

V. D. 952 : Rapports S.N.C.F. - Cie du Nord pour le règlement des comptes des prolongements belges (sections Lille-Comines, Tourcoing-Menin)



Rapports S.N.C.F. - Chemins de fer belges -
Exploitation des lignes Hazebrouck-Poperinghe,
Lille-Comines et Tourcoing-Menin.-

lettre S.N.C.F. au M.T.P.	21. 3.40		
épêche du M. des A.E. au G ^t Belge	30. 4.40		
lettre S.N.C.F. au M.T.P.	16. 7.41		
épêche du M.T.P. à la S.N.C.F.	6.8. 41		
	C.A.	20. 5.42	34 IX
lettre S.N.C.F. au M.T.P.	22. 5.42		
lettre S.N.C.F. au M.T.P.	16. 7.42		
épêche du MTP à SNCF	21. 9.42		
lettre SNCF à la SNCF	28. 9.42		
lettre SNCF à SNCF	13. 3.45		
lettre SNCF au Nord	13. 3.45		
lettre du Nord à SNCF	23. 3.45		
lettre SNCF à SNCF	24. 3.45		
lettre SNCF au Nord	31. 3.45		
épêche du MTP à SNCF	2.10.45		
lettre S.N.C.F. au M.T.P.	12. 2.46		

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 12 février 1946

D. 92.352 - 8

COPIE

Monsieur le Ministre,

Par lettre, 1^{er} Bureau n° 137 du 2 octobre 1945 vous avez bien voulu me faire connaître que vous aviez donné un avis favorable à la confirmation de la Convention relative à l'exploitation de la ligne de Chemin de fer d'Hazebrouck à Poperinghe, passée le 16 novembre 1942 avec la Société Nationale des Chemins de fer Belges et la Compagnie des Chemins de fer du Nord.

Vous me demandez, en outre, s'il n'y aurait pas lieu de profiter des modifications apportées aux conditions d'exploitation de la dite ligne pour l'intégrer dans le réseau exploité par la S.N.C.F.

L'intégration de cette ligne aux lignes exploitées par la S.N.C.F. pose des problèmes différents selon qu'il s'agit d'une simple convention d'exploitation ou d'une concession de ligne dans des conditions analogues à celles prévues par l'article 1er de la Convention de 1937 pour les deux Réseaux de l'Etat et de l'Alsace et Lorraine.

Pour nous permettre de répondre à votre demande je vous serais très obligé de vouloir bien me préciser le caractère exact de la cession envisagée.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports,
Direction Générale des Chemins de fer et des Transports,
244, Boulevard Saint-Germain - PARIS.-

MINISTERE
DES TRAVAUX PUBLICS ET DES
TRANSPORTS

Paris, le 2 Octobre 1945

Direction Générale des Chemins de
Fer et des Transports

1er Bureau

N° 137

Le Ministre des Travaux Publics et des
Transports

à Monsieur le Président du Conseil d'Administration de
la Société Nationale des Chemins de Fer Français.

OBJET : Exploitation du Chemin de fer d'HAZEBROUCK à POPERINGHE -
Convention du 16 Novembre 1942.

Le Ministre des Affaires Etrangères m'a fait part du désir
du Gouvernement belge de confirmer par un échange de lettres
avec le Gouvernement français la convention relative à l'exploit-
ation de la ligne de chemin de fer d'Hazebrouck à Poperinghe,
convention provisoire que vous avez passée le 16 Novembre 1942
avec la Société Nationale des Chemins de fer belges et la Compa-
gnie des Chemins de fer du Nord.

J'ai fait connaître à M. le Ministre des Affaires Etrangères
que les conditions d'exploitation de la ligne en cause telles
qu'elles sont prévues par la convention me paraissant rétablir
une situation rationnelle, il n'y aurait que des avantages à
consacrer cette situation en confirmant l'accord provisoire inter-
venu en 1942.

Toutefois, la question peut se poser de profiter des modi-
fications apportées aux conditions d'exploitation de ladite ligne
pour l'intégrer dans le réseau exploité par votre Société. Je
vous serai obligé de me faire connaître votre point de vue à ce
sujet.

Par autorisation,
Le Directeur Général des Chemins de fer
et des Transports.

31 mars

45

Monsieur le Secrétaire Général,

En réponse à votre lettre du 23 mars courant concernant la Convention du 16 novembre 1942 relative à l'exploitation des tronçons de lignes de la frontière à Hazebrouck, à Comines et à Menin, je m'empresse de vous faire savoir que nous avons été saisis, le 13 mars 1945, par la Société Nationale des Chemins de fer belges, d'une demande analogue à celle adressée à votre Compagnie et que nous lui avons répondu, à la date du 24 mars, que nous étions bien d'accord pour considérer, en ce qui nous concerne, ladite convention comme valablement conclue.

Veuillez agréer, Monsieur le Secrétaire Général, l'assurance de ma considération distinguée.

Le Secrétaire Général adjoint,

Signé : Clonet

Monsieur CARPENTIER
Secrétaire Général de la Compagnie
du Chemin de fer du Nord.-

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Service des Finances

VR : n° 204-0. Bur: 41-2

D 92352-8

Paris, le 24 mars 1945

C O P I E

Monsieur le Directeur Général,

Par lettre du 13 courant, vous avez bien voulu me demander de vous confirmer que la S.N.C.F. est d'accord pour considérer comme valablement conclue, en ce qui la concerne, la Convention du 16 novembre 1942 relative à l'exploitation des tronçons de lignes de la frontière à Hazebrouck, à Comines et à Menin.

Vous me demandez également de vous faire connaître si je considère bien comme supprimée la communauté de la gare de Givet, dans les conditions indiquées par ma lettre n° D 92 352/8 du 28 septembre 1942.

J'ai l'honneur de vous répondre affirmativement en ce qui concerne ces deux questions.

Vous désiriez savoir en outre, si la S.N.C.F. a déjà pris contact avec le Gouvernement Français en vue de la dénonciation des accords antérieurs et de l'approbation de la Convention du 16 novembre 1942.

Je vous informe que la S.N.C.F. a bien obtenu en 1942 l'autorisation du Gouvernement Français pour résilier les anciens accords et pour signer la Convention du 16 novembre 1942, mais rien n'a encore été fait en vue de la ratification officielle de cette Convention. Nous allons faire le nécessaire le plus tôt possible.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur Général, l'assurance de mes sentiments les plus distingués et dévoués.

Le Directeur Général,

Signé: GOURSAT.

Monsieur le Directeur Général de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, 21 rue de Louvain - BRUXELLES -

Paris, le 23 mars 1945

Monsieur le Secrétaire Général,

Monsieur Pierre GETTEN, Vice-Président de notre Compagnie, signataire à ce titre de la convention tripartite concernant l'exploitation des sections de lignes frontière Hazebrouck, frontière Comines, frontière Menin, intervenue le 16 novembre 1942, a reçu de la S.N.C.B. la lettre dont ci-joint copie.

Nous nous proposons de répondre qu'en ce qui concerne la Compagnie du chemin de fer du Nord nous considérons ladite convention comme valablement conclue.

Toutefois, la S.N.C.F. ayant été partie à cet accord, je vous serais reconnaissant de bien vouloir me faire savoir si une telle réponse est bien conforme à celle que vous feriez si vous étiez saisis de la même question.

Veillez agréer,

Le Secrétaire Général,
signé : CARPENTIER.

Monsieur CLOSSET
Secrétaire Général du Conseil
d'Administration de la S.N.C.F.

SOCIETE NATIONALE
DES CHEMINS DE FER
BELGES

969
Bruxelles, le 13 mars 1945.
60, chaussée d'Ixelles.

Service des Finances
N° 204.0 - Bur. 41-2

C O P I E

Monsieur Pierre GETTEN
Administrateur de la
COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU NORD

27, avenue Bosquet
PARIS.-

Monsieur l'Administrateur,

Le 16 novembre 1942, une convention a été conclue entre la S.N.C.F., la Compagnie du Chemin de fer du Nord et la S.N.C.B. relativement à l'exploitation des sections de lignes de la frontière à Hazebrouck, à Comines et à Menin.

En vue des démarches à entreprendre pour obtenir la dénonciation des accords antérieurs ainsi que l'approbation de la convention précitée, M. le Ministre des Communications nous demande de lui confirmer si chacune des parties intéressées à la convention en question est d'accord pour considérer l'acte intervenu comme valablement conclu en ce qui la concerne.

J'ai l'honneur de vous prier de bien vouloir me mettre à même de satisfaire à cette demande, en ce qui concerne la Compagnie du Chemin de fer du Nord.

Veillez agréer, Monsieur l'Administrateur, l'assurance de notre considération la plus distinguée.

S/DELORY,

Directeur du Service
des Finances.

60, Chaussée d'Ixelles
BRUXELLES

Bruxelles, le 13 mars 1945

Service des Finances

n° 204.0 - Bur. : 41-2

C O P I E

D. n° 92.352/8

Monsieur le Directeur Général de la S.N.C.F.
88, rue Saint-Lazare
- PARIS -

Monsieur le Directeur Général,

Le 16 novembre 1942, une convention a été conclue entre la S.N.C.F., la S.N.C.B. et la Compagnie du Chemin de fer du Nord relativement à l'exploitation des tronçons de lignes de la frontière à Hazebrouck, à Comines et à Menin.

En vue des démarches à entreprendre pour obtenir la dénonciation des accords antérieurs ainsi que l'approbation de la convention précitée, M. le Ministre des Communications nous demande :

1°- de lui confirmer si chacune des parties intéressées à la convention en question est d'accord pour considérer l'acte intervenu comme valablement conclu en ce qui la concerne.

Votre accord sur ce point devrait également porter sur la suppression de la communauté de la gare de Givet, suppression qui a fait l'objet de votre lettre du 28 septembre 1942 n° 92.352/8 ;

2°- de lui faire savoir si la S.N.C.F. a déjà pris contact avec le Gouvernement français en vue de la dénonciation des accords antérieurs et de l'approbation de la convention du 16 novembre 1942.

J'ai l'honneur de vous prier de bien vouloir me mettre à même de satisfaire à ces demandes.

Veillez agréer, Monsieur le Directeur Général, l'assurance de notre considération très distinguée.

Signature
Directeur du Service des Finances.

459

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

D. 92352/8

Paris, le 28 Septembre 1942

Monsieur le Directeur Général,

M. le Secrétaire d'Etat aux Communications vient de me donner son accord sur le projet de Convention concernant l'exploitation des sections de ligne : frontière-Hazebrouck, frontière-Comines et frontière-Manin.

En conséquence, je vous adresse ci-joint, pour signature, trois exemplaires sur timbre de la Convention, signés par les représentants de la Compagnie du Nord et par ceux de la S.N.C.F. La date de la signature du contrat sera celle à laquelle les Représentants de votre Société auront apposé leur signature.

Par ailleurs, conformément à la demande que vous avez présentée, je vous donne mon accord pour considérer comme supprimée, à partir du 1er octobre 1939, la communauté de la gare de Givet, objet de la convention du 13 mars 1924 (ligne de Givet à la frontière vers Doische).

Veillez agréer, Monsieur le Directeur Général, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Directeur Général,

signé : LE BESNERAIS.

Monsieur le Directeur Général
de la Société Nationale des
Chemins de fer belges.
BRUXELLES.

SECRETARIAT D'ETAT
AUX COMMUNICATIONS

969

Direction Générale
des Transports

Paris, le 21 septembre 1942

Service Economique

1er Bureau

C O P I E

D. 92.352/8

LE SECRETAIRE D'ETAT

à Monsieur le Président du Conseil d'Administration de
la Société Nationale des Chemins de fer français

OBJET : Accord entre les chemins de fer belges et français
pour l'exploitation des lignes d'Hazebrouck à
Poperinghe, de Lille à Comines et de Tourcoing à Menin.

REFERENCE : Votre lettre D. 92.352/8 du 16 juillet 1942.

Comme suite à votre lettre citée en référence, le Chef
du Gouvernement, Ministre Secrétaire d'Etat aux Affaires Etran-
gères, vient de me faire connaître qu'il ne voit aucun incon-
vénient à ce que votre Société signe l'accord préparé pour le
règlement des conditions d'exploitation des lignes d'Hazebrouck
à Poperinghe, de Lille à Comines et de Tourcoing à Menin.

En conséquence, je vous donne l'autorisation de signer
la convention dont vous m'avez soumis le texte et je vous de-
mande de m'en adresser deux exemplaires lorsqu'elle sera deve-
nue définitive.

Signé : GIBRAT.

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 16 juillet 1942

D. 92.352-8

C O P I E

Monsieur le Ministre,

Ce projet de (convention a) Par lettre D. 9235.2/8 du 22 mai dernier, je vous ai
été approuvé (destinée à régler provisoirement les conditions de transfert
par le Conseil) des exploitations de la section française de la ligne d'Haze-
le 20 mai 1942 (brouck à Poperinghe et des sections belges des lignes de Lille
à Comines et de Tourcoing à Menin.

J'ai l'honneur de vous demander de bien vouloir inter-
venir auprès du Secrétariat d'Etat aux Affaires Etrangères,
dont vos Services auraient demandé l'accord, pour lui signaler
l'urgence de la question.

En effet, depuis l'Armistice, le Service n'a pas été
repris sur les sections de ligne frontière Comines et fron-
tière Menin du fait des destructions de guerre, mais la remise

.....

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications
- PARIS -

en état en est maintenant terminée et le service pourrait reprendre, ce qui nous incomberait, le projet de convention précisant que la S.N.C.B. ne prendra à sa charge l'exploitation des sections de ligne qu'à la date de la signature de la convention.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

969

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

D 92352/8

C O P I E

Paris, le 22 mai 1942

Monsieur le Ministre,

Par lettre, Direction Générale des Transports, Service Economique, 1er Bureau, du 6 août 1941, vous avez bien voulu me faire connaître que vous n'aviez pas d'objection à l'établissement d'une Convention entre la S.N.C.F. et la Société Nationale des Chemins de fer Belges (S.N.C.B.), destinée, en attendant qu'un accord intergouvernemental puisse intervenir, à régler les conditions de transfert des exploitations de la section française de la ligne d'Hazebrouck à Poperinghe et des sections belges des lignes de Lille à Comines et de Tourcoing à Menin.

J'ai l'honneur de vous demander votre accord sur le projet de Convention ci-joint qui, écrit la S.N.C.B. "ne soulève aucune objection de la part du Ministère Belge des Communications".

Veillez 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.

du 20 mai 1942

QUESTION IX - Convention entre la S.N.C.F., la Société Nationale des Chemins de fer belges et la Compagnie du Nord pour l'exploitation de diverses sections de lignes franchissant la frontière.-

P.V. -p.6-

M. LE PRESIDENT rappelle que, d'une manière générale, les relations entre la S.N.C.F. et la Société Nationale des Chemins de fer belges (S.N.C.F.B.) pour l'exploitation des lignes qui franchissent la frontière sont régies par le principe de la réciprocité des prestations, chaque Société exploitant ses lignes jusqu'à la frontière et les parcours qu'une Société effectue sur les lignes de l'autre rentrant dans les comptes de compensation des km-trains.

Seules trois lignes font exception à cette règle générale : la ligne d'Hazebrouck à Poperinghe - les lignes de Lille à Comines et de Tourcoing à Menin, dites prolongements belges - la ligne de Givet à la frontière vers Charleroi. Leur régime d'exploitation qui découle, soit de traités internationaux, soit d'arrangements entre les administrations intéressées, peut être analysé comme il suit :

- le tronçon français de la ligne d'Hazebrouck à Poperinghe, appartenant à l'Etat Français, est exploité par la S.N.C.F.B. qui assume toutes les charges de l'exploitation et participe aux frais d'exploitation de la gare commune d'Hazebrouck ; l'application de ce traité de communauté entraîne pour la S.N.C.F.B. un versement annuel d'environ 200.000 fr à la S.N.C.F.;

- l'exploitation des prolongements belges est assurée par la S.N.C.F. pour le compte de la Compagnie du Nord, à qui elle facture les dépenses de voie, de matériel roulant, de traction et d'accompagnement des trains ; en outre, les chemins de fer français participent aux frais d'exploitation des gares communes de Comines et de Menin ; l'application de ces traités de communauté entraîne un versement annuel par la S.N.C.F. d'environ 700.000 fr à la S.N.C.F.B. ;

- le tronçon français de la ligne de Givet à la frontière vers Charleroi, concédé à la Compagnie de l'Est, est exploité par la S.N.C.F.B., qui verse à la S.N.C.F. une redevance de péage égale à 50 % de la recette brute pour l'usage de la ligne et participe, en outre, aux frais d'exploitation de la gare commune de Givet ; cette participation aux frais de communauté entraîne un versement annuel par la S.N.C.F.B. de 750.000 fr environ à la S.N.C.F.

Déjà avant la guerre, en septembre 1938, la S.N.C.F.B. avait demandé la révision du régime d'exploitation de la ligne d'Hazebrouck à Poperinghe, dont les résultats s'avéraient déficitaires, et la reprise de ladite ligne, par anticipation, par la S.N.C.F. A la suite des modifications apportées par la guerre aux conditions d'exploitation de cette ligne, la S.N.C.F.B. a renouvelé sa demande en novembre 1939.

La S.N.C.F., consultée alors par M. le Ministre des Travaux Publics, suggéra de donner une suite favorable à cette demande, à condition que, réciproquement, soit réglée par anticipation et de manière analogue la question des prolongements belges

à laquelle se juxtaposaient les communautés de Comines et Menin, onéreuses pour la S.N.C.F.

Les négociations, reprises en 1941 et qui, à la demande de la S.N.C.F.B., ont porté également sur la ligne de Givet à la frontière, ont abouti au projet de Convention aujourd'hui soumis, qui réglerait provisoirement la question en attendant qu'un accord intergouvernemental puisse intervenir pour annuler les traités.

Aux termes de cette Convention, les régimes exceptionnels applicables aux trois lignes dont il s'agit seraient supprimés, chaque Société se voyant transférer l'exploitation des lignes qui se trouvent sur son territoire national.

L'origine de l'accord serait reportée rétroactivement au 1er octobre 1939, y compris la suppression de la communauté de Givet.

Il convient d'ajouter que les répercussions financières de la Convention seraient pratiquement négligeables pour la S.N.C.F.

Le Conseil approuve le projet de Convention et autorise le Directeur Général, au moment de sa signature, à fixer par échange de lettres la suppression de la communauté de Givet au 1er octobre 1939.

Sténor (p. 34)

... c'est une question assez compliquée.
D'une manière générale, les relations entre la S.N.C.F. et la Société Nationale des Chemins de fer belges pour l'exploitation des lignes qui franchissent la frontière sont régies par le principe de la réciprocité des prestations, c'est-à-dire que chaque Société exploite ses lignes jusqu'à la frontière et les parcourt qu'une Société effectue sur les lignes de l'autre sont inscrites dans les comptes de compensation de sa-vois. Les prestations faites par chaque Société se compensent.

Seules 3 lignes ne sont pas soumises à ce régime : la ligne de Hazebrouck à Poperinghe, les lignes de Lille à Comines et Tourcoing à Menin dites "prolongements belges", la ligne de Givet à la frontière vers Charleroi. Le régime de ces 3 lignes est le suivant :

.....

- Le tronçon français de la ligne d'Hazebrouck à Poperinghe d'environ 15 km, appartient à l'Etat français qui, par traité international du 30 octobre 1907, a donné gratuitement aux Chemins de fer belges le droit de l'exploiter, étant entendu qu'ils devaient maintenir au moins 3 trains par jour. Le traité expire le 31 décembre 1947.

L'exploitant belge assure toutes les charges de l'exploitation de ce tronçon de ligne et il participe en outre aux frais d'exploitation de la gare commune d'Hazebrouck. L'application de ce traité de communauté entraîne pour les Chemins de fer belges un versement annuel à la S.N.C.F. d'environ 200.000 fr.

- Les tronçons belges des lignes de Lille à Comines et Tourcoing à Menin ont respectivement 545 mètres et 1.034 mètres. Ils ont été concédés à la Compagnie du Nord-Est.

Une convention internationale intervenue le 7 août 1875, et qui vient à expiration le 31 décembre 1945, a spécifié que ces lignes devaient être exploitées de bout en bout par la même Compagnie. Un accord a été conclu par la Compagnie du Nord et la Compagnie du Nord-Est par lequel la Compagnie du Nord a acquis le droit d'exploiter, moyennant le versement d'une redevance annuelle au Nord-Est. Le contrôle financier a prescrit que cet accord serait considéré comme contracté par le domaine privé de la Compagnie du Nord.

Actuellement, la S.N.C.F. assure le service de bout en bout sur les 2 lignes en facturant à la Compagnie du Nord la part afférente aux deux prolongements des dépenses de voies, de matériel roulant, de traction et d'accompagnement des trains. En outre, les Chemins de fer français participent aux frais d'exploitation des gares communes de Comines et de Menin, en vertu d'un arrangement intervenu le 20 avril 1939 entre la Compagnie du Nord et la S.N.C.F.B.

.....

L'application de ces traités de commerce entraîne un versement annuel à la Société belge d'environ 700.000 fr, qui reste presque entièrement à la charge de la S.N.C.F.

- Le tronçon français de la ligne de Givet à la frontière est de 1000 mètres ; il a été cédé à la Compagnie de l'Est. En vertu d'une Convention du 13 mars 1924, l'exploitation est assurée par les Chemins de fer belges qui versent à la S.N.C.F. une redevance de péage égale à 50 % de la recette brute pour l'usage de la ligne, et participent en outre aux frais d'exploitation de la gare commune de Givet, ce qui entraîne pour eux un versement d'environ 750.000 fr à la S.N.C.F.

L'état de guerre a amené des modifications profondes dans les conditions d'exploitation de ces lignes.

- En ce qui concerne la ligne d'Hazebrouck à la frontière, les autorités militaires françaises ne pouvaient admettre l'immixtion d'agents étrangers dans l'exploitation de cette ligne, située dans la zone des arêtes ; la S.N.C.F. a dû, à titre provisoire, assurer l'exploitation pour le compte et aux frais de la Société Nationale des Chemins de fer belges. Les résultats de cette exploitation ont été favorables puisqu'ils se sont traduits par un excédent de recettes. Cette ligne a été exploitée directement par les autorités allemandes depuis l'armistice jusqu'au printemps de 1941, époque à laquelle elles nous ont mis en demeure de l'exploiter à nouveau.

- En ce qui concerne les "Prolongements belges", le trafic a été assuré par nous jusqu'en mai 1940 ; l'autorité française a alors fait sauter tous les vieux ponts qui étaient sur ces lignes à la frontière. Ces ponts n'ont été reconstruits qu'en octobre 1941, mais le trafic n'a pas encore été repris par mesure d'économie.

- Enfin, sur la ligne de Givet à la frontière vers Charleroi, tout service est interrompu depuis le 10 mai 1940.

La S.N.C.F.B., par lettre du 23 septembre 1938, avait pris l'initiative de demander que soient révisées les conditions d'exploitation de la ligne d'Hazebrouck à la frontière, étant donné qu'elle était déficitaire et, d'autre part, que le traité obligeait de maintenir 5 trains voyageurs aller et retour par jour ; en outre, sa participation de la communauté d'Hazebrouck lui était défavorable puisqu'elle payait à ce titre 200.000 fr. A la suite des modifications entraînées par l'état de guerre, la S.N.C.F.B. est intervenue à nouveau en novembre 1939 auprès du Ministère des Travaux Publics qui nous a consultés à ce moment. Nous avons suggéré au Ministre d'envisager une suite favorable à la condition que, réciproquement, soit réglée par anticipation et de manière analogue l'affaire des prolongements belges à laquelle se juxtaposaient les communautés onéreuses pour la S.N.C.F. de Comines et Menin.

Les conversations ont été reprises en mars 1941 sur ces bases, à la demande de la S.N.C.F.B., et l'accord semble être réalisé actuellement pour régler l'ensemble des questions intéressant les trois lignes, celles d'Hazebrouck à la frontière, les prolongements belges et la ligne de Givet à la frontière, de telle sorte que, pour la S.N.C.F.B., cet accord se traduira par une opération blanche. Pour la S.N.C.F., les répercussions financières seraient pratiquement négligeables. En toute hypothèse, il semble qu'il soit indispensable d'arriver à une solution, le système actuel est assez bâtarde, certaines lignes situées sur notre territoire n'étant pas exploitées par nous. Nous ne pouvons repousser des propositions qui tendent à nous faire reprendre ces exploitations.

Dans ces conditions, il vous est proposé de donner votre accord au projet de convention qui vous est soumis.

Le Conseil approuve le projet de convention et autorise M. le Directeur Général, au moment de la signature de la convention, à fixer, par échange de lettres, la suppression de la communauté de Givet au 1er octobre 1939.

NOTE

concernant l'exploitation des lignes comprises :

entre la frontière franco-belge et HAZEBROUCK;
 entre la frontière franco-belge et COMMINES d'une part,
 MENIN, d'autre part;
 entre la frontière franco-belge et GIVET.

Conditions contractuelles de l'Exploitation de ces lignes.

A - Ligne de HAZEBROUCK à la frontière et à POPERINGHE (Belgique)

Le tronçon français de la ligne appartient à l'Etat Français (traité international de 1907). Il a environ 13 kms.

L'Etat français, par traité international du 30 Octobre 1907 a donné gratuitement aux chemins de fer belges le droit d'exploiter le tronçon français. L'exploitant doit maintenir sur le tronçon français au moins 5 trains journaliers de voyageurs de chaque sens. Le traité expire le 31 Décembre 1947.

Sur le tronçon français sont perçues les taxes des tarifs français au profit de l'exploitant belge (S.N.C.B.).

L'exploitant belge assume toutes les charges de l'exploitation du tronçon de ligne et participe aux frais d'exploitation de la gare "commune" S.N.C.F. d'HAZEBROUCK où aboutit son exploitation en vertu d'un échange de lettres entre la Compagnie du Nord (domaine public) et la S.N.C.B. du 24 Août 1927. Cet arrangement est valable d'année en année par tacite reconduction et résiliable chaque 1er Janvier sur préavis d'un an.

L'application du traité de communauté entraîne pour la S.N.C.B. un versement annuel à la S.N.C.F. d'environ 200.000 frs.

B - Lignes de LILLE à la frontière et à COMMINES (Belgique)
de TOURGOING à la frontière et à MENIN (Belgique)
(prolongements belges)-

Les tronçons belges de ces lignes ont respectivement 845 mètres et 1.034 mètres. Ils ont été concédés à la Compagnie

du Nord-Est.

Une convention internationale intervenue le 7 Août 1873 après la concession des lignes des deux côtés de la frontière a spécifié qu'elles seraient exploitées de bout en bout par la même Compagnie. Un accord a donc été conclu entre la Compagnie du Nord et la Compagnie du Nord-Est par lequel la Compagnie du Nord a acquis le droit d'exploiter moyennant le versement d'une redevance annuelle au Nord-Est. Le contrôle financier de l'Etat a prescrit que cet accord serait considéré comme contracté par le domaine privé de la Compagnie du Nord.

La convention internationale de 1873 expire au 31 décembre 1945. Pour 1940, le montant de la redevance due au Nord-Est est d'environ 20.000 frs.

Sur le tronçon belge sont perçues les taxes des tarifs français au profit de l'exploitant (Compagnie du Nord).

La S.N.C.F. assure le service de bout en bout sur les deux lignes mais elle facture à l'exploitant (Compagnie du Nord) la part afférente aux deux prolongements des dépenses de voie, de matériel roulant, de traction et d'accompagnement des trains. En outre, les chemins de fer français participent aux frais d'exploitation des gares "communes" S.N.C.B. de COMPIÈNES et de MENIN où aboutissent les lignes venant de LILLE et de TOURCOING, en vertu d'arrangement intervenu entre la Compagnie du Nord et la S.N.C.B. le 30 Avril 1929.

Cet arrangement est valable d'année en année par tacite reconduction et résiliable chaque 1er Janvier moyennant préavis d'un an.

L'application de ces traités de communauté entraîne un versement annuel à la S.N.C.B. d'environ 700.000 frs, versement qui reste presque entièrement à la charge de la S.N.C.F. car, en vertu d'arrangements entre le Nord domaine public et le Nord domaine privé, et compte tenu de la longueur insignifiante des prolongements belges, la Compagnie du Nord (domaine privé) n'en supporte que 7 %.

Dans ces conditions, en 1940, le bilan d'exploitation des prolongements belges apparaît comme bénéficiaire pour l'exploitant (Compagnie du Nord).

C - Ligne de (CHARLEROI) DOISCHE à la frontière et à GIVET (France)

Le tronçon français de cette ligne a 1.880 mètres. Il a été concédé à la Compagnie de l'Est.

Une convention du 15 Mars 1924 intervenue entre la Compagnie de l'Est et les chemins de fer belges en a confié l'exploitation

aux chemins de fer belges. Cette convention est valable jusqu'à nouvel ordre et résiliable à toute époque sous préavis de 6 mois.

Elle prévoit le versement par la S.N.C.B. à la S.N.C.F. d'une redevance de péage égale à 50 % de la recette brute pour l'usage de la ligne et la participation de la S.N.C.B. aux frais d'exploitation de la gare "commune" de GIVET. Cette participation aux frais de communauté entraîne pour la S.N.C.B. un versement annuel à la S.N.C.F. d'environ 350.000 frs.

Par contre, l'exploitant belge bénéficie pour le tronçon français de la perception des taxes de transports qui sont calculées en fonction des tarifs belges de ou jusqu'à GIVET.

Modifications entraînées par l'État de guerre dans les conditions d'exploitation de fait de ces lignes.

A - Ligne d'HAZEBROUCK à la frontière -

Au début de la guerre le trafic a été interrompu pendant une certaine période (Octobre 1939) à la frontière. D'autre part, l'autorité militaire française ne pouvait, de son côté admettre l'immixtion d'agents étrangers dans l'exploitation d'une ligne de la zone des armées. La S.N.C.F. a donc assuré à titre provisoire l'exploitation de la ligne en territoire français jusqu'à l'armistice. Cette exploitation provisoire était assurée, en principe, pour le compte et aux frais de la S.N.C.B. A la suite du trafic exceptionnellement intense de cette période nous avons constaté un excédent des recettes sur les dépenses d'exploitation (y compris dans les dépenses la part S.N.C.B. de communauté à HAZEBROUCK) d'environ 200.000 frs.

Les autorités allemandes ont exploité la ligne directement de l'armistice au printemps 1941.

Au printemps 1941 elles nous ont mis en demeure d'exploiter directement le tronçon français.

B - Prolongements belges -

Le trafic jusqu'à COMBINES et MÉNIN a été assuré par nous jusqu'en Mai 1940. L'autorité militaire française a alors fait sauter les ponts qui étaient sur ces lignes à la frontière. Ces ponts n'ont été reconstruits qu'en Octobre 1941. Le service français sur les prolongements belges a été interrompu pendant toute la période de destruction des ponts. Il a été repris depuis, *par mesure d'économie* (pas encore)

C - Ligne de DOISCHE-frontière à GIVET -

Tout service a été interrompu sur ce tronçon depuis le 10 Mai 1940.

Conséquences de droit de ces modifications de fait.

Le Service du Contentieux, consulté au sujet de l'interruption de service sur le tronçon DOISCHE-frontière à GIVET, a estimé qu'il y avait là un cas de force majeure qui suspendait l'application de la Convention du 13 Mars 1924 et que la S.N.C.B. pouvait fonder sur ces faits une demande tendant à ne pas participer aux frais de communauté de GIVET depuis cette date.

On peut penser qu'inversement la suspension de trafic sur les prolongements belges ~~après~~ Mai 1940 ~~et octobre 1941~~ justifierait une suspension de notre participation aux communautés de COMINES et MORNIN pendant cette période.

En ce qui concerne la participation belge à la communauté d'HAZEBROUCK la question est différente puisque le service n'a pratiquement pas été suspendu entre HAZEBROUCK et la frontière.

Dans la lettre du 25 Novembre 1939 de la S.N.C.F. à la S.N.C.B. il était bien précisé que la S.N.C.F. exploitait provisoirement le tronçon pour le compte de la S.N.C.B., que cet état de fait ne préjugait aucun abandon de droit et que la S.N.C.F. réservait toutes les conséquences de cette situation de fait. Par contre la S.N.C.B. par lettre du 10 Novembre 1939 adressée au Ministre des Travaux Publics français demandait, pour le moins, la suspension du traité de 1907 et de la participation S.N.C.B. aux frais de la communauté d'HAZEBROUCK.

Historique des négociations concernant ces lignes.

C'est la S.N.C.B. qui a pris l'initiative dans cette affaire par lettre du 26 Septembre 1938 relative au tronçon HAZEBROUCK-frontière. En effet, l'exploitation de cette ligne s'avérait déficitaire pour la S.N.C.B. parce que, d'une part, le traité de 1907 l'obligeait à maintenir 5 trains voyageurs aller et retour, d'autre part, sa participation à la communauté d'HAZEBROUCK lui était défavorable (200.000 frs). Dès cette époque la S.N.C.B. cherchait à nous faire reprendre par anticipation les charges d'exploitation de la ligne.

Les modifications entraînées par l'état de guerre furent pour la S.N.C.B. une nouvelle occasion d'intervenir dans ce sens par lettre du 10 Novembre 1939 adressée au Ministère des Travaux Publics à PARIS. La S.N.C.F. fut consultée à ce sujet et c'est alors qu'en Mars 1940 nous avons suggéré au Ministre d'envisager une suite favorable à la condition que, réciproquement, soit réglée par anticipation et de manière analogue l'affaire des prolongements belges à laquelle se juxtaposaient les communautés onéreuses pour la S.N.C.F. de COMINES et MENIN (700.000 frs).

En Mars 1941, à la demande de la S.N.C.B., qui admettait les bases des négociations élargies par nous suggérées, les pourparlers furent repris.

Outre un avantage financier, la S.N.C.F. trouvait dans la suppression des communautés que comportaient ces négociations un avantage de simplification et d'unification dans l'exploitation des lignes franchissant la frontière.

Les arrangements de communautés annulés et les concessions en pays étrangers abolies on pouvait exploiter ces lignes sous le principe de la compensation des prestations fournies de part et d'autre en km-train ou en km-essieu.

Les négociations se heurtèrent au fait que les belges trouvaient la solution proposée comme trop désavantageuse pour eux au point de vue financier. Ils cherchaient à obtenir une compensation en nous demandant de prendre en charge le service des retraites des agents S.N.C.B. du tronçon HAZEBROUCK à la frontière (conférence du 25 Juin 1941 à BRUXELLES).

Les négociateurs S.N.C.F. ont refusé cette compensation. Par contre il fut envisagé qu'un terrain d'entente pourrait être trouvé dans la renonciation de la S.N.C.F. aux frais de la communauté de GIVET - la dernière communauté franco-belge restant encore - par voie de résiliation de la convention du 13 Mars 1924. Cette convention étant résiliable sans préavis de 6 mois, les belges la dénoncèrent pour le 1er Juin 1942.

Finalement l'accord s'est fait ainsi sur l'ensemble formé par les tronçons aboutissant à HAZEBROUCK, COMINES, MENIN et GIVET, sous réserve que l'origine des accords serait reportée rétroactivement au 1er Octobre 1939, y compris la suppression de la communauté de GIVET (note du 24 Octobre 1941 au Directeur Général). En nous demandant cette dernière concession qui représente pour nous un sacrifice de 600.000 frs, les belges ont eu pour but la réalisation d'une opération financièrement blanche pour eux.

Bilan pour la S.N.C.F. des Conventions envisagées.

En gros, pour une année courante de trafic normal l'opération d'ensemble après incorporation de GIVET ne présente plus d'avantages financiers pour la S.N.C.F., au contraire

En effet, les suppressions de communautés rapportent à la S.N.C.F. :

+ 700.000^f (COMINES-MENIN) - 200.000^f (HAZEBROUCK)
- 350.000^f (GIVET).

En outre, nous assumerons désormais les risques financiers des exploitations des tronçons en territoire français qui ne paraissent pas devoir nous procurer en trafic normal (et en supprimant l'obligation des 5 trains sur le tronçon HAZEBROUCK-frontière), ni gros déficit, ni gros bénéfice.

Le bilan se présente différemment si l'on accepte de considérer que, d'une part, rien n'empêchait les belges de résilier la convention concernant la communauté de GIVET au 1er Juin 1942 et qu'il y a là un fait acquis en tout état de cause, tandis que, d'autre part, l'existence des communautés de HAZEBROUCK, COMINES et MENIN était en quelque sorte liée à l'existence des traités internationaux que l'on voulait supprimer.

En l'absence d'accords restreints permettant de modifier seulement et avantageusement pour la S.N.C.F. les arrangements de communauté des 24 Août 1927 (HAZEBROUCK) et 30 Avril 1929 (COMINES et MENIN) on peut dire alors que :

la S.N.C.F. gagne du 1^{er} Octobre 1939 à 1945, sauf pendant les 30 mois de Mai 1940 à Octobre 1942, 700.000 frs par an sur les prolongements belges, soit :
2.600.000^f environ

la S.N.C.F. perd au plus du 1^{er} Octobre 1939 à 1947, 200.000^f par an sur HAZEBROUCK.....1.650.000^f environ

la S.N.C.F. perd du 1^{er} Octobre 1939 au 1^{er} Juin 1942 les conséquences de l'admission de la dénonciation rétroactive de la communauté de GIVET, soit..... 600.000^f environ

soit au total un gain de.....+ 350.000^f environ.

En outre, elle assume désormais les risques d'exploitation du tronçon HAZEBROUCK à la frontière. Cela peut comporter des

Dans l'hypothèse optimiste où le trafic serait remis sur les prolongements belges, nos 604

pertes en trafic normal mais cela a comporté, pendant les mois de guerre 39/40, un excédent d'environ 300.000 frs qui nous restent acquis.

Remarques sur le texte de la Convention proposée.

L'article 3 prévoit que :

"Les frais de réparation et éventuellement les frais de reconstruction seront pris en charge par les nouveaux exploitants".

Dans le cas où en territoire français les frais de reconstruction resteraient définitivement à la charge de la S.N.C.F., et dans l'hypothèse où il y aurait eu beaucoup de destructions réalisées sur le tronçon HAZEBROUCK à la frontière, cette clause nous aurait été défavorable.

Mais, en fait, ce n'est pas le cas. On m'a indiqué que les frais de reconstruction sur la section ne dépassaient pas 80.000 frs.

RAPPORT AU CONSEIL D'ADMINISTRATION.

CONVENTION A PASSER ENTRE LA S.N.C.F., LA SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES ET LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU NORD, CONCERNANT L'EXPLOITATION DES SECTIONS DES LIGNES D'HAZEBROUCK A LA FRONTIÈRE, DE COMINES A LA FRONTIÈRE, DE MENIN A LA FRONTIÈRE ET DE GIVET A LA FRONTIÈRE.

D'une manière générale, les relations entre la SNCF. et la Société Nationale des Chemins de fer belges (S.N.C.B.) pour l'exploitation des lignes qui franchissent la frontière, sont régies par le principe de la réciprocité des prestations. Chaque société exploite ses lignes jusqu'à la frontière. Les parcours qu'une société effectue sur les lignes de l'autre rentrent dans les comptes de compensation des kilomètres-trains. Les prestations fournies à chaque société dans les gares terminus des parcours, telles qu'alimentation en eau des machines, tournage des locomotives, couchage des agents, formation des trains, sont équivalentes de sa part et d'autre et se compensent sans qu'il y ait communauté dans chaque gare.

Font cependant exception à cette règle ^{générale} les lignes de:

- Hazebrouck à Poperinghe dont le régime d'exploitation découle du traité international du 30 octobre 1907. L'exploitation de la section française de la ligne d'Hazebrouck à Poperinghe, qui appartient à l'état français, a été confiée, par celui-ci, aux chemins de fer belges. Il y a communauté à Hazebrouck.
- Lille à Comines et Tourcoing à Menin, dites "Prolongements belges", dont le régime d'exploitation découle du traité international du 7 août 1873. La concession des sections belges de ces lignes a été octroyée à la Compagnie du Nord (domaine privé). L'exploitation en a été assurée par le Réseau du Nord, puis par la SNCF. Il y a communautés à Comines et à Menin, dont la SNCF. supporte la plus grande partie. Le bilan d'exploitation des lignes est entièrement à la charge de la Compagnie du Nord.
- Givet à la frontière, vers Charleroi, dont le régime d'exploitation découle de la Convention du 13 mars 1924 entre la Compagnie des Chemins de fer de l'Est et l'Administration des Chemins de fer de l'Etat belge. L'exploitation de la section française de la ligne a été confiée à la SNCB. Il y a communauté à Givet. La S.N.C.B. a d'ores et déjà dénoncé cette convention pour le 1er juin 1942 et demandé sa suspension depuis Mai 1940 pour cause de force majeure, aucun trafic n'ayant été effectué sur la ligne depuis cette date.

A plusieurs reprises, la S.N.C.B. avait demandé que la SNCF. reprenne l'exploitation du tronçon français de la ligne Hazebrouck-Poperinghe.

Au début de la guerre, et jusqu'à l'Armistice, la frontière étant fermée entre Hazebrouck et Poperinghe, nous avons sur la demande de l'autorité militaire assuré le service de la partie française de cette ligne. La SNCB. ayant alors demandé au Ministre des Travaux Publics français la suspension ou la résiliation de son traité d'exploitation, celui-ci répondait après nous avoir consulté, qu'en se plaçant dans le cadre de l'ensemble des lignes placées sous un régime analogue, la SNCF. était disposée à se substituer, en fait et en droit, à la SNCB. pour l'exploitation de la section fran-

.....

gaise de cette ligne ,sous réserve que réciproquement ,la SNCB.la remplaçât dans l'exploitation des sections belges des lignes Lille-Comines et Tourcoing-Menin.

D'autre part, les Autorités Allemandes qui ont assuré l'exploitation d'Hazebrouck-Poperinghe après l'Armistice nous ont mis en demeure au début de 1941 d'exploiter nous-mêmes le tronçon français de cette ligne.

Dans ces conditions, la SNCF.a entamé en 1941 des négociations avec la SNCB. en vue de supprimer les trois régimes exceptionnels d'Hazebrouck à Poperinghe,des "prolongements belges" et de Givet à la frontière vers Charleroi ,y compris les communautés des gares de Comines,Menin,Hazebrouck et Givet et afin de transférer à chaque société l'exploitation des lignes qui se trouvent sur son territoire national.

Etant données les perturbations importantes survenues depuis le début de la guerre dans le trafic et dans les conditions d'exploitation de ces lignes et des gares intéressées, et l'impossibilité de réunir tous les attachements et pièces comptables nécessaires, nous avons convenu avec la SNCB.d'appliquer rétroactivement ces accords à partir du 1er Octobre 1939.

Du point de vue financier ,les conséquences du transfert des exploitations sont minimales.Le tronçon de Givet n'a jamais fait l'objet d'un trafic important ,d'autre part le bilan d'exploitation des "Prolongements belges" n'est pas à la charge de la SNCF et celui d'Hazebrouck à Poperinghe a laissé à la SNCF.un bénéfice de l'ordre de 200.000 frs.pour l'expérience qu'elle en a faite de novembre 1939 à Mai 1940.

- Par contre, la suppression des communautés entraîne les conséquences suivantes:

La SNCF.sera libérée pour Comines et Menin d'un versement annuel d'environ 700000 frs.;

elle subira en contre partie un manque à gagner annuel d'environ 200.000 frs.pour Hazebrouck.

Ce qui représente pour l'ensemble de ces communautés un crédit annuel de l'ordre de 500.000 Frs.

En ce qui concerne Givet ,si on tient compte de la dénonciation de la convention par la SNCB.pour le 1er juin 1942,la suppression rétroactive de la communauté à partir du 1er octobre 1939 entraîne pour la SNCB.un gain total de 560.000 frs.(redevances de communauté du 1er octobre 1939 au 1er Mai 1940 et pour les charges de capital jusqu'au 1er juin 1942).

Pour acter ces accords,il est proposé au Conseil d'Administration de vouloir bien :

1°)- approuver le projet de convention ci-annexé,qui a été établi pour régler provisoirement les conditions de transfert des exploitations des lignes Hazebrouck-Poperinghe,Lille-Comines et Tourcoing - Menin,en attendant qu'un accord intergouvernemental puisse intervenir pour annuler les traités de 1873 et de 1907,le gouvernement belge ne se trouvant pas actuellement en situation de passer ces accords.La Compagnie du Chemin de fer du Nord intervient dans cette convention au titre de concessionnaire des "prolongements belges ".

2°)- autoriser M.le Directeur Général,au moment de la signature de la Convention, à fixer par échange de lettre la suppression de la Communauté de Givet au 1er octobre 1939.

La convention ne sera du reste signée qu'après son approbation par le Secrétaire d'Etat aux Communications.

PROJET DE CONVENTION

CONCERNANT L'EXPLOITATION DES SECTIONS DE LIGNES : FRONTIERE-HAZEBROUCK,
FRONTIERE-COMINES, FRONTIERE-MENIN.

Entre

- 1°) La Société Nationale des Chemins de fer Français, représentée par
- 2°) La Société Nationale des Chemins de Fer Belges, représentée par
- 3°) La Compagnie des Chemins de Fer du Nord représentée par

les dites parties contractantes étant dénommées ci-après, la première par le terme S.N.C.F., la seconde par le terme S.N.C.B., la troisième par le terme Nord.

PREAMBULE -

Dans le régime en vigueur avant les hostilités, la S.N.C.B. exploitait la section située en territoire français de la ligne de Poperinghe à Hazebrouck, et la S.N.C.F. exploitait pour le compte de la Compagnie du Nord, les tronçons belges des lignes de Lille à Comines, et de Tourcoing à Menin, les gares d' Hazebrouck, de Comines et de Menin étaient utilisées en commun par les deux réseaux.

En vue de mettre fin à l'interpénétration des exploitations en territoire étranger, les parties contractantes ont convenu ce qui suit :

Article 1 - Principes-

A partir du 1° Octobre 1939, la S.N.C.F. prend en charge toutes les obligations incombant à la S.N.C.B., en ce qui concerne l'exploitation de la ligne d' Hazebrouck à la frontière belge; de ce fait, le régime d'exploitation en commun de la gare d' Hazebrouck disparaît. En contre-partie, les redevances payées par la S.N.C.F. à la S.N.C.B. pour l'usage en commun des gares de Comines et de Menin sont supprimées à partir de la même date. La S.N.C.F. et le Nord s'engagent à rétrocéder l'exploitation des tronçons belges dès signature de la présente.

La S.N.C.F. et la S.N.C.B. entreprendront, auprès de leur gouvernement respectif, les démarches nécessaires en vue d'obtenir la dénonciation des accords antérieurs, ainsi que l'approbation de la présente convention.

...

Article 2 - Installations Fixes -

La S.N.C.F. reprend l'usage des installations fixes, lignes, immeubles, ouvrages d'art, de la ligne d' Hazebrouck à la frontière belge dans l'état où elles se trouvent à la date de la signature de la présente.

De même, la S.N.C.B. reprend l'usage des installations fixes des tronçons de la ligne de Menin à la frontière française et de Comines à la frontière française dans l'état où elles se trouvent à la même date.

Les frais de réparation et, éventuellement, ceux de reconstruction des dites installations, qu'ils résultent de faits de guerre ou autres seront pris en charge par les nouveaux exploitants à savoir : la S.N.C.F. en territoire français, la S.N.C.B. en territoire belge .

Elles auront l'usage gratuit de toutes les installations des sections de lignes qui leur seront remises sans qu'elles aient à payer aucune indemnité lorsque le présent accord provisoire sera sanctionné par un accord définitif entre les gouvernements intéressés.

La S.N.C.F. assurera, à l'avenir, l'exécution de toutes les conventions conclues entre les tiers et la S.N.C.B. ou ses prédécesseurs (Administration des Chemins de Fer de l' Etat Belge et la S.A. des Chemins de fer de la Flandre Occidentale) en vue de l'établissement et de l'exploitation de la ligne d'Hazebrouck à la frontière belge et dont la copie lui aura été remise.

Il en sera de même pour ce qui concerne les embranchements industriels et les autorisations diverses accordées aux particuliers étant entendu que les cautionnements déposés par ceux-ci dans les caisses de la S.N.C.B. seront transférés à la S.N.C.F.

Article 3 - Outillage, mobilier, approvisionnements de la ligne d' Hazebrouck -

Tous les objets exclusivement mobiliers, en vertu de l'art. II de l'arrangement du 30 Octobre 1907 conclu entre la Belgique et la France, restant la propriété de la S.N.C.B., un inventaire en sera dressé aussitôt que possible par les deux parties.

La S.N.C.F. aura l'usage gratuit de ces objets pendant son exploitation.

Quand l'accord définitif sera signé entre les gouvernements ils seront cédés sans indemnité à la S.N.C.F.

Toute obligation d'entretien et de renouvellement de ces objets cesse, dès à présent, pour la S.N.C.B., quelle que soit la date à laquelle s'opérera la cession définitive à la S.N.C.F.

....

Article 4 - Redevance pour l'utilisation des gares communes.-

Les redevances pour l'usage en commun des gares d'Hazebrouck, de Comines et de Menin cessent d'être payées, de part et d'autre, à partir du 1^o Octobre 1939.

Article 5 - Impôts.-

La S.N.C.F. prendra à sa charge les impôts de la ligne d'Hazebrouck à la frontière relatifs aux années 1940 et suivantes.

La S.N.C.B. de son côté assumera la charge des impôts des tronçons de ligne frontière-Menin et frontière-Comines, à partir de la signature de la présente.

Article 6 - Bilan d'exploitation.-

A partir du 1^{er} octobre 1939, la S.N.C.F. prend à son compte le bilan d'exploitation de la ligne d'Hazebrouck-frontière: dès cette date toutes les recettes lui reviennent, mais elle aura à liquider toutes les dépenses, y compris les impôts relatifs aux recettes.

Dès signature de la présente, la S.N.C.B. prend de même à sa charge le bilan d'exploitation des sections de ligne frontière-Comines et frontière-Menin.

Article 7 - Personnel français de la S.N.C.B. en activité de service sur la ligne d'Hazebrouck.

La S.N.C.F. s'engage à reprendre le personnel permanent français qui était en activité de service sur la ligne frontière d'Hazebrouck au 1^{er} octobre 1939 et qui ne remplissait pas, à cette date, les conditions d'âge et d'ancienneté requises par son règlement de retraite pour l'ouverture du droit à une pension normale; elle assurera à ce personnel une rémunération égale à celle de ses agents d'ancienneté et de fonctions équivalentes.

Article 8 - Régime des pensions de retraite et de survie du personnel de la ligne d'Hazebrouck.-

La S.N.C.B. conserve la charge des pensions en cours au 1^{er} octobre 1939 et jusqu'à leur extinction.

Aux agents qui, le 1^{er} octobre 1939, ne remplissaient pas les conditions statutaires régissant la mise à la retraite normale de la S.N.C.B. et qui ont dépassé l'âge de maintien en activité de service à la S.N.C.F., la S.N.C.B. allouera une pension statutaire de retraite calculée au prorata de la durée des services admissibles si à la date du 1^{er} octobre 1939, les intéressés comptaient cinq ans de services révolus

La pension de survie, revenant à leurs ayant droit éventuels, sera calculée selon les règles statutaires de la S.N.C.B.

Quant aux agents en service, qui seront incorporés dans son cadre, la S.N.C.F. les affiliera à dater du 1er octobre 1939 à son régime de retraite; leurs droits à pension seront déterminés d'après ce régime, en faisant masse des deux fractions de carrière accomplies l'une, à la S.N.C.B., l'autre à la S.N.C.F. Ces deux éléments serviront également de base aux calculs de la pension de survie.

La part de la pension de retraite ou éventuellement de survie due par la S.N.C.F. sera déterminée, d'après son règlement de retraite, en tenant compte des années de service postérieures au 1er octobre 1939.

La part de la pension de retraite due par la S.N.C.B. sera calculée, d'après son régime, sur le dernier traitement payé par elle et au prorata de la durée des services admissibles antérieurs au 1er octobre 1939.

La part de la pension de survie due par la S.N.C.B. sera calculée, statutairement, sur le dernier traitement payé par elle, au prorata de la durée d'affiliation de l'agent défunt au Fonds des Pensions de la S.N.C.B.

La liquidation des parts de pension coïncidera avec la liquidation des parts à charge de la S.N.C.F..

Article 9 - La présente Convention annule les arrangements conclus entre la S.N.C.B. et la Compagnie du Nord français relatifs à la communauté d'Hazebrouck et entre le Nord et la S.N.C.B. relatifs à l'usage en commun des gares de Comines et Menin.

Article 10 - Les frais de timbre seront supportés par tiers entre les parties.

Les frais d'enregistrement de la présente convention seront à la charge de celle des parties qui succombera sur la difficulté qui aura rendu cette formalité nécessaire.

Fait en triple àle.....

SECRETARIAT D'ETAT
AUX COMMUNICATIONS

Paris, le 6 août 1941.

Direction Générale
des Transports

- COPIE -

Service Economique

1^{er} Bureau

LE SECRETAIRE D'ETAT,

à Monsieur le Président du Conseil d'Administration
de la Société Nationale des Chemins de fer
français.

Par lettre n° D 92352 - 8 du 16 juillet 1941, vous m'avez informé que, sur la demande de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, vous avez repris les négociations commencées au début de la guerre, en vue de faire disparaître les conditions anormales d'exploitation de la section française de la ligne d'Hazebrouck à Peperinghe et des sections belges des lignes de Lille à Comines et de Tourcoing à Menin.

J'ai l'honneur de vous informer que je ne fais pas d'objections à l'établissement d'une convention destinée à régler entre les réseaux belge et français les conditions de transfert d'exploitation des sections de lignes intéressées, en attendant qu'un accord intergouvernemental puisse intervenir.

Par autorisation :
Le Directeur Général des Transports,

Signé : CLAUDON.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

92352 - 8

C O P I E

Paris le 16 juillet 1941

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous informer que sur la demande de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, nous avons repris les négociations amorcées immédiatement après le début de la guerre en vue de faire disparaître les conditions anormales d'exploitation de la section française de la ligne d'Hazebrouck à Poperinghe et des sections belges des lignes de Lille à Comines et de Tourcoing à Menin.

Je rappelle à cet égard que par lettre du 21 mars 1940, nous vous avons indiqué que nous n'aurions pas d'objection à être substitués à la S.N.C.F.B. dans l'exploitation de la section française d'Hazebrouck à Poperinghe, sous réserve que réciproquement la S.N.C.F.B. nous remplaçât dans l'exploitation des sections belges des lignes de Lille à Comines et de Tourcoing à Menin.

C'est ce que le Ministre des Affaires Etrangères Français a fait connaître au Gouvernement Belge, en précisant notamment dans sa lettre du 30 avril 1940 :

"En définitive, M. le Ministre des Travaux Publics estime
"que des négociations pourraient être ouvertes en vue de mettre au
"point la résiliation des trois concessions intéressées ainsi que la
"conclusion d'accords généraux entre la Société Nationale des Chemins
"de fer Français et la Société Nationale des Chemins de fer Belges
"que rendrait nécessaires cette résiliation.

"Si le point de vue exposé ci-dessus rencontrait l'agrément
"du Gouvernement Belge, je serais obligé à votre Excellence de vou-
"loir bien m'en aviser aussitôt que possible en vue de la désigna-
"tion des délégués qui seraient appelés à prendre contact avec leurs
"collègues belges".

.....

Monsieur le Secrétaire d'Etat
aux Communications.

Les pourparlers ont été interrompus par les événements de juin 1940 ; mais récemment la S.N.C.F.B. nous a fait officieusement connaître qu'elle était disposée à traiter sur la base de nos propositions du 21 mars 1940 : toutefois le Gouvernement Belge ne se trouve pas actuellement en situation de conclure l'accord de caractère international qui doit annuler les accords précédents de 1907. La S.N.C.F.B. a donc proposé d'établir entre Administrations ferroviaires une convention destinée à régler les conditions de transfert d'exploitation des sections de ligne intéressées en attendant que l'accord intergouvernemental puisse intervenir.

Nous préparons actuellement les textes de la convention dont la date d'application serait rétroactivement fixée au 1er octobre 1939, date à laquelle la S.N.C.F. a repris effectivement l'exploitation de la ligne d'Hazebrouck à la Frontière.

Bien que le principe du transfert des exploitations ait reçu l'accord antérieur du Gouvernement français, j'ai tenu, pour répondre aux prescriptions de votre lettre du 12 juin 1941, à vous tenir au courant de l'état des pourparlers ; au cas où contrairement à notre attente, vous auriez à formuler des observations, je vous serais extrêmement obligé de nous les faire parvenir rapidement, les négociations étant maintenant très avancées.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.