du 27 mars 1941, que la fermeture du trafic marchandises, faisant l'objet de notre demande, consacrerait la suppression définitive du Service Public concédé. Une loi serait donc nécessaire pour mettre fin aux droits et obligations résultant de la concession et la S.N.C.F. aurait à vous adresser une renonciation explicite à cette concession, dont il serait pris acte dans le projet de loi en préparation concernant le déclassement de diverses lignes devenues inutiles.

Je crois devoir vous faire remarquer que la Convention du 31 août 1937 qui a constitué la S.N.C.F. ne lui a accordé que le droit d'exploitation des lignes de divers Réseaux sans rien modifier au régime des concessions jusqu'à expiration de celles-ci.

En conséquence, j'ai l'honneur de vous faire connaître que notre Société renonce formellement au droit d'exploiter la ligne de Blois à St-Aignan accordé par la Convention susvisée.

Nous avons, d'autre part, pris acte de l'autorisation accordée à notre Société de suspendre le Service marchandises en attendant l'accomplissement des formalités.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments de haute considération.

Le Président
du Conseil d'Administration

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications
Direction Générale des Chemins de fer et des Transports - 5ème Bureau.

COMPAGNIE
DU CHEMIN DE FER
DE PARIS A ORLEANS

Paris, le 13 novembre 1941.

17, rue de Clichy

C O P I E

Monsieur le Président,

Copie de cette lettre a été distribuée le 28 octobre 1941. (Par votre lettre "D 3004/0" du 21 octobre, vous avez bien voulu me faire connaître les circonstances qui conduisent la Société Nationale à envisager la cessation de tous services de transports sur la ligne déjà déclassée de Blois à Saint-Aignan-Noyers.

En rappelant que seule la Compagnie d'Orléans, concessionnaire de la dite ligne, a le pouvoir - en vertu de la convention du 31 août 1937 qui n'a rien modifié au régime des concessions jusqu'à l'expiration de celles-ci - de formuler une renonciation à cette concession, vous m'avez prié d'examiner s'il ne me serait pas possible d'adresser une telle demande au Secrétariat d'Etat aux Communications.

J'ai l'honneur de vous informer que notre Conseil d'Administration auquel j'ai donné connaissance des termes de votre lettre a, dans sa réunion du 7 courant, décidé de lui donner satisfaction, et je vais en conséquence solliciter de M. le Secrétaire d'Etat aux Communications qu'il accepte la renonciation, par la Compagnie d'Orléans, à la concession de la ligne de Blois à Saint-Aignan-Noyers. Je crois devoir toutefois signaler à votre attention que la décision prise par notre Conseil ne pourra devenir définitive qu'après ratification, conformément à nos Statuts, par un vote de notre prochaine Assemblée Générale extraordinaire d'actionnaires, dont la convocation ne peut être envisagée avant le mois d'avril 1942.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma haute considération.

Signé: Félix FREDAULT.

Monsieur FOURNIER, Président du Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de Fer, 88, rue Saint-Lazare
PARIS.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

3004-0

C O P I E

Paris, le 21 Octobre 1941

Monsieur le Président,

Une loi du 7 mars 1938 a prononcé le déclassement de la ligne de Blois à St-Aignan-Noyers, étant entendu à cette époque que, pour des raisons d'opportunité, ce déclassement ne portait que sur les installations ferroviaires et n'entraînait pas la suppression du service public concédé de voyageurs et de marchandises qui devait être assuré par une entreprise de transports sur route - la Société Générale des Transports Départementaux (S.G.T.D.) - en vertu de la Convention du 10 novembre 1933 approuvée par le décret du 21 février 1934, et cela dans le cadre de la Concession accordée à votre Compagnie par la loi du 20 mars 1893.

Par la suite, l'Arrêté Ministériel du 14 octobre 1938 a autorisé la suppression du service voyageurs en tant que service concédé, un service routier voyageurs étant maintenu à titre libre et sans garantie, et assuré par la S.G.T.D. Le service marchandises par contre, bien qu'assuré également par la route par la même entreprise (S.G.T.D.), subsistait et subsiste encore au titre de service concédé.

Les conditions d'exploitation de ce service marchandises étant déficitaires, nous avons demandé en janvier dernier à M.le Secrétaire d'Etat aux Communications l'autorisation de supprimer le dit service. Le 27 mars, celui-ci nous a fait observer que, étant donné la suppression antérieure du service voyageurs en tant que service concédé, notre demande équivalait à une demande de suppression complète et définitive du service public concédé sur la relation de Blois à St-Aignan-Noyers et qu'une loi était nécessaire pour mettre fin aux droits et obligations résultant de la concession.

En résumé, si l'on veut supprimer le service marchandises sur la relation Blois-St-Aignan, il est nécessaire qu'intervienne la renonciation à la concession accordée en 1893. Cette renonciation paraît au surplus devoir être agréée par M. le Secrétaire d'Etat aux Communications puisque celui-ci nous a fait connaître qu'il autorisait notre Société à suspendre, en attendant la

.....

Monsieur le Président du Conseil d'Administration
de la Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans.

décision définitive, le service marchandises en question dont le maintien n'est plus justifié.

Or, seule votre Compagnie, concessionnaire de la ligne de Blois à St-Aignan, a le pouvoir - en vertu de la Convention du 31 août 1937 qui n'a rien modifié au régime des concessions jusqu'à l'expiration de celles-ci - de formuler une renonciation à la concession de cette ligne.

J'ai donc l'honneur de vous demander de bien vouloir examiner s'il vous serait possible de faire une telle demande au Secrétariat d'Etat aux Communications et me faire connaître la décision que vous aurez cru devoir prendre. De son côté, la S.N.C.F. pense adresser à l'Administration Supérieure une demande d'abandon du droit à l'exploitation de la dite ligne, droit qu'elle détient en application de la même Convention de 1937.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de mes sentiments distingués.

Le Président
du Conseil d'Administration,

signé: FOURNIER.

5022
Fermeture à tout trafic de la ligne de St-Aignan
à Blois

I

Fermeture au service Voyageurs

Lettre S.N.C.F. au M.T.P. 29. 7.38

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Paris, le 29 juillet 1938

D. 5041-I3

Monsieur le Ministre,

La loi du 17 mars 1938 a prononcé le déclassement de la ligne de chemin de fer d'intérêt général à voie d'un mètre de St-Aignan à Blois.

Mais, en vertu de la Convention passée le 17 juin 1892 entre le Ministre des Travaux Publics et la Compagnie d'Orléans et portant concession à cette dernière de la ligne sus-visée, nous continuons à assurer le service des voyageurs et des marchandises.

Toutefois, en raison des charges que nous impose le service des voyageurs sur cette ligne, nous désirons être dégagés de l'obligation d'assurer ce service.

D'ailleurs, sa suppression, qui a été déjà approuvée par le Conseil Général du Loir-et-Cher dans sa séance du 20 décembre 1937, ne paraît pas donner lieu à des difficultés. En effet, il semble possible de donner satisfaction aux besoins des usagers en faisant appel aux Entreprises qui assurent déjà des services sur cette ligne, à savoir : la Société Générale des Transports départementaux qui assure actuellement, pour le compte de la S.N.C.F., le remplacement du service par fer et l'Entreprise libre BOUTET, soit que cette dernière et la S.G.T.D. demeurent toutes deux, à titre libre, sur la ligne, soit, en cas de refus de la S.G.T.D., en donnant aux services de l'Entreprise BOUTET demeurée seule la consistance voulue pour assurer l'ensemble du trafic.

Le Comité Technique départemental pourrait étudier cette question afin qu'elle soit mise au point au mieux des intérêts des usagers.

.....

Monsieur le Ministre des Travaux Publics

J'ai l'honneur de vous demander en conséquence de bien vouloir nous autoriser à fermer la ligne de St-Aignan à Blois au service des voyageurs à dater du 15 octobre 1938.

Pour ce qui concerne les marchandises, le service que nous effectuons actuellement par camion a essentiellement le caractère d'un service affluent et il est à craindre que si, nous le supprimons, les marchandises chargées dans les localités desservies par la ligne par des routiers libres soient transportées jusqu'à destination par ces routiers.

Aussi, afin de ne pas perdre toute la recette correspondant au trafic marchandises, que nous apporte la dite ligne, nous nous proposons de maintenir ce service, étant entendu que la Convention d'affermage passée le 10 novembre 1933 avec la Société Générale des Transports départementaux serait aménagée en conséquence, conformément d'ailleurs aux dispositions de l'article 15 de la dite Convention.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'hommage de mon profond respect.

Le PRESIDENT
du Conseil d'Administration ,

Signé : GUINAND

Déclassement et renouclation à la concession de
la ligne de St-Aignan à Blois

I

Déclassement

loi 7. 3.38 (J.O. 9. 3.38)

Extrait du Journal officiel
Lois et Décrets du 9 mars 1938

LOI du 7 mars 1938 portant déclassement de la ligne
de Saint-Aignan à Blois.

LOI ayant pour objet de déclasser le chemin de fer d'intérêt général de Saint-Aignan à Blois.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit:

Article unique. — Est déclassé le chemin de fer d'intérêt général à voie d'un mètre de Saint-Aignan à Blois, déclaré d'utilité publique par la loi du 20 mars 1893.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Paris, le 7 mars 1938.

ALBERT LEHRUN.

Par le Président de la République:
Le ministre des travaux publics,
HENRI QUEUILLE.

Déclassement de voies et renonciation à leur
concession

Renonciation à la concession

Dépêche MTP au Nord	17. 3.42
Lettre Nord à MTP	27. 2.42
Lettre Nord à SNCF	9. 4.42
Dépêche MTP à SNCF	13.10.42
Dépêche MTP à SNCF	29. 1.43
Dépêche MTP à SNCF	20. 5.43
Note pour le C.A.	1. 7.43
Note pour les Serv. Fin.	12. 7.43
Note des Serv. Fin.	2. 8.43
Dépêche MTP à SNCF	29.10.43
Note pour le Président	18.11.43
Lettre SNCF au MTP	23.11.43
Note du Domaine	3. 8.45
Etat de la question	11.45

Questions posées

Réponses

I - Avis demandé au Conseil d'Etat

- quel département a saisi le Conseil d'Etat

Le Ministère des Finances

- texte de la demande d'avis

V. lettre du Ministre des Finances au Vice-Président du Conseil d'Etat du 28 février 1944 (dossier des changements d'affectation)

- Le Ministère des T.P. a-t-il répondu à la demande d'observations? Quand aura-t-on l'avis du Conseil d'Etat ?

Non. Le Ministère des T.P. a demandé, à son tour, à la S.N.C.F. de lui faire connaître ses observations. Celles-ci lui ayant été remises, il les a communiquées à M. MONTIGNY, pour avis personnel. Le dernier a, depuis plusieurs mois, le dossier en sa possession, mais n'a pas fait connaître sa réponse.

Dans ces conditions, il est vraisemblable que le Conseil d'Etat ne se prononcera pas tant que l'affaire restera en l'état.

II - Commission Montigny

- Quand le Ministre envisage-t-il de la réunir ?

Il semble que la Commission Montigny ne sera jamais réunie. En effet, l'Administration des

- Comment se concilient la procédure de la Commission Montigny et celle de la demande d'avis au Conseil d'Etat ?

Finances - considérant qu'il s'agit de questions intéressant le domaine public de l'Etat et, par conséquent, sur lesquelles il ne peut être envisagé de compromettre - se refuse à accepter l'arbitrage de cette Commission à laquelle elle n'a pas désigné de représentant. C'est dans cet esprit qu'elle a saisi le Conseil d'Etat de la seule question des changements d'affectation, mais dans des termes suffisamment généraux pour que les principes applicables au domaine public du chemin de fer puissent être définis une fois pour toutes par la Haute-Assemblée et d'une manière telle que la question des lignes déclassées pourrait être réglée par simple application de ces principes.

En définitive, la demande d'avis au Conseil d'Etat doit, semble-t-il, être considérée comme primant absolument la réunion de

Questions posées

Réponses

II - Renonciation des Compagnies à la concession

- Toutes les conventions sont-elles acquises ?

de la Commission Montigny et la rendant même sans objet, sauf difficultés éventuelles dans la mise en oeuvre pratique des principes définis par le Conseil d'Etat.

V - Position du Ministère des T.P. dans l'affaire des lignes déclassées.

- Avec notre lettre du 23 nov. 1943 le Ministre a-t-il compris que nous attendions l'examen de l'affaire par la Commission Montigny ?

Où attend-il nos propositions pour saisir la Commission ?

Nous n'avons pas de renseignements précis sur ce point. Il conviendrait, pour les obtenir, d'interroger directement les Compagnies. Si toutes les conventions ne sont pas encore signées, il ne semble pas tout au moins que cette signature doive faire la moindre difficulté.

Le Ministère des T.P. n'attend aucune nouvelle intervention de la S.N.C.F., puisqu'au- si bien il est saisi de ses observations sur la demande d'avis au Conseil d'Etat qui tient elle-même en suspens - comme indiqué ci-dessus - la réunion de la Commission Montigny. C'est, en définitive, M. MONTIGNY lui-même qui, pour le moment, "bloque" l'affaire et il conviendrait donc, si on juge opportun de la reprendre, d'intervenir soit directement auprès de lui, soit auprès du Ministère des T.P. dont il relève.

Quant au sentiment de l'Administration des T.P. à cet égard, on peut indiquer qu'il est officieusement le suivant : on ne voit que des avantages à ce que la question de principe, posée à l'occasion des changements d'affectation, soit tranchée par le Conseil d'Etat et il semble que, sous réserve de quelques adaptations, cette Administration soit favorable à la thèse S.N.C.F. Mais on considère qu'en ce qui concerne la liquidation des parcelles déclassées, il serait opportun de laisser la question provisoirement en sommeil, certaines des lignes fermées paraissant susceptibles d'être remises en service à brève échéance.

5022

F.D.
SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS
88 RUE SAINT-LAZARE . PARIS IX . TEL. TRINITÉ 73-00

SECRÉTARIAT GÉNÉRAL
Domaine

le 3 août 1945

A. B. 15

Note pour Monsieur le Secrétaire
Général CLOSSET

Vous avez bien voulu me demander où
en était la question des changements d'af-
fectation actuellement pendante devant le
Conseil d'Etat, et quel en était le Rap-
porteur.

Des renseignements que nous avons pu
obtenir au Conseil d'Etat, il résulte que
le 16 octobre 1944, le Conseil d'Etat a
demandé les observations du Ministère des
Travaux Publics sur la question.

Cette demande est restée sans réponse
jusqu'à ce jour malgré plusieurs rappels
téléphoniques.

Le Rapporteur près du Conseil d'Etat
est M. OUDINOT.

Planté

23 novembre 1943

Monsieur le Ministre,

Par dépêche D.G.T. - Service Technique 3ème Bureau P.O. 490/157 - du 24 mai 1943, vous avez bien voulu m'informer que vous aviez décidé de soumettre à une Commission spéciale présidée par M. MONTIGNY, Président de la 4ème section du Conseil Général des Ponts et Chaussées, le litige pendant entre l'Administration des Finances et la S.N.C.F. au sujet des changements d'affectation de terrains du domaine public ferroviaire.

Par ma lettre du 2 juin 1943, je vous avais fait connaître que, d'après des indications qui nous avaient été données à titre officieux, la question était réglée et que la réunion de la Commission devenait ainsi sans objet.

Depuis cette communication, le Ministère des Finances est revenu à sa position initiale en faisant état d'arguments dont nous croyons devoir discuter le bien fondé.

Dans ces conditions, vous estimerez sans doute qu'il y a bien lieu de réunir la Commission présidée par M. MONTIGNY et j'ai l'honneur de vous faire connaître que je désigne pour y représenter la S.N.C.F. M. ANTONINI, Secrétaire Général Adjoint.

Par ailleurs, il est apparu, au cours des discussions préliminaires qui ont eu lieu entre la S.N.C.F. et diverses administrations en vue de l'élaboration d'une convention de renonciation par la SNCF à l'exploitation des lignes déclassées, qu'il existait entre elles des divergences de vues assez sérieuses en ce qui concerne l'application des principes régissant le domaine de la S.N.C.F.

J'ai donc l'honneur de vous demander de vouloir bien faire examiner par la Commission tous les différends pendants en matière de domanialité publique appliquée aux chemins de fer.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments de haute considération.

Signé: FOURNIER.

Monsieur le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle
et aux Communications, 244 Bd Saint-Germain - PARIS -

18 Novembre

COPIE

Convention de renonciation
à l'exploitation des lignes
déclassées - Réunion de la
Commission Montigny.

Monsieur le Président,

Par dépêche du 29 Octobre 1943, le Ministre insiste à nouveau pour que nous lui fassions parvenir le texte de la Convention devant porter renonciation de la S.N.C.F. au droit d'exploiter les lignes déclassées par les deux lois du 30 Novembre 1941.

M. BROCHU avait préparé, le 1er Juillet 1943, un Rapport de présentation au Conseil. Mais les propositions ainsi formulées vous avaient paru appeler diverses observations, qui sont consignées dans ma note du 12 Juillet. A ces observations, M. BROCHU a répondu le 2 Août. Mais vous avez à nouveau renvoyé l'affaire.

L'examen de celle-ci a, alors, été repris par le Service du Domaine et M. ANTONINI expose, dans le dossier ci-joint et en particulier dans sa note du 29 Octobre 1943, les raisons pour lesquelles, à son avis, il y a lieu :

- d'une part, de saisir le Conseil du rapport et du projet de convention préparés par M. BROCHU;

- d'autre part, de désigner notre représentant à la Commission Montigny chargée d'arbitrer nos litiges avec l'administration en matière de changements d'affectation de parcelles domaniales, et de suggérer une extension du rôle de cette commission.

I.- Il ne s'agit pas, comme jusqu'alors habituellement, d'une opération concernant des parcelles disséminées: pour la première fois, nous nous trouvons en présence de déclassements de lignes prises dans leur ensemble, ces lignes étant reconnues n'avoir plus aucun rapport avec le chemin de fer.

Cette dernière circonstance justifie que nous mettions ici en oeuvre une manière de procéder spéciale :

- en ce qui concerne les hors lignes et les parcelles disséminées, la règle est que nous remettions à l'Administration des Domaines seulement ce qu'il est possible de vendre et que nous conservions par devers nous les terrains ne trouvant pas acquéreur;

- pour les lignes déclassées, au contraire, il semble logique que les anciennes dépendances du chemin de fer soient toutes indistinctement remises à l'Administration des Domaines, celle-ci vendant ce qui peut l'être et prenant à sa charge la gestion et l'entretien des terrains invendus ou invendables.

L'Administration des Domaines opposera, sans doute, qu'elle n'est pas faite pour conserver des terrains et que son concours doit demeurer limité à la vente. Mais M. PORCHEZ n'estime pas que nous ayons nous-mêmes la possibilité d'assurer la gestion d'un tel ensemble de terrains et, en tout état de cause, il est avantageux pour nous de prendre, en première étape, la position qui consiste à tout remettre en bloc à l'Etat.

Cette position étant supposée admise comme point de départ, le projet de convention comporte les dispositions suivantes :

- pour les éléments que l'Etat pourra vendre, le produit ira au Trésor, mais la S.N.C.F. conservera l'usufruit de ce produit jusqu'à l'expiration des concessions;

- l'Etat assumera lui-même la gestion et l'entretien des éléments qui ne sont pas susceptibles d'aliénation ou ne trouvant pas d'acquéreurs.

II. - A l'encontre de ces dispositions, vous avez formulé une première objection : il n'est pas logique que, lorsque le terrain peut se vendre, nous gardions le bénéfice de l'usufruit et que, lorsqu'il est sans valeur, nous transférons les charges à l'Etat.

M. ANTONINI répond en soulignant que la S.N.C.F. abandonne prématurément sa concession ou, si l'on préfère, accepte une diminution de son domaine concédé. Dans ces conditions, il est légitime qu'une compensation lui soit accordée, et cette compensation sera normalement assurée :

- dans le cas de vente, par l'usufruit des sommes provenant de cette vente;

- dans le cas d'impossibilité de vente, par une dispense des charges de gestion et d'entretien.

III. - Vous avez, d'autre part, fait observer que la position de la S.N.C.F. en la matière a, d'une manière générale, été définie dans votre lettre du 10 Avril 1943. Or, les dispositions aujourd'hui envisagées n'entreraient pas dans le cadre d'ensemble ainsi tracé.

Il convient, tout d'abord, de préciser deux points à cet égard :

- d'une part, il s'agit seulement, en ce qui concerne les lignes déclassées, de terrains acquis des deniers de l'Etat;

- d'autre part, votre lettre du 10 Avril 1943 vise le seul cas de changement d'affectation, c'est-à-dire de transfert à une collectivité publique, alors que le projet de convention actuellement en cause se rapporte au cas d'aliénation au profit de tiers.

Nous supposons, par hypothèse, que les terrains sont tous remis à l'Administration des Domaines. Deux ans se produiront :

1er cas : le terrain est transféré à une collectivité publique. Nous appliquerons, alors, les règles posées par votre lettre du 10 Avril 1943, aux termes desquelles l'opération ne peut donner lieu "... qu'à une indemnité correspondant à la perte de revenus effectivement subie par le concessionnaire ou aux dépenses que lui occasionne ladite opération...".

2ème cas : le terrain est aliéné à un tiers.- Dans ce cas, non prévu par votre lettre du 10 Avril 1943 et qui est le seul visé par le projet de convention, nous nous référerons, en demandant le bénéfice de l'usufruit du produit de la vente, aux errements que les réseaux pratiquaient et que nous avons le plus grand intérêt à maintenir. Ces errements découlent d'un principe que ne conteste pas l'Administration et sur lequel celle-ci, d'après la note de M. ANTONINI du 29 Octobre 1943, a toujours été d'accord avec la doctrine et la jurisprudence.

+ +

Le Ministre, par dépêche du 24 Mai 1943, nous a informés de ce qu'il avait décidé de soumettre à une commission spéciale présidée par M. MONTIGNY la controverse séparant le Ministère des Finances et la S.N.C.F. en matière de changements d'affectation de terrains du domaine public ferroviaire.

Nous lui avons répondu, le 2 Juin, que, les Finances reconnaissant le bien-fondé des arguments que nous avons fait valoir dans le sens de notre thèse, il ne subsistait plus aucun litige et que, dans ces conditions, la réunion de la commission nous paraissait désormais sans objet.

Or, l'accord que vous avait donné M. BOISSARD n'a pas été maintenu. Il semble, dès lors, que cette réunion s'impose et la lettre qui est aujourd'hui soumise à votre signature désigne M. ANTONINI pour y siéger.

D'autre part, au cours des discussions préliminaires auxquelles a donné lieu l'élaboration du projet de convention relatif aux lignes déclassées, des divergences de vues sérieuses sont apparues avec l'Administration des Domaines sur le plan plus général des principes régissant le domaine ferroviaire. En particulier

ainsi que je l'ai indiqué, nous ne sommes nullement assurés que l'Administration des Domaines accepte que nous lui remettions d'office l'ensemble des terrains constituant les lignes : elle entendrait limiter son concours, comme pour les parcelles disséminées, à la seule réalisation des ventes. En conséquence, il vous est proposé, de suggérer au Ministre, dans la même lettre, que la mission de la Commission soit élargie et s'étende à tous les différends pendants en matière de domanialité publique appliquée au chemin de fer.

signé : CLOSSET

Direction des Chemins de fer

1er Bureau

Paris, le 29 octobre 1943

Service Technique - 3ème Bureau

Déclassement des lignes de
chemin de fer d'intérêt général

A.G. 3I-7

Le Ministre

à M. le Président du Conseil
d'Administration de la S.N.C.F.

Les deux lois n° 5023 et 5024 du 30/11/42, qui ont prononcé le déclassement de certaines lignes ou portions de lignes d'intérêt général, m'ont autorisé à passer avec la SNCF ainsi qu'avec les Cies du Nord, de l'Est, du Midi, de Paris à Lyon et à la Méditerranée et de Paris à Orléans des conventions ayant pour objet la renonciation par lesdites Sociétés et Cies, à l'exploitation des lignes déclassées.

Je vous serais obligé de me soumettre dans le même but, sans plus tard de retard, le projet de convention que je vous ai déjà demandé de m'adresser par mes lettres des 13 octobre 1942, 29 janvier et 20 mai 1943. Ce projet devra porter renonciation au droit d'exploiter les lignes déclassées par les deux lois n° 5023 et 5024 en date du 30 novembre 1941, à l'exception toutefois de la section de ligne Albi-St-Juéry dont le déclassement a été rapporté. Il devra en outre marquer une distinction entre les lignes dont les dépenses d'établissement ont été entièrement à la charge de l'Etat, celles où lesdites dépenses ont été partagées entre l'Etat et les Cies et celles où elles ont été à la charge exclusive des Compagnies.

D'autre part, je vous serais obligé de me présenter des propositions en vue de l'aliénation de l'assiette des lignes déclassées exploitées par la SNCF. A ce sujet, il y aurait lieu de fournir tous renseignements relatifs à la consistance des terrains constituant l'assiette desdites lignes, ainsi qu'aux procédures, aux prix et aux dates d'acquisition.

Vous voudrez bien en outre :

1°) me faire connaître si l'abandon de l'entretien sur lesdites lignes est de nature à causer des dommages aux tiers;

2°) me faire des propositions en vue de l'incorporation au domaine du chemin de fer des parties de l'assiette des lignes déclassées dont la SNCF envisage l'utilisation.

Vous me donnerez également tous renseignements utiles et me présenterez des propositions en vue de l'aliénation des terrains constituant l'assiette de la ligne de St-Aignan à Blois, ladite ligne ayant été déclassée par une loi en date du 7 mars 1938.

.....

nouvelles/

J'ajoute que les renseignements relatifs à l'assiette des lignes déclassées ont été demandés aux Ingénieurs en Chef chargés du contrôle de la construction desdites lignes nouvelles. En outre, dans les départements intéressés par le tracé des lignes déclassées, j'ai demandé aux Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées de me faire connaître si leurs services et éventuellement les administrations et collectivités locales envisageaient l'utilisation des terrains constituant l'assiette des lignes en question.

(s) MORANE.

Les deux lois n° 5023 et 5024 du 30/11/41, ont prononcé le déclassement de certaines lignes ou portions de lignes d'intérêt général, m'ont autorisé à passer avec la SNCF, ainsi qu'avec les Cies du Nord, de l'Est, du Midi, de Paris à Lyon et à la Méditerranée et de Paris à Orléans des conventions ayant pour objet la renonciation par lesdites Sociétés et Cies, à l'exploitation des lignes déclassées.

Je vous serais obligé de me soumettre dans la même but, sous le titre de retard, le projet de convention que je vous ai déjà demandé de m'adresser par mes lettres des 10 octobre 1942, 23 janvier et 20 mai 1943. Ce projet devra porter renonciation au droit d'exploitation des lignes déclassées par les lois n° 5023 et 5024 en date du 30 novembre 1941, à l'exception toutefois de la section de ligne Albi-St-Jermy dont le déclassement a été rapporté. Il devra en outre mentionner la distinction entre les lignes dont les dépenses d'entretien ont été entièrement à la charge de l'Etat, celles qui ont été partagées entre l'Etat et les Cies et celles qui ont été à la charge exclusive des Compagnies.

D'autre part, je vous serais obligé de me présenter des propositions en vue de l'aliénation de l'assiette des lignes déclassées exploitées par la SNCF. A ce sujet, il y aurait lieu de fournir tous renseignements relatifs à la connaissance des terrains constituant l'assiette desdites lignes, ainsi qu'aux procédures, aux prix et aux dates d'acquisition.

Vous voudrez bien en outre :

1°) me faire connaître et l'abandon de l'entretien aux lignes déclassées de nature à causer des dommages aux tiers ;

2°) me faire des propositions en vue de l'incorporation au domaine du chemin de fer des parties de l'assiette des lignes déclassées dont la SNCF envisage l'utilisation.

Vous me donneriez également tous renseignements utiles et me ferez connaître des propositions en vue de l'aliénation des terrains constituant l'assiette de la ligne de St-Jermy à Floirac, ladite ligne ayant été déclassée par une loi en date du 7 mars 1935.

SERVICES FINANCIERS

Paris, le 2 août 1943

F2CG1 n° 431-765

Monsieur le Secrétaire Général
du Conseil d'Administration.

Cette position n'est pas logique: lorsque le terrain a de la valeur et peut se vendre, nous gardons le bénéfice de l'usufruit. Quand il est sans valeur nous passons les charges à l'Etat. Cette proposition n'est pas équitable. J'ai défini, en outre, la position de la SNCF dans la lettre du 10 avril 1943: il faut s'y tenir. En conséquence, supprimer l'usufruit de la SNCF sur la valeur des terrains vendus en compensation du maintien des terrains invendables à la charge de l'Etat.

P. FOURNIER.

V/Réf.: Note du 12 juillet 1943 ci-jointe en retour.Objet : Convention de renonciation à l'exploitation des lignes déclassées.

Je réponds ci-après à chacune de vos observations :

I a) J'ai, dans ma lettre du 12 juin à M. le Directeur Général, signalé ce point faible de notre thèse. C'est à la demande du Service V et du Secrétariat Général (Domaine) que cette clause a été prévue.

Nous avons un intérêt certain à la présenter. Pour la défendre, nous pourrions soutenir que s'il était juste que la SNCF eût la charge de terrains non susceptibles de revenus quand elle avait en contre-partie les recettes de l'exploitation ou l'espérance de ces recettes, il ne serait pas équitable de les laisser à sa charge quand ces recettes ou ces espérances disparaissent définitivement.

b) Nous ignorions la lettre du 10 avril 1943 à laquelle vous vous référez.

Le principe, que nous avons retenu, selon lequel le produit de la vente des terrains appartient à l'Etat, la S.N.C.F. en conserverait l'usufruit, est admis par la jurisprudence (voir Thévenez, p. 389) et a été de tous temps en vigueur à la S.N.C.F. et dans les ex-Réseaux.

En cas de changement d'affectation du domaine public, la jurisprudence admet selon le même principe que le concessionnaire doit au cédant une indemnité représentant la valeur vénale ou la privation de jouissance (voir Thévenez, P. 390).

Il semble qu'il n'y ait pas contradiction entre le projet de Convention et la lettre du 10 avril 1943, si l'on admet que, dans le

.....

cas particulier du changement d'affectation de terrain, le produit net prévu par l'article 3, 2ème alinéa de la Convention puisse être évalué au montant de l'indemnité sus-visée.

II - Je suis d'accord pour modifier la forme des 3 derniers alinéas de la façon suivante :

"Les conséquences financières de ces déclassements sont les suivantes :

"La valeur primitive des lignes est de 561 M.3 dont :

"- 466 M. remboursables par l'Etat en annuités dont le service ne sera pas interrompu.

"- 15 M.2 couverts en capital par l'Etat.

"- 80 M.1 couverts par les anciens Réseaux.

"L'amortissement de cette dernière somme a été fait en 1942 "par rapport au Comptes "Fonds de Renouvellement", lequel a reçu en "contre-partie, le produit des récupérations, s'élevant, à l'heure "actuelle à 70 M.1, auxquels s'ajouterait le produit de la vente des "terrains non payés par l'Etat.

"L'opération sera sensiblement blanche pour le Fonds de "Renouvellement".

III - Ci-joint les pièces annexes qui manquaient au dossier.

Le Directeur des Services Financiers,

Signé: BROCHU.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

CABINET DU PRÉSIDENT

Les indications données par h.
Brochu en I a) et I b) de la Note
le premier par des notes complémentaires

3. 8. 43

Roussier

*Libas de classe
donner au sujet de la brochure
le 17 août*

Libas

Non examinée
par le Conseil

SOCIÉTÉ NATIONALE
des
CHEMINS DE FER FRANÇAIS

1er juillet 1943

NOTE POUR M.M. LES MEMBRES DU CONSEIL
D'ADMINISTRATION

Renonciation à l'exploitation des lignes
déclassées

Les lois 5.023 et 5.024 du 30 novembre 1941 ont prononcé le déclassement d'un certain nombre de lignes ou de sections de lignes et ont autorisé le Secrétaire d'Etat aux Communications à passer avec la S.N.C.F., d'une part, et avec les Compagnies, d'autre part, des Conventions ayant pour effet la renonciation respectivement à l'exploitation et à la concession.

Ces lignes comprennent (voir liste en annexe) :

- 1°- des lignes dont la construction avait été ajournée ou suspendue et dont l'achèvement ne présente aucun intérêt pour le chemin de fer ;
- 2°- des lignes, autrefois exploitées et maintenant fermées au trafic par mesure de coordination ou par suite de la modification des installations ferroviaires, dont la réouverture n'est plus à envisager ;
- 3°- une ligne détruite du fait des hostilités et dont la reconstruction a été abandonnée.

Il est proposé au Conseil d'Administration de bien vouloir approuver le texte de la Convention de renonciation à l'exploitation (dont ci-joint le projet) qui serait adressé au Ministre Secrétaire d'Etat aux Communications.

Ce projet a été établi suivant les principes de la législation des Chemins de fer. Il y est notamment prévu :

- à l'article 2, que la S.N.C.F. continuerait à toucher les annuités de remboursement des dépenses remboursables.
- à l'article 3, que le produit de la vente des terrains primitivement payés par l'Etat deviendrait la propriété de ce dernier, mais que la S.N.C.F., pour compenser la perte de jouissance desdits terrains, conserverait l'usufruit du produit de leur aliénation.

La Convention qui est présentée comporte également, à la demande du Secrétariat d'Etat aux Communications, la renonciation à l'exploitation de la ligne de Blois à St-Aignan, renonciation dont le principe a été déjà approuvé par le Conseil dans sa séance du 7 janvier 1942.

.....

*Examen du projet
par le Conseil le 11/2/43*

Pour la renonciation à la concession, la S.N.C.F. n'a pas à intervenir. Les Conventions utiles sont mises au point directement entre l'Etat et les Compagnies. Certaines d'entre elles sont déjà signées.

Les conséquences financières de ces déclassements seraient les suivantes :

La valeur primitive des lignes est de 561 M. 3 dont :

- 466 M. - remboursables par l'Etat en annuités dont le service ne serait pas interrompu.
- 15 M. 2 couverts en capital par l'Etat.
- 80 M. 1 couverts par les anciens Réseaux.

L'amortissement de cette dernière somme serait fait par report au compte "Fonds de Renouvellement", lequel recevrait, en contre-partie, le produit des récupérations, s'élevant, à l'heure actuelle, à 70 M. 1, auxquels s'ajouterait le produit de la vente des terrains non payés par l'Etat.

L'opération serait sensiblement blanche pour le Fonds de Renouvellement.

LE DIRECTEUR GENERAL,

LE BESNERAIS.

ANNEXE

I - Lignes nouvelles dont l'exécution a été ajournée ou suspendue et dont l'achèvement ne présente pas d'intérêt pour le Chemin de fer.

Gouttières-Eygurande
Argentat-Salers
Confolens-Bellac
St-Léonard-Auzences
Bonnat-Evaux
Cahors-Moissac

Libourne-Langon

Castelnau-Tarbes
Arreau-St-Lary
Hagetmau-Pau
St-Paul - St-Antoine-Lavelanet et Belesta
Auch-Lannemezan
St-Juéry-St-Affrique
Beaumont-Gimont
Gabarret-Eauze
St-Girons à Oust

Chamborigaud à Bessèges
Le Puy - Le Monastier
Le Monastier-Lalevade d'Ardèche
Chorges-Barcelonnette
Maringues-Randan

Corps-Gap

Aulnay-sous-Bois - Rivécourt

Limours-Dourdan

Tiercelet à Hussigny

2°- Lignes fermées au trafic par mesure de coordination ou par suite de la modification des installations ferroviaires.

Castillonès-Casseneuil
Grolejac-Gourdon
Hautefort-Terrasson
La Chapelle St-Laurent - St-Flour

Belvèze-Limoux
Le Carlarret-Mirepoix
Condom-Castera-Verduzan
Bourriot-Bergonce-Gabarret
Célas-St-Julien-les-Fumades
St-Cannat-La Calade-Eguilles
Saignon-St-Maime-Dauphin
(à l'exception du tronçon St-Maime-Dauphin-St-Michel)
Montbrison-Grézieux-le-Fromental
Fraisie-Unieux-St-Just-St-Rambert
Uzès-Bourdic
Brouzet-Fontarèches
St-Gengoux-Etiveau
St-Germain (Etat)-St-Germain (Grande Ceinture)
Orval-Hyenville-Regneville
St-Laurent-de-la-Prée à La Pointe de la Fumée
Embranchement sur l'hippodrome de Maisons-Laffitte
Raccordement de Baudreville à St-Sauveur-de-Fierrepont

Auxy-Juranville-Beaune-la-Rolande
St-Rémy-les-Chevreuse-Limours

3°- Ligne détruite du fait des hostilités et dont la reconstruction n'est pas envisagée.

St-Didier d'Aoste à Brégnier-Cordon.

Convention de renonciation à l'exploitation
des lignes d'intérêt général déclassées par les lois
du 7 mars 1938, du 30 novembre 1941 (N^{os} 5.023 et 5.024)

L'an mil neuf cent quarante/deux, le.....

Entre Monsieur le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications agissant au nom de l'Etat français,

d'une part,

et la Société Nationale des Chemins de fer français représentée par M. Pierre FOURNIER, Président du Conseil d'Administration et M. Cyrille GRIMPRET, Vice-Président, élisant domicile au siège de ladite Société, 88, rue Saint-Lazare, à Paris, et agissant en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par délibération du Conseil d'Administration en date du.....

d'autre part,

il a été exposé et convenu ce qui suit :

La loi du 7 mars 1938, les lois n^{os} 5.023 et 5.024 du 30 novembre 1941 ont prononcé le déclassement des lignes ou sections de lignes d'intérêt général désignées au tableau annexé à la présente Convention.

ARTICLE 1 -

La Société Nationale des Chemins de fer français déclare par la présente renoncer, pour les lignes ou portions de lignes déclassées ci-dessus indiquées, au droit d'exploitation qui lui avait été transféré par l'article 1er de la Convention du 31 août 1937 approuvée par le décret-loi du même jour.

ARTICLE 2 -

La Société Nationale des Chemins de fer français continuera à recevoir de l'Etat les annuités de remboursement des dépenses d'établissement desdites lignes couvertes par emprunts et remboursables par annuités.

ARTICLE 3 -

Il pourra être procédé à la récupération ou à la vente de tous les éléments mobiliers ou immobiliers desdites lignes.

Le produit net de ces récupérations ou de ces ventes reviendra :

.....

a) à l'Etat, pour ceux des éléments de l'infrastructure dont les dépenses d'établissement ont été prises en charge par lui, la S.N.C.F. conservant cependant l'usufruit de ce produit jusqu'à l'expiration de sa concession.

b) à la Société Nationale des Chemins de fer français, pour les autres éléments de l'infrastructure, pour tous les éléments de la superstructure et pour tous les éléments mobiliers.

L'aliénation des éléments définis à l'alinéa a) ci-dessus sera faite par les soins de l'Administration des Domaines à qui ils seront remis à cet effet. Ceux de ces éléments qui ne seront pas susceptibles d'aliénation ou qui ne pourront pas être aliénés resteront à la charge de l'Administration des Domaines.

L'aliénation des éléments définis à l'alinéa b) ci-dessus sera faite par les soins de la S.N.C.F.

ARTICLE 4

La présente Convention sera enregistrée au droit fixe de.....

Le Ministre Secrétaire d'Etat
à la Production Industrielle
et aux Communications,

Pour la S.N.C.F.,

Le Président du Conseil
d'Administration,

Le Vice-Président
du Conseil
d'Administration

7

1	2	3	4	5	6
Ligne ou section de ligne	Distance	Loi ou décret ayant prononcé la déclaration d'utilité publique	Loi ou décret ayant approuvé la concession	Réseau concéssionnaire	Loi ayant prononcé le déclassement
Bacis à St-Aignan.....	38 km.	20/3/1893	20/11/1883	P.O.	7 mars 1938
Gouttières à Eygurande.....	62, -	11/1/1929	7/7/1913	"	
Argentat-Salers.....	67, -	7/7/1913	7/7/1913	"	
Confolens-Bellac.....	49,5	16/7/1908	16/7/1908	"	
St-Monard-Auzances.....	129,5	12/2/1912	7/7/1913	"	
Bonnat-Evaux.....	74,7	19/2/1912	19/2/1912	"	
Cahors-Moissac.....	61, -	7/7/1913	7/7/1913	"	
Castillones-Cessenueil.....	26, -	11/1/1901	20/3/1893	"	
Grolejac-Gourdon.....	7, -	31/12/1875	20/11/1883	"	
Haute-fort-Terriasson.....	22, -	28/7/1881	20/11/1883	"	
Libourne-Langon.....	49, -	25/4/1906	17/7/1886	P.O.-Midi:	
Castelnau-Tarbes.....	51,5	17/7/1908	17/7/1908	Midi	
Arreau-St-Lary.....	11, -	17/7/1908	17/7/1908	"	
Hagetman-Pau.....	57, -	31/3/1910	17/7/1908	"	
St-Paul-St-Antoine-Lavelanet et Lavelanet.....	29,7	2/8/1907	2/8/1907	"	
Auch-Jannemezan.....	70, -	17/7/1908	8/7/1900	"	
St-Jury-St-Affrique.....	68, -	20/6/1881	20/11/1883	"	
Beyrout-Gimont.....	32,3	1/1/1904	20/11/1883	"	
Gabarret-Eauze.....	21, -	20/6/1882	20/11/1883	"	
St-Gérons à Cust.....	19,3	22/8/1881	18/7/1886	"	
La Chapelle St-Laurent - St-Flour.....	27, -	27/4/1906	2/8/1907	PIM-Midi:	
Delveze-Limoux.....	17, -	22/8/1881	20/11/1883	Midi	
Le Carlat-Mirepoix.....	18, -	22/8/1881	20/11/1883	"	
Condom-Bastera-Verduzan.....	23, -	2/8/1907	2/8/1907	"	
Bourriot-Bergonce-Gabarret.....	24, -	22/8/1881	20/11/1883	"	
Chamborigaud à Besseges.....	16, -	4/3/1906	18/7/1902	P.L.M.	
Le Puy - Le Monastier.....	22,5	27/4/1906	27/4/1906	"	
Le Monastier-Lavelade d'Ardeche.....	71, -	27/4/1906	27/4/1906	"	
Chorges-Barcelonnette.....	42, -	12/12/1904	12/12/1904	"	

Ligne ou section de ligne	Distance	Loi ou décret ayant		Réseau	Loi ayant
		prononcé la : approuvé la : d'utilité publique	concession :	conces- sionnaire :	prononcé le : déclassement
1	2	3	4	5	6
Maringues-Pandan.....	9 km	13/ 3/1912	13/ 3/1912	P.L.M.	
Celas - St-Julien-les-Fumades.....	9,-	3/ 7/1875	20/ 11/1883	"	
St-Cannat - La Calade - Eguilles.....	11,-	6/ 6/1891	2/ 8/1886	"	
Saïgnon - St-Maime - Dauphin (1).....	29	13/ 1/1881	20/ 11/1883	"	
Montarson - Grezieux-le-Fromental.....	6,4	26/ 4/1883	26/ 12/1855	"	
Fraisse-Unieux - St-Just - St-Rambert..	15,-	31/ 12/1875	20/ 11/1883	"	
Uzes-Bordic.....	10,-	3/ 7/1875	3/ 7/1875	"	
Brouzet-Fontareches.....	19,5	4/ 12/1875	23/ 7/1890	"	
St-Gergoux - Etiveau.....	3,-	8/ 1/1874	20/ 11/1883	"	
St-Dictier d'Aoste à Bregnier - Cordon..	4,-	3/ 7/1875	3/ 7/1875	"	
Cors - Gap (ligne en régie).....	46,7	27/ 4/1906	27/ 4/1906		
Aulnay-sous-Eois - Rivecourt.....	69,-	16/ 3/1906	20/ 7/1901	Nord	
Limours - Dourdan.....	20,-	7/ 7/1913	20/ 3/1893	P.O.	
Aux-Juranville - Beaune-la-Rolande.....	5,5	17/ 6/1874	20/ 6/1883	"	
St-Rary-les-Chevreaux - Limours.....	8,-	28/ 8/1862	6/ 7/1863	"	
Liercelet à l'ussigny.....	4,-	12/ 4/1900	12/ 4/1900	Est	
St-Germain (Etat) à St-Germain (Grande Ceinture).....	3,-	21/ 2/1880	20/ 11/1883	Etat	
Orval - Hyenville - Regneville.....	8,-	18/ 7/1868	15/ 3/1886	"	
St-Laurent de la Pree à La Pointe de Le Fumée.....	2,5	21/ 2/1880	4/ 8/1883	"	
Embranchement sur l'Hippodrome de Maisons-Laffite.....	7,-	27/ 5/1897	15/ 7/1840	"	
raccordement de Beaudreville à St-Sauveur-de-Pierrepont.....	5,-	19/ 8/1887		"	

N° 5024

du

30 nov. 1941

(1) A l'exception du tronçon St-Maime - Dauphin - St-Michel.

SECRETARIAT D'ETAT
AUX COMMUNICATIONS

Direction Générale
des Transports

Service Economique

1er Bureau
Renonciation à l'exploitation
de lignes déclassées

Paris, le 13 octobre 1942

C O P I E

LE SECRETAIRE D'ETAT AUX
COMMUNICATIONS

à M. le Président du Conseil d'Administration
de la S.N.C.F.

Ainsi que vous le savez, deux lois n° 5023 et 5024 du 30 novembre 1941 (J.O. des 4/12.41 et 51/1/42) ont prononcé le déclassement d'un ensemble de lignes d'intérêt général et ont prévu la renonciation des Compagnies concessionnaires et de la S.N.C.F. aux droits qu'elles détenaient sur ces chemins de fer.

Je vous serais obligé de me faire adresser d'urgence un projet de convention portant renonciation par la S.N.C.F. au droit d'exploiter

.....

ces lignes, à l'exception, toutefois, de la section de ligne d'Albi à St-Juery dont le déclassement a été rapporté par la loi du 24 août 1942 (J.O. du 28/8).

J'ajoute, comme suite à votre communication du 29 janvier 1942, par laquelle vous m'avez fait connaître que la S.N.C.F. renonçait au droit d'exploiter le chemin de fer de Blois à St-Aignan, qu'il conviendra, en vue de liquider définitivement la situation de cette voie, d'inclure votre renonciation au droit d'exploiter dans le projet de convention précitée.

Signé : MORONI.

5022

Compagnie du Nord

3 rue Chauchat 9°

Paris, le 9 avril 1942

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous faire connaître que par lettre du 17 février écoulé, M. le Secrétaire d'Etat aux Communications nous a prié de lui adresser un projet de Convention portant renonciation, par notre Compagnie, à la concession de la ligne de Rivecourt à Aulnay-les-Bondy dont le déclassement a été prononcé par la loi du 30 novembre 1941.

Je vous adresse ci-joint copie de ce projet de Convention et de la lettre d'envoi au Secrétaire d'Etat aux Communications.

Veuillez agréer,

P. le Président du Conseil d'Administration,

Le Secrétaire Général de la Cie,

Signé: CARPENTIER.

Monsieur le Président du Conseil d'Administration
de la S.N.C.F., 88 rue St-Lazare.

Compagnie du Nord

Paris, le 27 février 1942

Monsieur le Ministre,

Par lettre du 17 février 1942, vous avez bien voulu nous rappeler que la loi du 30 novembre 1941, prononçant le déclassement de certaines lignes d'intérêt général, a prévu la renonciation, par notre Compagnie, à la concession des lignes comprises dans l'ancien réseau du Nord, et nous prier de vous adresser un projet de convention ayant pour objet cette renonciation.

Nous avons l'honneur de vous prier de bien vouloir trouver, sous ce pli, le projet de convention pour l'abandon de la concession de la ligne de Rivecourt à Aulnay-les-Bondy.

Veillez agréer,

P. le Président du Conseil d'Administration,

Signé: CARPENTIER.

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications -
Direction Générale des Transports -
Service Economique, 1er Bureau.

Projet de Convention pour la renonciation à la
concession de la ligne de Rivecourt à Aulnay-les-Bondy

Entre :

Le Secrétaire d'Etat aux Communications, agissant au nom de
l'Etat Français en vertu de la loi n° 5024 du 30 novembre 1941,
prononçant le déclassement de certaines lignes d'intérêt général,

d'une part;

et la Société Anonyme établie à Paris sous la dénomination de
Compagnie du chemin de fer du Nord, ladite Compagnie représentée
par M. Pierre THIRIEZ, Président du Conseil d'Administration, éli-
gant domicile au siège de la Compagnie, à Paris, rue Chauchat, n° 3,
et agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par déli-
bération du Conseil d'Administration en date du 27 février 1942, et
sous la réserve de l'approbation des présentes, par l'Assemblée
Générale des Actionnaires, dans le délai d'un an à dater de la si-
gnature des présentes,

d'autre part.

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er - Vu la loi du 30 novembre 1941 prononçant le déclasse-
ment de certaines lignes d'intérêt général, M. Pierre THIRIEZ, au
nom de la Compagnie du chemin de fer du Nord, déclare renoncer à la
concession de la ligne de Rivecourt à Aulnay-les-Bondy ayant fait
l'objet de la convention du 3 juin 1901 passée entre ladite Compa-
gnie et le Ministre des Travaux Publics, au nom de l'Etat, et approu-
vée par la loi du 20 juillet 1901.

Art. 2 - La présente convention sera enregistrée au droit fixe
de francs :

Fait en double à Paris, le

1942.

Le Président du Conseil d'Administration
de la Cie du Nord,

Le Secrétaire d'Etat
aux Communications,

Déclassement de voies et renonciation à
leur concession

Déclassement

	LOI	30.11.41 (J.O. 4.12.41)
	LOI	30.11.41 (J.O. 31. 1.42)
Lettre SCNF au MTP		3. 3.42
	LOI	24. 8.42 (J.O. 28. 8.42)

Extrait du Journal Officiel

Lois et décrets du

28 août 1942

Loi n° 807 du 24 août 1942 relative au rétablissement
comme ligne d'intérêt général de la section
de ligne d'Albi à Saint-Juéry

Nous, Maréchal de France, chef de l'Etat français,
Le Conseil des Ministres entendu,

D E C R E T O N S :

Art. 1er - Sont rapportées les dispositions de la loi du
30 novembre 1941 en ce qui concerne le déclassement, au titre
de l'intérêt général, de la section de ligne comprise entre
Albi et Saint-Juéry.

Art. 2 - Le présent décret sera publié au Journal Officiel
et exécuté comme loi de l'Etat.

Fait à Vichy, le 24 août 1942.

Ph. PETAIN.

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

Le secrétaire d'Etat aux communications,
Robert GIBRAT

Le ministre secrétaire d'Etat aux finances,
Pierre CATHALA.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

C O P I E

D. 3417/7

Paris, le 3 mars 1942

Déclassement des lignes ne présentant
plus d'utilité pour le Chemin de fer

Monsieur le Ministre,

Vous avez bien voulu comprendre dans les lois du 30 novembre 1941 prononçant le déclassement de certaines lignes d'intérêt général (zone occupée et zone non occupée) la plupart de celles qui avaient fait l'objet de votre lettre du 29 novembre 1940 et de nos propositions du 14 février 1941.

D'autres lignes, dont vous avez autorisé la dépose le 20 octobre 1941 pour fournir le matériel nécessaire au "Méditerranée-Niger", pourraient également être déclassées sans enquête. Ce sont :

BUSSIÈRE-GALANT au CHALARD	(Sud-Ouest)
SOMMIÈRES à GALLARGUES	(Sud-Est)
GREZIEUX-le-FROMENTAL à BOISSET-le-CERIZET	(Sud-Est)
BOURDIC à NOZIERES	(Sud-Est)
BRIOUDE à BEAUMONT-LAURIAT	(Sud-Est)

J'ai l'honneur de vous proposer d'en prononcer le déclassement.

D'autre part, je vous serais obligé de bien vouloir faire apporter une rectification à la loi du 30 novembre 1941 (parue au Journal Officiel de l'Etat Français le 4 décembre 1941 sous le N° 5023) en ce qui concerne la section ALBI - St-JUERY, de la ligne d'ALBI à St-AFFRIQUE. Ce tronçon de ligne intéresse, en effet, un certain nombre d'usines dont la desserte ne peut être supprimée. Le déclassement devrait donc être limité à la partie comprise entre St-JUERY et St-AFFRIQUE, qui n'a jamais été construite et non s'étendre à la totalité de la ligne comme nous vous l'avions proposé par erreur, et comme le porte le texte de la loi.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments de haute considération.

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications
Direction Générale des Transports
1er Bureau

EXTRAIT DU JOURNAL OFFICIEL

du 31 janvier 1942

Reçu
J. O. 1.5.42

LOI n° 5024 du 30 novembre 1941
prononçant le déclassement de certaines
lignes d'intérêt général

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

Sur la proposition du ministre secrétaire d'Etat à l'économie nationale et aux finances et du secrétaire d'Etat aux communications,

Le conseil des ministres entendu,

Décrétons :

Art. 1^{er} - Sont déclassées les lignes ou portions de lignes d'intérêt général désignées aux tableaux A et B ci-après.

X de l'Est

Art. 2 - Le secrétaire d'Etat aux communications est autorisé à passer avec la Société nationale des chemins de fer français et avec les compagnies du Nord et de Paris à Orléans des conventions ayant pour objet la renonciation par cette société et ces compagnies à l'exploitation et à la concession des lignes déclassées par le présent décret.

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

Fait à Vichy, le 30 novembre 1941.

..... Ph. PETAIN.

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

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

Yves BOUTHILLIER.

Le secrétaire d'Etat aux communications,

Jean BERTHELOT.

.....

T A B L E A U A

Lignes nouvelles dont l'exécution a été ajournée ou suspendue et dont l'achèvement ne présente pas d'intérêt pour le chemin de fer

Réseaux	Ligne ou section de ligne	Distance	Loi ou décret ayant	
			prononcé la dé- : claration d'uti- : lité publique :	approuvé la concession
Nord.....	Aulnay-sous-Bois - Rivecourt.	69	16 mars 1906	20 juillet 1901
Paris-Orléans.	Limours - Bourdan.....	20	7 juillet 1913	20 mars 1893
Est.....	Tiercelet à Hussigny.....	4	12 avril 1900	12 avril 1900

T A B L E A U B

Lignes fermées au trafic par mesure de coordination ou par suite de la modification des installations ferroviaires

Réseaux	Ligne ou section de ligne	Distance	Loi ou décret ayant	
			prononcé la dé- : claration d'uti- : lité publique :	approuvé la concession
Etat.....	St-Germain (Etat)-St-Germain (Grande Ceinture).....	3	21 février 1880	20 novembre 1883
	Orval-Hyenville-Regneville...	8	18 juillet 1868	15 mars 1886
	St-Laurent-de-la-Prée à la Pointe-de-la-Fumée(1).....	2,5	21 février 1880	4 août 1883
	Embranchement sur l'hippo- drome de Maisons-Laffitte..	7	27 mai 1897	15 juillet 1840
	Raccordement de Baudreville à St-Sauveur-de-Pierrepont.	5	19 août 1887	
Paris-Orléans	Auxy-Juranville-Beaune-la- Rolande.....	5,5	17 juin 1874	20 juin 1883
	St-Rémy-les-Chevreuses- Limours.....	8	28 août 1862	6 juillet 1863

(1) Entre Fouras et la Pointe-de-la-Fumée

EXTRAIT DU JOURNAL OFFICIEL

du 4 décembre 1941

n° 5023 - LOI du 30 novembre 1941 prononçant
le déclassement de certaines lignes d'intérêt
général (zone non occupée).

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

Le Conseil des ministres entendu,

Décrétons :

Art. 1er .- Sont déclassées les lignes ou portions de
lignes d'intérêt général désignées aux tableaux A, B et C ci-
annexés.

Art. 2. - Le secrétaire d'Etat aux communications est
autorisé à passer avec la Société nationale des chemins de fer
français et avec les compagnies du Nord, de l'Est, du Midi, de
Paris à Lyon et à la Méditerranée et de Paris à Orléans, des
conventions ayant pour objet la renonciation par cette société
et ces compagnies à l'exploitation et à la concession des
lignes déclassées par le présent décret.

Art. 3. - Le présent décret sera publié au Journal Offi-
ciel et exécuté comme loi de l'Etat.

Fait à Vichy, le 30 novembre 1941.

Ph. PETAIN

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

suivent les signatures des ministre
et secrétaire d'Etat intéressés.

T A B L E A U A

Lignes nouvelles dont l'exploitation a été ajournée ou suspendue et dont l'achèvement ne présente pas d'intérêt pour le chemin de fer

Réseaux	Ligne ou section de ligne	Distance	Loi ou décret ayant	
			prononcé la déclaration d'utilité publique	approuvé la concession
P.O.	(:Couttières-Tygarande.....)	62	11 janvier 1929	7 juillet 1913
	(:Argentan-Salers.....)	67	7 juillet 1913	7 juillet 1913
	(:Confolens-Bellac.....)	49, 5	16 juillet 1908	16 juillet 1908
	(:St-Léonard-Auzances.....)	129, 5	12 février 1912	7 juillet 1913
	(:Bonnat-Evaux.....)	74, 7	19 février 1912	19 février 1912
	(:Cahors-Moissac.....)	61	7 juillet 1913	7 juillet 1913
P.O.-Midi	(:Tibourne-Langon.....)	49	25 avril 1906	17 juillet 1886
	(:Castelnau-Tarbes.....)	51, 3	17 juillet 1908	17 juillet 1908
	(:Arreau-St-Lary.....)	11	17 juillet 1908	17 juillet 1908
Midi	(:Hagetmau-Pau.....)	57	31 mars 1910	17 juillet 1908
	(:St-Paul-St-Antoine- Lavelanet et Belestà.....)	29, 7	2 août 1907	2 août 1907
	(:Auch-Iannemezan.....)	70	17 juillet 1908	8 juillet 1900
	(:St-Juery-St-Affrique.....)	68	20 juin 1881	20 novembre 1883
	(:Beaumont-Gimont.....)	32, 8	1er janvier 1904	20 novembre 1883
	(:Cabaret-Mauze.....)	21	20 juin 1882	20 novembre 1883
	(:St-Girons à Oust.....)	19, 3	22 août 1881	18 juillet 1886
	(:Chamborigaud à Bessèges.....)	16	4 mars 1906	18 juillet 1902
	(:Le Puy-le-Monastier.....)	22, 5	27 avril 1906	27 avril 1906
	(:Le-Monastier-Lavelade- d'Ardeche.....)	71	27 avril 1906	27 avril 1906
P.L.M.	(:Chorges-Barcelonnette.....)	42	12 décembre 1904	12 décembre 1904
	(:Marignac-Randan.....)	9	13 mars 1912	13 mars 1912
Ligne en régie	(:Corps-Gap.....)	46, 7	27 avril 1906	27 avril 1906

T A B L E A U B

Lignes fermées au trafic par mesure de coordination ou par suite de la modification des installations ferroviaires

Réseaux	Ligne ou section de ligne	Distance	Loi ou décret ayant prononcé la déclaration d'utilité publique	approuvé la concession
P.O.	Castillonès-Casseneuil.	26	11 janvier 1901	20 mars 1893
	Groléjac-Gurdon.	7	31 décembre 1875	20 novembre 1883
	Hautefort-Terrasson.	22	28 juillet 1881	20 novembre 1883
	Albi-St-Juery.	9	20 juin 1881	20 novembre 1883
	La-Chapelle-St-Laurent-			
	st-Flour.	23	27 avril 1906	2 août 1907
	Belvèze-Limoux.	17	22 août 1881	20 novembre 1883
	Le Carlarret-Mirepoix.	18	22 août 1881	20 novembre 1883
	Condom-Castera-Verduzan.	22	2 août 1907	2 août 1907
	Bourriot-Bergonce-Garret.	24	22 août 1881	20 novembre 1883
	Célas-St-Julien-les-			
	Fumades.	9	3 juillet 1875	20 novembre 1883
	St-Jannat-La Calade-			
	Eguilles.	11	6 juin 1891	2 août 1886
	Saignon-St-Maime-Dauphin(1)	48	13 janvier 1881	20 novembre 1883
	Montbrison-Grézieux-			
	Le-Fromental.	7	26 avril 1883	26 décembre 1885
	Fraisse-Unieux-St-Just -			
	St-Rambert.	15	31 décembre 1875	20 novembre 1883
	Uzès-Bourdic.	10	3 juillet 1875	3 juillet 1875
	Brouzet-Fontarèches.	20	4 décembre 1875	23 juillet 1890
	St-Gençoux-Etiveau.	3	8 janvier 1874	20 novembre 1883

(1) A l'exception du tronçon St-Maime-Dauphin - St-Michel.

T A B L E A U C

Lignes détruites du fait des hostilités et dont la reconstruction n'est pas envisagée

Réseaux	Ligne ou section de ligne	Distance	Loi ou décret ayant prononcé la déclaration d'utilité publique	approuvé la concession
P.L.M.....	St-Didier-d'Aoste à Brégnier-Cordon.....	4 km	3 juillet 1875	3 juillet 1875