

5052H631/2

957

(1938-40, 47,

53)



CHEMINS DE FER D'INTERET LOCAL DE CHARS A MARINES

C.D.	15.3.38	29	IV	6°	
C.D.	24.8.38	34	VII		
Lettre	S.N.C.F. au Min. T.P.	31. 8.38		(demande de résiliation)	maquis
C.D.	11.10.38	6	III	b 1 3°	
Rapport de l'Ing.	des T.P.E. sur la résiliation	3. 1.39			
Lettre du Préfet	de S. & O. au M. T.P.	3. 1.39			
Dépêche du M.	T.P.	31. 3.39			
Lettre de M.	GUINAND à M. ARON	4. 4.39			
Lettre au M.	des T.P.	22. 5.39			
Arrêtés (approbation d'un avenant)		29.12.39			
	(J.O. 6. 1.40)				
Dédret	7. 6.47. (J.O. II. 6.47)				
Dédret	11. 7.53 (J.O.16. 7.53)				

Chemins de fer de Chars à Marines

Extrait du JOURNAL OFFICIEL du 16 juillet 1953

Lois et décrets (p.6310)

Ministère des travaux publics, des transports et
du tourisme

**Décret du 11 juillet 1953 portant déclassement et résiliation
de l'affermage de la ligne de Chars à Marines.**

Par décret en date du 11 juillet 1953, la ligne d'intérêt local de Chars à Marines est déclassée.
Est approuvée la convention intervenue, le 10 novembre 1952, entre le département de Seine-et-Oise et la Société générale des chemins de fer économiques en vue de prononcer la résiliation du contrat d'affermage et de fixer les modalités du déclassement.

Lois et décrets du 11 juin 1947

Décret n° 47-1042 du 7 juin 1947 relatif à l'affermage du chemin de fer d'intérêt local de Chars à Marines.

Le président du conseil des ministres,

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

Vu, avec les actes y annexés, la loi du 22 mars 1906 qui a déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer d'intérêt local à voie normale de Chars à Marines, concédé par le département de Seine-et-Oise à la compagnie des chemins de fer de l'Ouest;

Vu les lois des 13 juillet, 18 décembre 1908 et 21 décembre 1909 concernant le rachat par l'Etat du réseau de la compagnie des chemins de fer de l'Ouest;

Vu l'article 1^{er} de la convention du 28 octobre 1909 annexée à la loi susvisée du 21 décembre 1909 aux termes duquel l'Etat a été substitué, par l'effet du rachat, aux droits et obligations résultant pour la compagnie des traités antérieurs relatifs à l'exploitation notamment du chemin de fer d'intérêt local de Chars à Marines;

Vu le décret du 31 août 1937 portant réorganisation du régime des chemins de fer, ensemble la convention en date du même jour approuvée par ledit décret;

Vu les différents décrets et arrêtés ministériels qui ont approuvé des modifica-

tions temporaires aux conditions d'exploitation de ce chemin de fer;

Vu le décret du 20 janvier 1941 qui a résilié le contrat de concession de la ligne de Chars à Marines;

Vu les rapports du service du contrôle des voies ferrées d'intérêt local des 20 décembre 1943, 5 janvier 1944, 30 octobre 1946, 26 novembre 1946, 31 octobre 1946 et 22 novembre 1946;

Vu les lettres du préfet de Seine-et-Oise des 7 février 1944 et 30 novembre 1946;

Vu les délibérations du conseil général de Seine-et-Oise des 25 avril et 24 juin 1946;

Vu les avis de l'inspection générale du contrôle des voies ferrées d'intérêt local des 6 juillet 1944 et 11 février 1947;

Vu l'avis du ministre de l'intérieur du 11 mars 1947;

Vu la loi du 31 juillet 1913 sur les voies ferrées d'intérêt local;

Vu le décret du 26 juin 1916 sur l'exploitation directe ou l'affermage des voies ferrées d'intérêt local, modifié par le décret du 21 septembre 1922;

Vu le décret du 23 octobre 1935 relatif aux transports publics d'intérêt local;

Le conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu,

Décète :

Art. 1^{er}. — Sont approuvées :

1^o La convention intervenue le 30 novembre 1946 entre le préfet de Seine-et-Oise, au nom du département, et la Société nationale des chemins de fer français en vue de fixer les conditions de la résiliation du contrat de concession du chemin de fer d'intérêt local de Chars à Marines;

2^o La convention, avec le cahier des charges y annexé, passée le 30 novembre 1946 entre le préfet de Seine-et-Oise, au nom du département, et la Société générale des chemins de fer économiques pour l'affermage de la ligne de Chars à Marines.

Ladite convention d'affermage et ledit cahier des charges resteront annexés au présent décret.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics et des transports est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 7 juin 1947.

PAUL RAMADIER.

Par le président du conseil des ministres :
Le ministre des travaux publics
et des transports,
JULES MOCH.

LOIS ET DECRETS (p. 191)

29 Décembre 1939
ARRETE du 7 juin 1939

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

Chemin de fer d'intérêt local de Chars
à Marines (Seine-et-Oise).

Le ministre des travaux publics et des transports,

Sur la proposition du conseiller d'Etat, directeur général des chemins de fer et des transports,

Vu la délibération du conseil général de Seine-et-Oise, en date du 16 mai 1939;

Vu la lettre du préfet de Seine-et-Oise du 7 juin 1939;

Vu l'avis du service de l'inspection générale du contrôle des voies ferrées d'intérêt local en date du 9 août 1939;

Vu l'avis du ministre de l'intérieur, en date du 16 septembre 1939;

Vu, notamment dans son article 33, la loi du 31 juillet 1913, relative aux voies ferrées d'intérêt local, modifiée par le décret-loi du 23 octobre 1935,

Arrête:

Article unique. — Est approuvé l'avenant passé, le 7 juin 1939, entre le préfet de Seine-et-Oise, au nom du département, et la Société nationale des chemins de fer français, en vue de modifier, à partir du 1^{er} février 1938, les tarifs applicables sur le chemin de fer d'intérêt local de Chars à Marines.

Cet avenant restera annexé au présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 29 décembre 1939.

A. DE MONZIE.

ONZIEME AVENANT

A LA CONVENTION DU 12 JANVIER 1905 POUR LA CONCESSION DU CHEMIN DE FER D'INTERET LOCAL DE CHARS A MARINES

Entres les soussignés M. Robert Billecard, commandeur de la Légion d'honneur, préfet du département de Seine-et-Oise, agissant au nom et pour le compte dudit département, en vertu de la délibération du conseil général, en date du 16 mai 1939,

D'une part;

Et M. Le Besnerais (Robert), directeur général, agissant pour le compte de la Société nationale des chemins de fer français dont le siège est à Paris, rue Saint-Lazare, n° 88,

D'autre part,

il a été dit et convenu ce qui suit:

Art. 1^{er}. — Les tarifs maxima fixés par l'article 37 du cahier des charges et déjà majorés de 400 p. 100 pour les voyageurs et de 500 p. 100 pour les marchandises, par le neuvième avenant du 6 juillet 1933, sont remplacés par les suivants, à compter du 1^{er} février 1938:

TARIFICATION POUR LE TRANSPORT DES VOYAGEURS,
BAGAGES ET CHIENS ACCOMPAGNÉS

Transports à grande vitesse.

Conditions d'application des tarifs généraux.

Tarif des petits colis (applicable aux expéditions dont le poids n'excède pas 50 kilogr.).

Tarif intérieur pour le transport des animaux vivants.

Tarification pour le transport des objets de dimensions exceptionnelles.

Transports à petite vitesse.

Conditions d'application des tarifs généraux.

Expéditions de détail.

Tarification pour le transport des masses indivisibles et objets de dimensions exceptionnelles.

Les prix et conditions d'application de ces tarifs, de même que la classification générale des marchandises, sont les mêmes que sur les lignes exploitées par la Société nationale des chemins de fer français.

Tarif spécial pour le transport des marchandises par wagon complet.

RELATIONS	PAR WAGON CHARGÉ de 4 tonnes.	
	Marchandises de toute nature pesant au moins 600 kilogr. sous le volume d'un mètre cube.	Fourrages, paille et marchandises de toute nature ne pesant pas 600 kilogr. sous le volume d'un mètre cube.
De Marines à Chars ou Chars-transit ou vice versa.	6 fr. par tonne.	49 fr. par wagon.

Art. 2. — Les frais de timbre, d'enregistrement et d'insertion au *Journal officiel* du présent avenant seront supportés par la Société nationale des chemins de fer français.

Fait double à Versailles, le 7 juin 1939.

Le préfet,

R. BILLECARD.

Le directeur général,

R. LE BESNERAIS.

D 92229/2

C O P I E

22 mai 1939

Monsieur le Ministre,

Par lettre du 31 août 1938, la Société Nationale des Chemins de fer Français vous a demandé, en application du décret du 23 octobre 1935, la résiliation de la convention du 12 janvier 1905 qui la lie au Département de Seine-et-Oise pour l'exploitation du chemin de fer de Chars à Marines.

Le 31 mars 1939, vous m'avez communiqué une lettre de M. le Préfet de Seine-et-Oise transmettant les observations de l'Ingénieur en Chef du Département au sujet de cette demande de résiliation.

Contre la résiliation, l'Ingénieur en Chef fait valoir tout d'abord que, si le déficit de l'exploitation de la ligne de Chars à Marines est important et permanent, il n'a pas augmenté en "valeur or" depuis 1911, année de mise en service. On ne pourrait donc soutenir que cette ligne impose des charges considérables et imprévisibles et, dans ces conditions, le décret du 23 octobre 1935 ne s'appliquerait pas.

La S.N.C.F. ne peut accepter cette argumentation.

Elle fait observer que, de toute évidence, les résultats des premières années (1911 à 1914) ne peuvent donner aucune indication ni sur la valeur intrinsèque de la concession, ni sur les prévisions qui avaient conduit les Chemins de fer de l'Ouest à prendre cette concession en charge.

Pas plus qu'aucun concessionnaire, la S.N.C.F. ne saurait être tenue, contrairement tant à la jurisprudence antérieure qu'aux principes qui sont à la base du décret-loi du 23 octobre 1935, de couvrir des déficits d'exploitation irréductibles et illimités.

Elle a été créée, bien au contraire, pour faire oeuvre d'économie, partout où l'économie est possible et il ne serait pas normal de lui voir refuser le bénéfice du décret du 23 octobre 1935 et laisser à sa charge un déficit dont ni la permanence ni l'importance ne peuvent être contestées, simplement

.....

Monsieur le Ministre des Travaux Publics
(Direction Générale des Chemins de fer et des Transports)
(3ème Bureau).-

parce qu'étant la S.N.C.F. elle est censée pouvoir supporter des insuffisances ou faire de nouvelles expériences au titre de la coordination.

Elle ne trouve au surplus dans l'exposé du Département sur ce dernier point qu'une affirmation à laquelle pour sa part elle n'est pas prête à souscrire.

Pensant donc que le déficit d'exploitation de la ligne de Chars à Marines répond aux caractéristiques d'importance et de permanence qui sont les conditions d'application du décret et ne pouvant se rallier pour si peu que ce soit au motif d'exception allégué par le Département, la S.N.C.F. maintient la demande de résiliation qu'elle a présentée.

J'ai l'honneur, Monsieur le Ministre, de vous renouveler l'assurance de mon respectueux dévouement.

Signé : GUINAND.

COPIE

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Le 4 avril 1939.

Mon Cher Directeur,

Nous recevons la communication ci-jointe de M. le Ministre des Travaux Publics au sujet de la résiliation de la Convention passée entre le département de Seine-et-Oise et la Compagnie de l'Ouest pour l'exploitation de la ligne de Chars à Marines.

Comme vous avez bien voulu jusqu'à présent nous apporter le concours de votre compétence pour l'étude de cette question, je vous transmets l'affaire, en vous priant d'examiner dans quel sens il y a lieu de répondre au Ministre.

Croyez, Mon Cher Directeur, à mes sentiments bien dévoués.

Signé : GUINAND.

Monsieur ARON, Administrateur de la S.N.C.F.
Directeur du Personnel au Ministère des Travaux Publics,
246, Boulevard Saint-Germain -PARIS (7^e) -

967

Ministère
des
Travaux Publics

31 mars 1939

Direction Générale
des Chemins de fer
et des Transports.

C O P I E

3ème Bureau

Chemins de fer de
Chars à Marines

Résiliation du contrat
de concession.

LE MINISTRE

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

Par lettre du 31 août 1938, vous m'avez informé que vous aviez demandé à M. le Préfet de Seine-et-Oise la résiliation de la Convention passée le 12 janvier 1905 entre le Département et la Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest pour l'exploitation de la ligne de Chars à Marines.

Le Préfet de Seine-et-Oise m'a saisi de l'affaire avec un rapport de l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées exposant que cette demande de résiliation ne paraît pas rentrer dans le champ d'application du décret-loi du 23 octobre 1935.

J'ai l'honneur de vous communiquer ci-joint la lettre du Préfet et le rapport de l'Ingénieur en Chef, en vous demandant de me faire connaître les arguments que vous estimeriez devoir opposer à ceux qui sont développés dans ces deux documents.

Je joindrai votre réponse au dossier que je communiquerai à la Commission de Révision ou de résiliation des contrats relatifs aux voies ferrées d'intérêt local.

Le Ministre des Travaux Publics,
par autorisation :
Le Conseiller d'Etat,

Signé : CLAUDON.

13 mars 1939

REPUBLIQUE FRANCAISE

1^o Division

C O P I E

2^o Bureau

VERSAILLES, le 3 mars 1939

LE PREFET de SEINE-et-OISE

à Monsieur le Ministre des Travaux Publics,
(Direction Générale des Chemins de fer et des Transports -
3ème Bureau)

Par dépêche du 19 septembre dernier, vous m'avez demandé, pour vous permettre de saisir la Commission spéciale prévue par l'article 6 du décret du 23 octobre 1935 sur les transports publics d'intérêt local, de vous transmettre, en double exemplaire, le dossier concernant la demande présentée par la Société Nationale des Chemins de fer Français en vue d'obtenir la résiliation de la Convention du 12 janvier 1905, relative à l'exploitation de la ligne de Chars à Marines.

J'ai l'honneur de vous adresser sous ce pli un rapport dans lequel M. l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées - Directeur du Contrôle des voies ferrées d'intérêt local - que j'avais chargé d'examiner la question, expose que l'exploitation de la ligne de Chars à Marines, malgré son caractère régulièrement déficitaire ne rentre pas dans le cas prévu par le décret-loi susvisé et le règlement d'administration publique du 22 avril 1936.

Ces textes prévoient, en effet, le droit à résiliation pour le concessionnaire "lorsque l'exploitation est en déficit important et permanent".

Il résulte de l'exposé des motifs que le législateur n'a pas eu en vue un déficit permanent qui pouvait être prévu lors de la passation du contrat, mais seulement un déficit créé ou très notablement aggravé par "des charges considérables que les contrats de concession primitifs ne permettaient nullement de prévoir".

Le déficit supporté par le concessionnaire, au cours des dernières années (en l'espèce par le réseau des chemins de fer de l'Etat) a été de l'ordre de 80.000 fr que l'on ne saurait prétendre aggravé par rapport au déficit d'avant-guerre, qui était, en moyenne, de 53.000 fr-or.

Dans ces conditions, M. l'Ingénieur en Chef estime que la demande de la Société Nationale des Chemins de fer Français n'est pas recevable.

.....

Par ailleurs, il m'apparaît prématuré de discuter actuellement de cette demande avant de connaître les résultats à attendre des modifications prévues aux conditions d'exploitation de la ligne de Chars à Marines dans le cadre du plan de coordination des transports ferroviaires et routiers du département de Seine-et-Oise.

En effet, ces modifications doivent, si les prévisions sont réalisées, aboutir à la disparition presque complète du déficit. Au surplus, elles enlèveraient toute base juridique à la demande de résiliation présentée par la Société Nationale des Chemins de fer Français.

J'adopte les conclusions du rapport de M. l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées et j'ai l'honneur, en conséquence, de vous demander de vouloir bien me faire connaître la décision que vous aurez cru devoir prendre à ce sujet.

Le Préfet de Seine-et-Oise,

Signature.

Ponts et Chaussées

Département de
Seine-et-Oise

Service ordinaire

Arrondissement du Nord

Subdivision de PONTOISE

M. BAGUE, Ingénieur des
T.P.E.

M. RENAULT,
Ingénieur d'Arrondissement

M. Henri MALET
Ingénieur en Chef

Pontoise, le 3 janvier 1939

Contrôle des voies ferrées d'intérêt
local

Ligne de CHARS à MARINES

C O P I E

Demande de résiliation par la S.N.C.F.
de la Convention du 12 janvier 1905

RAPPORT DE L'INGENIEUR DES T.P.E.
SUBDIVISIONNAIRE

Par lettre recommandée ci-jointe en date du 31 août 1938, M. le Président du Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de fer Français, informe M. le Préfet de son intention d'abandonner l'exploitation de la ligne de Chars à Marines et demande la résiliation de la convention du 12 janvier 1905, en application du décret-loi du 23 octobre 1935.

Il rappelle que cette exploitation se traduit pour chaque exercice par des insuffisances dont une partie reste à la charge de la S.N.C.F.

L'article 6 du décret-loi du 23 octobre 1935 autorise le concessionnaire d'un service de transports publics à poursuivre la révision ou la résiliation du contrat de concession ou d'affermage lorsque l'exploitation est en déficit important et permanent. Toutefois, l'exposé des motifs indique, dans le 1^{er} alinéa, qu'il s'agit d'exploitation dont le régime financier impose des charges considérables que les contrats de concession primitifs ne permettaient nullement de prévoir.

Le décret du 22 avril 1936, portant règlement d'administration publique pour l'application du décret-loi du 23 octobre 1935, et l'arrêté ministériel du 27 avril 1936 prescrivent les formalités nécessaires pour aboutir à la résiliation.

La ligne de Chars à Marines (6 km à voie normale) a été déclarée d'utilité publique par une loi du 22 mars 1906 et concédée jusqu'en 1956, comme voie ferrée d'intérêt local, à la Compagnie de l'Ouest à qui le Réseau de l'Etat a été substitué en 1908.

.....

Les dépenses conventionnelles de construction (maximum 540.000 fr) ont été avancées par la Compagnie. Le Département les rembourse par annuités (intérêt et amortissement au taux des emprunts de la Compagnie) ; il encaisse la subvention de l'Etat (maximum 7.200 fr). L'article 8 de la Convention du 12 janvier 1905 stipulait que l'exploitation se ferait aux frais, risques et périls de la Compagnie, sans garantie ~~xxxx~~ d'aucune sorte de la part du Département et quel que fût le chiffre de la recette. Les insuffisances d'exploitation étaient portées à un compte d'attente, non productif d'intérêts, les dépenses à prendre en compte étant les dépenses réelles majorées de 10 % avec maximum par kilomètre de ligne (1000 - 2/3 de la recette brute kilométrique) et prime d'économie. Les bénéfices, après apurement du compte d'attente, devaient être partagés, entre le Département et la Compagnie, à raison de trois quarts pour le Département et de un quart pour la Compagnie.

L'exploitation est ouverte le 9 février 1911.

De 1912 à 1917, les recettes et les dépenses restent sensiblement constantes ; 18.000 francs et 71.000 francs respectivement en moyenne soit un déficit d'environ 53.000 fr et un coefficient d'exploitation de 3,94. Ce déficit qui ne pouvait pas ne pas être prévu dans l'esprit de la convention avait nécessairement pour contre partie d'autres avantages et notamment l'accroissement des recettes du trafic général apporté au Réseau par l'embranchement affluent.

En 1923, le Réseau des Chemins de fer de l'Etat avait présenté au Département une demande en indemnité pour charges extra-contractuelles de guerre à raison des déficits supportés par le réseau pour l'exploitation de la ligne de Chars à Marines au cours des années qui suivirent les hostilités. La question fut définitivement réglée par le 6ème avenant du 8 juillet 1927 apurant le compte d'attente et allouant au Réseau de l'Etat une indemnité globale et forfaitaire de 325.000 francs pour charges extra-contractuelles de guerre et d'après-guerre, pour toute la période s'étendant jusqu'au 31 décembre 1925 inclusivement.

Les tarifs furent relevés en 1917, 1918, 1921.

L'avenant du 19 mai 1921 dispose que les prix de transport de grande et de petite vitesse seront soumis aux mêmes majorations que celles "qui sont actuellement en vigueur sur le Réseau de l'Etat ou qui pourraient leur être substituées". De nouvelles majorations de tarifs sont appliquées en 1925, 1926, 1928 et 1938.

En 1924, les résultats de l'exploitation sont en chiffres ronds : recettes : 60.000 francs, dépenses : 200.000 francs, coefficient d'exploitation 3,33.

La mise en regard des résultats d'avant-guerre et des résultats de 1924 amène à constater que si les dépenses de 1924 se sont trouvées passées de 71.000 francs à 200.000 francs, c'est-à-dire multipliées par un coefficient de 2,85 environ, les recettes sont multipliées par un coefficient de 3,60. On est obligé de conclure que l'économie de l'entreprise d'exploitation de la ligne de Chars à Marines n'a pas été bouleversée en 1924, mais au contraire ~~maxima~~ s'est améliorée malgré que le déficit ait augmenté en valeur absolue. Celui-ci s'est trouvé multiplié par le coefficient 2,6, alors que toutes les autres valeurs avaient augmenté dans une proportion plus grande. Le mot d'amélioration signifie que si l'exploitation de la ligne de Chars à Marines avait donné avant-guerre des bénéfices, elle aurait réalisé en 1924 des bénéfices plus importants.

Malgré le caractère congénital du déficit de l'entreprise, le département accepta en 1926 de prendre en charge la part excédant le déficit de 1924 (140.000 francs) corrigé suivant le terme $\frac{M-11,50}{11,50}$ étant le prix de revient maximum du kilomètre-train. En outre, le maximum des dépenses à porter en compte était fixé pour chaque kilomètre-train à $M = 11,50 + 0,020 (P-130)$, P désignant le prix moyen de la tonne combustible. L'avenant n° 5 du 29 juin 1926 consacra cet accord pour les années 1926, 1927 et 1928.

Pour les années 1929 et 1930 l'avenant n° 7 du 12 mars 1929 fixait le terme correctif à $\frac{M-13,75}{13,75}$ et le maximum des dépenses à porter en compte à $13,75 + 0,020 (P-160)$.

Pour l'année 1931, l'avenant n° 8 du 20 juillet 1931 fixait le maximum des dépenses à $20,50 + 0,020 (P-175)$.

Le décret du 31 octobre 1933 approuvait les avenants n°s 9 et 10.

Le premier réglait l'économie de l'exploitation de la ligne, à dater du 1er janvier 1932 pour une durée de quatre années renouvelables par tacite reconduction, le deuxième apurait le compte d'attente au 31 décembre 1931, ce compte devant être définitivement arrêté à cette date. Les Chemins de fer de l'Etat reçurent une indemnité globale et forfaitaire de 200.000 francs représentant la part du Département dans les insuffisances d'exploitation de la ligne pour la période comprise entre le 1er janvier 1926 et le 31 décembre 1931.

Aux termes du 9ème avenant, l'exploitation se poursuit aux risques frais et périls des chemins de fer de l'Etat, mais pour chaque exercice l'excédent ou l'insuffisance des recettes par rapport aux dépenses est partagé de façon définitive entre le Département et les Chemins de fer de l'Etat à raison

.....

de 60 % pour le Département et 40 % pour les chemins de fer de l'Etat. Les dépenses à porter en compte comprennent, les dépenses réelles majorées de 3 % pour frais généraux étant entendu que la participation des frais de communauté de la gare de Chars est fixée forfaitairement à 25.000 francs par an. Une somme fixe globale de 5.000 francs pour location des locomotives ou automotrices, une somme fixe globale de 2.000 francs pour location des voitures à voyageurs et fourgons à bagages et une somme fixe globale de 3.000 francs pour location des wagons à marchandises de toute nature.

Le nombre minimum des trains qui desservent tous les jours la ligne entière dans chaque sens est fixé à quatre. Les tarifs maxima fixés par l'article 37 du Cahier des Charges annexé à la convention du 12 janvier 1905 sont majorés de 400 % pour les voyageurs et 500 % pour les marchandises.

Le 8 janvier 1938, M. le Préfet a approuvé à titre provisoire et pour une durée d'un an à compter du 1er février 1938 des nouveaux tarifs.

Transports G.V. mêmes tarifs et conditions que sur les lignes exploitées par la S.N.C.F.

Transports P.V. de Marines à Chars ou Chars transit ou vice-versa : 6 francs par tonne pour marchandises de toute nature pesant au moins 600 kg par m³ et 49 francs par wagon complet de 4 tonnes pour fourrages paille et marchandises de toute nature ne pesant pas 600 kg sous le volume d'un m³. Des formalités sont en cours pour régler définitivement par un 11ème avenant les tarifs ci-dessus.

Nous avons vu que les résultats définitifs des exercices antérieurs à la guerre étaient sensiblement constants :

recettes : 18.000 francs - dépenses 71.000 francs - déficit 53.000 francs - coefficient d'exploitation 3,94.

Pour 1924, exercice normal d'après-guerre :

recettes 60.000 francs - dépenses 200.000 francs - déficit 140.000 francs - coefficient d'exploitation 3,33.

Pour 1932 - recettes 93.700 environ - dépenses 261.800 - déficit 168.100. Part du Réseau 67.259.

Pour 1933 - recettes : 73.700 environ - dépenses : 254.100 - déficit 180.400 - Part du Réseau 72.163.

Pour 1934 - recettes 70.600 environ - dépenses 270.400 - déficit 199.800. Part du Réseau 79.921.

Pour 1935 - recettes 62.300 environ - dépenses 273.500 - déficit 211.200. Part du Réseau 84.495.

Pour 1936 - recettes 61.000 environ - dépenses 221.000 - déficit 160.000. Part du Réseau 63.949.

Pour 1937 - recettes 68.800 environ - dépenses 269.700 - déficit 200.900. Part du Réseau 80.346.

Nous n'avons pas encore à ce jour les résultats de l'exercice 1938.

Ces situations montrent que l'insuffisance mise à la charge du Réseau de l'Etat (actuellement à la S.N.C.F.) ne dépasse pas sérieusement le déficit de l'origine d'exploitation (53.000 francs) déficit prévu dans l'esprit de la convention et qui avait pour contrepartie un certain nombre d'avantages et notamment l'accroissement des recettes du trafic général apporté au Réseau par l'embranchement affluent. La Société Nationale des Chemins de fer Français ne peut donc se prévaloir du déficit mis à sa charge pour demander la résiliation de son contrat. On pourrait même prétendre que cette participation pour demeurer dans l'esprit de la convention pourrait atteindre le chiffre de 53.000 francs multiplié par la majoration des recettes.

Il y a lieu de remarquer que celles-ci n'ont pas diminué proportionnellement à celles d'avant-guerre; les dépenses sont proportionnellement inférieures à celles de 1914.

Nous ajoutons que la part du déficit mise à la charge du Réseau doit être diminuée d'une part des 25.000 francs comptés comme dépense de gare commune, et, d'autre part, des frais généraux. Ces dépenses ne seraient pas complètement supprimées si le Réseau obtenait la résiliation de son contrat. Il reste en définitive une somme d'environ 35.000 francs qui paraît bien compensée, comme la Compagnie de l'Ouest l'avait espéré quand elle a insisté pour obtenir la concession, par l'excédent de recettes qui résulte pour les lignes d'intérêt général de l'existence de la ligne de Chars à Marines.

L'économie de l'exploitation de la ligne de Chars à Marines n'a donc pas été bouleversée et se trouve pour le Réseau plus favorable relativement, que ne m'avait laissé espérer la concession primitive. Dans ces conditions, nous estimons, ainsi que nous l'avons souligné au début du présent rapport, que le décret-loi du 23 octobre 1935 ne peut s'appliquer à la ligne de Chars à Marines.

Par ailleurs nous croyons savoir que le Conseil Général a envisagé des mesures propres à diminuer le déficit. (Service voyageurs par autobus-groupement avec la ligne de Chars à Magny) Il y aurait lieu tout au moins d'attendre les résultats de ces mesures qui auront probablement pour effet de diminuer encore la part de déficit prise en charge par la S.N.C.F. Au surplus la coordination du rail et de la route dont nous ne pouvons pas encore chiffrer la répercussion sur l'économie de la ligne, aura certainement pour effet de l'améliorer.

En définitive, nous sommes d'avis de proposer de rejeter la demande de résiliation de la S.N.C.F. et de transmettre les renseignements qui précèdent à M. le Préfet comme suite à ses communications des 7 septembre et 25 novembre 1938.

L'Ingénieur des T.P.E.
Signé : BAGUE.

Vu et transmis avec avis conforme par l'Ingénieur
Ordinaire soussigné,

Le plan de coordination adopté par le Conseil Général de Seine-et-Oise prévoit une économie de 100.000 francs sur l'exploitation de la ligne de Chars à Marines. Cette économie sur les bases du contrat actuel suffira à réduire à néant la charge réelle de la S.N.C.F., déduction faite des frais de gare et des frais généraux.

19 janvier 1939.

Signé.

COPIE

AVIS DE L'INGENIEUR EN CHEF

Le rapport ci-dessus, qui expose très complètement la situation de l'exploitation de la ligne de Chars à Marines, depuis son origine, montre que cette exploitation, malgré son caractère régulièrement déficitaire, ne rentre pas dans le cas prévu par le décret-loi du 23 octobre 1935 et le décret du 22 avril 1936.

Ces textes prévoient en effet le droit à résiliation pour le concessionnaire "lorsque l'exploitation est en déficit important et permanent".

Mais l'exposé des motifs montre que le législateur n'a pas eu en vue un déficit permanent qui pouvait être prévu lors de la passation du contrat, mais seulement un déficit créé ou très notablement aggravé par "des charges considérables que les contrats de concession primitifs ne permettaient nullement de prévoir".

Le déficit supporté par le concessionnaire, au cours des dernières années (en l'espèce par les Chemins de fer de l'Etat), a été de l'ordre de 80.000 fr, que l'on ne saurait prétendre aggravé par rapport au déficit d'avant-guerre, qui était en moyenne de 53.000 fr-or.

Dans ces conditions, la demande de la S.N.C.F. n'est, à notre avis, pas recevable.

En tout état de cause, il ne paraît y avoir aucun motif de la discuter actuellement, avant que les modifications prévues des conditions d'exploitation par le Plan de Coordination du Département de Seine-et-Oise ne soient réalisées. Ces modifications doivent, si les prévisions sont réalisées, aboutir à la disparition presque complète du déficit. Elles enlèveraient, par suite, toute base juridique à la demande de résiliation en cause.

Versailles, le 1^{er} février 1939.

L'Ingénieur en Chef,
Signé : MALLET.

Question III - 613° -

3°) Traité avec la Société des chemins de fer économiques pour l'exploitation du chemin de fer d'intérêt local de Chars à Marines - Région Ouest.

PV veut -

Le Comité donne un avis favorable à la prise en charge par la Société Nationale des traités suivants :

3°) Traité avec la Société des chemins de fer économiques pour l'exploitation du chemin de fer d'intérêt local de Chars à Marines - Région Ouest.

sous réserve de négocier avec cette Société l'insertion audit traité d'une clause spéciale permettant éventuellement de le résilier en même temps que la convention conclue avec le Département de Seine-et-Oise pour la concession de la ligne en question, étant entendu que des négociations semblables devront être poursuivies dans les cas analogues.

Steno venue et corrigée -

M. GRIMPET - En ce qui concerne ce dernier traité, la Société Nationale ayant demandé la résiliation de la convention conclue entre l'ancien réseau de l'Etat et le département de Seine-et-Oise, la Sous-Commission estime nécessaire que la Société Nationale poursuive des négociations avec la Société des Chemins de fer économiques, en vue d'obtenir que le traité d'affermage puisse être résilié en même temps que serait résiliée la convention principale.

Le traité qui vous est soumis prévoit un préavis d'un an qui doit, en effet, être donné avant le 1er février : ce n'est donc plus actuellement qu'à partir du 1er février 1940 qu'une résiliation peut prendre effet ; si la convention principale était résiliée en juillet 1939, nous pourrions être dans l'obligation d'avoir à payer des dommages et intérêts.

M. LE BESNERAIS - Je suis tout à fait d'accord.

M. ARON - Le ~~XXXXXX~~^{hasard} m'ayant fait rencontrer le Secrétaire de la Commission qui s'occupe des résiliations, j'ai appris que cette Commission n'était pas encore saisie des deux affaires que nous avons soumises au ~~XXXXXX~~^{Ministre} des Travaux Publics. Sans vouloir faire aucune critique, car j'ignore où se produisent les ~~XXX~~ retards qui ont arrêté une procédure par ailleurs sans doute assez longue, je crois qu'il y aurait intérêt pour la Société Nationale à obtenir un examen plus rapide de ces questions : le principe de la résiliation a été approuvé par nous voici plusieurs mois et cependant la Commission n'est pas encore saisie.

M. GRIMMET - On peut signaler le fait à M. le Commissaire du Gouvernement.

M. LE BESNERAIS - C'est le 31 août que nous avons saisi le Ministre pour la ligne de Chars à Marines.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT - La Commission n'a pas fonctionné depuis quelque temps et la procédure est toujours extrêmement longue.

M. GRIMMET - Cela n'explique pas que la Commission ne soit pas encore saisie.

M. ARON - Je n'ai fait aucune enquête sur les dates. Mais le décret-loi du 23 octobre 1935 prévoit des délais très stricts et c'est une raison de plus pour saisir la Commission le plus rapidement possible. Il s'agit de liquider des exploitations onéreuses pour la Société Nationale et il y a intérêt à les liquider au plus vite.

Par ailleurs, la question de l'arrêt de l'exploitation au jour où prendra effet la résiliation de notre contrat avec

le département ne doit souffrir aucune difficulté. Nous avons
à
rétrocédé la Société en question l'exploitation d'un assez
grand nombre de lignes pour qu'elle puisse prendre toutes
dispositions utiles à cet effet.

M. LE GÉNÉRAL - Elle peut avoir du personnel
commissionné sur place.

M. ARON - Elle n'a qu'à prendre ses dispositions pour
l'utiliser sur d'autres lignes.

M. LE PRÉSIDENT - Le Comité est d'accord sur les conclusions de
la sous-Commission, tendant à donner un avis favorable à la prise en
charge des trois marchés soumis par application de l'art. 11 du décret
du 31 août 1937, sous réserve, en ce qui concerne le traité avec la
Société des Chemins de fer économiques, de négocier avec cette Société
l'insertion audit traité d'une clause spéciale permettant éventuel-
lement de le réviser en même temps que la convention principale
conclue avec le Département. Il est entendu que des négociations sem-
blables devront être prévues dans les cas analogues.

COMITÉ DE DIRECTION

du 11 OCT. 1938 193

"Marchés et Commandes"

SOCIÉTÉ NATIONALE
des
CHEMINS DE FER FRANÇAIS.

(Question N° 6/1/3...)

12 septembre 1938

Région de l'Ouest

8 5 4 8 8

Exploitation.

Traité du 16 décembre 1921 pour l'exploitation
du chemin de fer d'intérêt local de CHARS à MARINES.

Application de la Dépêche ministérielle du 9 juin 1938.

CONCESSIONNAIRE : Société Générale des Chemins de fer Economiques

Durée du Traité : 10 ans, tacite reconduction.

MONTANT : (Variable
) Le déficit d'exploitation supporté par la
) Région de l'OUEST à raison de 40% se monte à
) 200.900 fr pour l'exercice 1937.

Par un traité en date du 16 décembre 1921, le Réseau de
l'Etat a confié à la Société Générale des Chemins de fer Economi-
ques l'exploitation du Chemin de fer d'intérêt local de Chars à
Marines.

Le même traité a fixé à 7 fr 00 le prix maximum du kilomètre-
train à porter en compte par la dite Société au titre " dépenses
d'exploitation de la ligne ".

Toutefois, divers avenants sont venus, depuis, modifier ce
prix, pour tenir compte à la dite Société des dépenses supplé-
mentaires qu'elle a eu à supporter du fait du relèvement des sa-
laires accordé au personnel.

Le prix du kilomètre-train a été ainsi porté successivement

....

à : 7,65, 8,45, 9,60, 9,90.

Sur une nouvelle demande de la Société Générale des Chemins de fer Economiques, le Réseau de l'Etat a consenti, par un 5ème Avenant, à porter à 10 fr 20 le prix limite du kilomètre-train à compter du 1er janvier 1930.

En application de l'article 5 du décret-loi du 23 octobre 1935, la S.N.C.F. a demandé la résiliation de la convention conclue avec le Département de Seine-et-Oise pour l'exploitation de la ligne de CHARS à MARINES.

Il est proposé au Comité de Direction d'approuver la prise en charge du Traité et des cinq avenants par la S.N.C.F.

Le Chef de l'Exploitation,

Signé : SOUTIARD.

CD 24 Août 1938

QUESTION VII - Résiliation de la Convention du
12 janvier 1935 pour l'exploitation du Chemin
de fer d'intérêt local de Chars à Marine
(Seine-et-Oise).

PV suit

Le Comité approuve les propositions qui lui sont soumises.

Seins une t corrigé -

La proposition est approuvée .

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Comité de Direction

Séance du 24 août 1938

VII - Résiliation de la Convention du
12 janvier 1935 pour l'exploita-
tion du chemin de fer d'intérêt
local de Chars à Marines (S. et O.)

de

du 24 AOÛT 1938 193

(Question N° VII)

Paris, le 8 Août 1938.

O.

RAPPORT AU COMITÉ.RESILIATION DE LA CONVENTION DU 12 JANVIER 1905 POUR L'EXPLOI-
TATION DU CHEMIN DE FER D'INTERET LOCAL DE CHARS A MARINES
(Seine-&-Oise).

Par Convention en date du 12 Janvier 1905, le département de Seine-&-Oise a concédé à la Compagnie de l'Ouest, pour une période expirant le 31 Décembre 1956, la construction et l'exploitation de la ligne d'intérêt local à voie normale de CHARS à MARINES (d'une longueur de 6 kilomètres).

L'article 8 de cette Convention stipulait que l'exploitation serait faite aux frais, risques et périls de la Compagnie de l'Ouest sans garantie d'aucune sorte de la part du département et quelles que soient les recettes. Toutefois, le département a accepté en 1926 de prendre à sa charge une partie des insuffisances d'exploitation dans des conditions qui ont fait l'objet de divers avenants à la Convention.

La participation du département de Seine-&-Oise a été fixée forfaitairement à 325.000 fr. pour la période antérieure au 1er Janvier 1926 et à 200.000 fr. pour celle s'étendant du 1er Janvier 1926 au 31 Décembre 1931. Depuis le 1er Janvier 1932, le déficit d'exploitation de la ligne est supporté à raison de 60% par le département et de 40% par le Réseau exploitant.

Depuis l'ouverture de la ligne à l'exploitation (9 Février 1911), tous les exercices se sont soldés par des insuffisances dont le total atteignait au 31 Décembre 1937, 3.867.344 fr. dont 2.497.712 fr. à la charge des Chemins de fer de l'Etat.

Pour les 5 derniers exercices, les insuffisances d'exploitation ont été les suivantes :

Exer- cice.	Montant de l'insuffisance	Part à la charge du Réseau.	Part à la charge du département.
1933	180.409 fr.45	72.163 fr.78	108.245 fr.67
1934	199.803 fr.43	79.921 fr.37	119.882 fr.06
1935	211.237 fr.88	84.495 fr.15	126.742 fr.73
1936	159.874 fr.77	63.949 fr.91	95.924 fr.86
1937	200.864 fr.97	80.345 fr.99	120.518 fr.98

Un décret-loi du 23 Octobre 1935 relatif aux transports publics d'intérêt local, complété par un décret du 22 Avril 1936 portant règlement d'administration publique et par un arrêté du Ministre des Travaux Publics en date du 27 Avril 1936 a créé un mode de revision ou de résiliation des contrats de concession ou d'affermage des services de transports publics d'intérêt local.

L'article 5 de ce décret-loi précise notamment que :

"Toute collectivité départementale ou communale ayant
"concédé ou affermé un service de transports publics peut
"poursuivre la revision ou la résiliation du contrat de
"concession ou d'affermage lorsque l'exploitation est en
"déficit important et permanent.

"Le concessionnaire ou exploitant a la même faculté
"dans les mêmes conditions".

Nous pensons que la nature et l'importance du déficit d'exploitation de la ligne de Chars à Marines autorisent la S.N.C.F. à se prévaloir, en tant qu'exploitant, des dispositions de cet article.

En conséquence, nous demandons au Comité de bien vouloir nous autoriser à engager la procédure prévue par le décret-loi du 23 Octobre 1935 et le décret du 22 Avril 1936 en vue d'obtenir la résiliation des Conventions passées avec le département de Seine-&-Oise pour l'exploitation du chemin de fer d'intérêt local de Chars à Marines.

P.LE DIRECTEUR GENERAL,

SURLEAU.

RAPPORT AU COMITÉ.RESILIATION DE LA CONVENTION DU 12 JANVIER 1905 POUR L'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER D'INTERET LOCAL DE CHARS A MARINES (Seine-&-Oise).

Par Convention en date du 12 Janvier 1905, le département de Seine-&-Oise a concédé à la Compagnie de l'Ouest, pour une période expirant le 31 Décembre 1956, la construction et l'exploitation de la ligne d'intérêt local à voie normale de CHARS à MARINES (d'une longueur de 6 kilomètres).

L'article 8 de cette Convention stipulait que l'exploitation serait faite aux frais, risques et périls de la Compagnie de l'Ouest sans garantie d'aucune sorte de la part du département et quelles que soient les recettes. Toutefois, le département a accepté en 1926 de prendre à sa charge une partie des insuffisances d'exploitation dans des conditions qui ont fait l'objet de divers avenants à la Convention.

La participation du département de Seine-&-Oise a été fixée forfaitairement à 325.000 fr. pour la période antérieure au 1er Janvier 1926 et à 200.000 fr. pour celle s'étendant du 1er Janvier 1926 au 31 Décembre 1931. Depuis le 1er Janvier 1932, le déficit d'exploitation de la ligne est supporté à raison de 60% par le département et de 40% par le Réseau exploitant.

Depuis l'ouverture de la ligne à l'exploitation (9 Février 1911), tous les exercices se sont soldés par des insuffisances dont le total atteignait au 31 Décembre 1937, 3.867.344 fr. dont 2.497.712 fr. à la charge des Chemins de fer de l'Etat.

Pour les 5 derniers exercices, les insuffisances d'exploitation ont été les suivantes :

Exercice.	Montant de l'insuffisance.	Part à la charge du Réseau.	Part à la charge du département.
1933	180.409 fr.45	72.163 fr.78	108.245 fr.67
1934	199.803 fr.43	79.921 fr.37	119.882 fr.06
1935	211.237 fr.88	84.495 fr.15	126.742 fr.73
1936	159.874 fr.77	63.949 fr.91	95.924 fr.86
1937	200.864 fr.97	80.345 fr.99	120.518 fr.98

Un décret-loi du 23 Octobre 1935 relatif aux transports publics d'intérêt local, complété par un décret du 22 Avril 1936 portant règlement d'administration publique et par un arrêté du Ministre des Travaux Publics en date du 27 Avril 1936 a créé un mode de revision ou de résiliation des contrats de concession ou d'affermage des services de transports publics d'intérêt local.

L'article 5 de ce décret-loi précise notamment que :

"Toute collectivité départementale ou communale ayant
"concédé ou affermé un service de transports publics peut
"poursuivre la revision ou la résiliation du contrat de
"concession ou d'affermage lorsque l'exploitation est en
"déficit important et permanent.

"Le concessionnaire ou exploitant a la même faculté
"dans les mêmes conditions".

Nous pensons que la nature et l'importance du déficit d'exploitation de la ligne de Chars à Marines autorisent la S.N.C.F. à se prévaloir, en tant qu'exploitant, des dispositions de cet article.

En conséquence, nous demandons au Comité de bien vouloir nous autoriser à engager la procédure prévue par le décret-loi du 23 Octobre 1935 et le décret du 22 Avril 1936 en vue d'obtenir la résiliation des Conventions passées avec le département de Seine-&-Oise pour l'exploitation du chemin de fer d'intérêt local de Chars à Marines.

P.LE DIRECTEUR GENERAL,

SURLEAU.

Question IV - Service communal

PV cout - Le Comité approuve la proposition suivante :

6°) 11ème Avenant à la Convention du 12 janvier 1905 pour la concession du chemin de fer d'intérêt local de Chars à Marines.-

Il s'agit de simplifier et de relever les tarifs applicables sur cette ligne.

Sténogramme et corrigé -

M. LE PRÉSIDENT - En l'espèce, il ne s'agit que d'une simple question de forme. La concession du chemin de fer d'intérêt local de Chars à Marines a fait l'objet d'une convention en janvier 1905; plusieurs avenants ont modifié cette convention. En vertu du neuvième avenant à cette convention, les tarifs maxima prévus dans le cahier des charges annexé peuvent être majorés de 400 % pour les voyageurs et 500 % pour les marchandises. Lorsque nous avons relevé nos tarifs, au 1er janvier 1938, nous avons voulu relever également les tarifs de cette ligne, qui est concédée à la région de l'Ouest. Mais nous n'avons pas pu le faire, car les nouveaux prix dépassent parfois les maxima du cahier des charges majorés de 400 et de 500 % pour les marchandises.

Le Préfet a le droit de mettre les nouveaux tarifs en application à titre provisoire; aussi a-t-il décidé de les approuver, ^{de les} ~~les nouveaux tarifs.~~

Nous proposons, en conséquence, d'approuver l'avenant à la convention ayant pour objet de simplifier et de relever les tarifs applicables sur le chemin de fer de Chars à Marines.

M. CHIFFERT - Ne pourrait-on pas céder cette ligne, si elle est déficitaire, au département de Seine-et-Oise? M. ANON ne pourrait-il examiner la question à ce point de vue?

M. ANON - On peut toujours approuver cet avenant.

M. LE BERRHAIE - L'exploitation est assurée par les chemins de fer économiques à qui nous avons rétrocédé cette ligne.

M. ARON - Nous sommes concessionnaires et nous demandons qu'on approuve un avenant.

M. René MAYER - En somme, il s'agit d'autoriser le gérant à relever les prix.

M. ARON - Il n'y a donc plus aucune difficulté.

M. GRIMPEZ - L'avenant est adopté.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Comité de Direction

Séance du 15 mars 1938

IV- Service commercial

(6°) Onzième avenant à la Convention du 12 janvier 1905
pour la concession du chemin de fer d'intérêt local de
Chers à Marines .

LB J'ai vu 2 fr
Chers. Mar. en 1905. De 1905. De 1905 1905 4 ->
d'après les notes, la note de la date - la

Chers m. 1905
expl. à la date

ou d'une date -

RAPPORT AU COMITE DE DIRECTION
-----Séance du 15 mars 1938

Onzième avenant à la Convention du 12 janvier 1905, pour la concession du chemin de fer d'intérêt local de Chars à Marines.

L'article 37 du Cahier des charges de la ligne de Chars à Marines fixe les taxes et conditions relatives au transport des voyageurs et des marchandises sur cette ligne.

Par un neuvième avenant en date du 6 juillet 1933 à la Convention du 12 janvier 1905, portant concession de ladite ligne, il a été décidé que les tarifs maxima prévus dans ce Cahier des charges pouvaient être majorés de 400 % pour les voyageurs et de 500 % pour les marchandises.

Mais, par suite des modifications apportées récemment à la tarification des Grands Réseaux, un projet de simplification et de relèvement des tarifs applicables sur la voie d'intérêt local de Chars à Marines a été soumis à l'homologation du Préfet de Seine-et-Oise.

Les nouveaux tarifs proposés ne restant pas tous dans les limites fixées par le 9ème avenant à la Convention du 12 janvier 1905, le Préfet, par une lettre en date du 8 janvier 1938, nous a fait connaître qu'il ne lui était pas possible de les homologuer, le Ministre des Travaux publics ayant seul qualité pour les approuver.

Toutefois, en application de l'article 3 du décret-loi du 23 octobre 1935, modifiant la loi du 31 juillet 1913, qui autorise les Préfets à approuver les modifications aux conditions de la concession des voies ferrées d'intérêt local, en vue de leur application immédiate, à titre provisoire, pour une durée maximum d'un an, renouvelable une fois, à charge pour eux, s'il y a lieu à approbation définitive, ou à prolongation au delà de deux ans du régime provisoire, de saisir de la question M. le Ministre des

Travaux publics, le Préfet de Seine-et-Oise a décidé d'approuver dans les conditions énoncées ci-dessus les tarifs proposés pour la ligne de Chars à Marines.

Nous proposons, en conséquence, au Comité d'approuver l'avenant à la Convention du 12 janvier 1905 ayant pour objet de simplifier et de relever les tarifs applicables sur le chemin de fer de Chars à Marines.