

505LH631/6

367

(1939)

EXPLOITATION PAR LA S.N.C.F. DE LIGNES SECONDAIRES.

Région EST : ligne de CHAMPIGNEULLES vers CHATEAU-SALINS et VIC
 ligne de JARVILLE à VEZELISE
 ligne de ROMILLY à CIRY

- Textes des traités passés en 1872 par la Cie de l'EST avec les Sociétés concessionnaires
- Note sur l'économie de ces traités
- Note de M. FILIPPI à M. CLOSSET 14.3.39.
- Réponse de M. CLOSSET à M. FILIPPI 1.4.39.
- Note de M. FILIPPI 26.4.39 (classement aux archives de la Direction Générale)

Exploitation par la S.N.C.F. de lignes secondaires.

M: Clusula

Ces lettres ont été adressées par les 3 Sociétés intéressées
directement à la Section générale -

C'est à la suite d'un envoi que celle-ci a suivi
pour avis, ~~et sans passer le Région Est~~ le Service de
Contentieux, sur la vue des observations auxquelles nous
avons préparé les 3 projets de réponse.

Ces projets ont été soumis alors à la Région Est,
qui a donné son accord.

Cel est l'ordre chronologique de cette affaire -

Il faut donc que c'est la Section générale qui a été
avisée de la question elle-même par les intéressés, et
les questions de principe soulevées dans la demande, qui
permettent de poser dans d'autres cas et sur d'autres
Régions ~~les~~, il serait fort intéressant d'en compiler
le classement à un Service Central.

28/4
S

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

88 RUE SAINT-LAZARE . PARIS IX . TÉL. TRINITÉ 73-00

LE SECRÉTAIRE GÉNÉRAL

Le 26 Avril

1939

*Convention de franchise
avec le Vain de l'Est
avec Louve Beige,
(3 conventions)*

N O T E

pour Monsieur CLOSSET

Comment d'une façon générale est archivée la correspondance relative à des conventions de cette nature?

Si elle est classée dans les Régions, il faudrait envoyer tout ce dossier à M. RENARD.

Votre bien dévoué,

Y. Fournier

*J'ai vu les questions avec le Geylin
Il n'y a rien de nouveau en effet
Donc financer
8/5
PZ*

Adj^t

1^{er} avril

39

Remboursement d'impôts
à trois Sociétés de Che-
mins de fer d'intérêt
local dont la S.N.C.F.
exploite certaines lignes.

Monsieur le Secrétaire Général,

En réponse à votre note du 24 mars,
je vous sou mets trois projets de réponse,
ainsi qu'une note donnant l'économie générale
des traités et les situant par rapport à ceux
par lesquels nous avons nous-mêmes cédé
l'exploitation de certaines de nos lignes à
des Compagnies secondaires.

Vous trouverez dans le dossier le
texte des trois traités.

R. Clément

r FILIPPI.-

Messieurs,

Par lettre du 28 février 1939, vous avez demandé à la S.N.C.F. de prendre en charge l'impôt sur les bénéfices industriels et commerciaux auquel la Société des Chemins de fer de Nancy à Vézelize ^{est} assujettie sur la redevance annuelle à elle versée en application du traité du ^{27 juin} ~~11~~ avril 1872 portant cession à la Compagnie des Chemins de fer de l'Est de l'exploitation de ^{la ligne de} ~~certaines~~ Jarville à Vézelize.

Vous invoquez les dispositions de l'article 5 de ce traité, desquelles il résulterait, selon vous, que la Société ^à du chemin de fer de Nancy Vézelize doit encaisser la redevance nette de tous impôts présents et futurs et tirez, d'autre part, argument de la circonstance que la Compagnie des Chemins de fer de l'Est avait accepté, dans le passé, de payer la contribution des patentes, laquelle, supprimée en tant qu'impôt d'Etat par la loi du 31 juillet 1917, se trouve aujourd'hui précisément remplacée par l'impôt sur les bénéfices industriels et commerciaux.

.....

J'ai l'honneur de vous faire connaître que cette double argumentation a été examinée par nous avec le plus grand soin. Mais, pour les motifs indiqués ci-après, elle ne nous paraît pas susceptible d'être retenue.

Ainsi que vous le relevez, l'article 5 du traité met à la charge de la Compagnie des Chemins de fer de l'Est les "impositions foncières et personnelles". Cette expression, nous le reconnaissons, serait assez imprécise si on la prenait en elle-même. Mais elle doit être interprétée à la lumière des mots qui la suivent dans le texte : "... et en général tous impôts à la charge de la ligne, de ses dépendances et des produits de son exploitation". Ces précisions lui donnent toute sa valeur, et il en résulte, sans doute possible à notre sens, que les seuls impôts que les parties aient pu avoir en vue sont ceux qui découlent du fait matériel lui-même de l'exploitation, tels les taxes correspondant à un service dont la Société exploitante bénéficierait personnellement (égout, ordures ménagères, etc...), ou encore l'impôt des patentes dont la Compagnie de l'Est n'a jamais contesté qu'elle fût redevable. L'impôt sur les bénéfices industriels et commerciaux objet de votre demande, ne répond certainement pas à cette définition.

D'autre part, il est exact que la loi du 31 juillet 1917 a remplacé la contribution des patentes par l'impôt sur les bénéfices industriels et commerciaux. Mais il y a lieu de remarquer que ce dernier impôt frappe en l'espèce, par suite d'une extension de la notion de "bénéfices imposables", une

.....

redevance perçue par votre Société, c'est-à-dire un bénéfice réalisé par elle du fait de son activité personnelle, lequel, au surplus, n'a pas de rapport avec le bilan d'exploitation des lignes. Un tel impôt ne saurait en aucune manière être rangé dans la catégorie de ceux qui sont "à la charge de la ligne, de ses dépendances et des produits de son exploitation". Or, ces derniers impôts sont les seuls que vise l'article 5 du traité.

En définitive, et contrairement à votre manière de voir, nous estimons qu'aucune des dispositions du traité de 1872 n'implique que la S.N.C.F. ait à prendre à sa charge l'impôt sur les bénéfices industriels et commerciaux s'appliquant à la redevance qu'elle verse à ^{la} ~~votre~~ Société du Chemin de fer de Nancy à Vézelize.

Nous ne voyons pas, dans ces conditions, la possibilité de donner satisfaction à votre demande.

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

Messieurs,

Par lettre du 28 février 1939, vous avez demandé à la S.N.C.F. de prendre en charge l'impôt sur les bénéfices industriels et commerciaux auquel la Société des Chemins de fer de la Lorraine est assujettie sur la redevance annuelle à elle versée en application du traité du 11 avril 1872 portant cession à la Compagnie des Chemins de fer de l'Est de l'exploitation de ~~certaines~~ ^{la ligne de Champigneulle} ~~de Nancy~~ à la frontière vers Château-Salins et Vic.

Vous invoquez les dispositions de l'article 6 de ce traité, desquelles il résulterait, selon vous, que la Société des Chemins de fer de la Lorraine doit encaisser la redevance nette de tous impôts présents et futurs et tirez, d'autre part, argument de la circonstance que la Compagnie des Chemins de fer de l'Est avait accepté, dans le passé, de payer la contribution des patentes, laquelle, supprimée en tant qu'impôt d'Etat par la loi du 31 juillet 1917, se trouve aujourd'hui précisément remplacée par l'impôt sur les bénéfices industriels et commerciaux.

.....

J'ai l'honneur de vous faire connaître que cette double argumentation a été examinée par nous avec le plus grand soin. Mais, pour les motifs indiqués ci-après, elle ne nous paraît pas susceptible d'être retenue.

Ainsi que vous le relevez, l'article 6 du traité met à la charge de la Compagnie des Chemins de fer de l'Est les "impositions foncières et personnelles". Cette expression, nous le reconnaissons, serait assez imprécise si on la prenait en elle-même. Mais elle doit être interprétée à la lumière des mots qui la suivent dans le texte : "... et en général tous impôts à la charge de la ligne, de ses dépendances et des produits de son exploitation". Ces précisions lui donnent toute sa valeur, et il en résulte, sans doute possible à notre sens, que les seuls impôts que les parties aient pu avoir en vue sont ceux qui découlent du fait matériel lui-même de l'exploitation, tels les taxes correspondant à un service dont la Société exploitante bénéficierait personnellement (égout, ordures ménagères, etc...), ou encore l'impôt des patentes dont la Compagnie de l'Est n'a jamais contesté qu'elle fût redevable. L'impôt sur les bénéfices industriels et commerciaux objet de votre demande, ne répond certainement pas à cette définition.

D'autre part, il est exact que la loi du 31 juillet 1917 a remplacé la contribution des patentes par l'impôt sur les bénéfices industriels et commerciaux. Mais il y a lieu de remarquer que ce dernier impôt frappe en l'espèce, par suite d'une extension de la notion de "bénéfices imposables", une

.....

redevance perçue par votre Société, c'est-à-dire un bénéfice réalisé par elle du fait de son activité personnelle, lequel, au surplus, n'a pas de rapport avec le bilan d'exploitation des lignes. Un tel impôt ne saurait en aucune manière être rangé dans la catégorie de ceux qui sont "à la charge de la ligne, de ses dépendances et des produits de son exploitation". Or, ces derniers impôts sont les seuls que vise l'article 6 du traité.

En définitive, et contrairement à votre manière de voir, nous estimons qu'aucune des dispositions du traité de 1872 n'implique que la S.N.C.F. ait à prendre à sa charge l'impôt sur les bénéfices industriels et commerciaux s'appliquant à la redevance qu'elle verse à la Sté des Chemins de fer de la Lorraine.

Nous ne voyons pas, dans ces conditions, la possibilité de donner satisfaction à votre demande.

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

Messieurs,

Par lettre du 28 février 1939, vous avez demandé à la S.N.C.F. de prendre en charge l'impôt sur les bénéfices industriels et commerciaux auquel la Société du Chemin de fer d'Epernay à Romilly est assujettie sur la redevance annuelle à elle versée en application du traité du ^{1er février} ~~1872~~ 1872 portant cession à la Compagnie des Chemins de fer de l'Est de l'exploitation de la ligne d'Ory à Romilly.

Vous invoquez les dispositions de l'article 6 de ce traité, desquelles il résulterait, selon vous, que la Société d'Epernay à Romilly du Chemin de fer ~~de la zone~~ doit encaisser la redevance nette de tous impôts présents et futurs et tirez, d'autre part, argument de la circonstance que la Compagnie des Chemins de fer de l'Est avait accepté, dans le passé, de payer la contribution des patentes, laquelle, supprimée en tant qu'impôt d'Etat par la loi du 31 juillet 1917, se trouve aujourd'hui précisément remplacée par l'impôt sur les bénéfices industriels et commerciaux.

.....

Romilly
Société Anonyme du Chemin de fer d'Epernay à/à 3, Montagne du Parc à
BRUXELLES.-

J'ai l'honneur de vous faire connaître que cette double argumentation a été examinée par nous avec le plus grand soin. Mais, pour les motifs indiqués ci-après, elle ne nous paraît pas susceptible d'être retenue.

Ainsi que vous le relevez, l'article 6 du traité met à la charge de la Compagnie des Chemins de fer de l'Est les "impositions foncières et personnelles". Cette expression, nous le reconnaissons, serait assez imprécise si on la prenait en elle-même. Mais elle doit être interprétée à la lumière des mots qui la suivent dans le texte : "... et en général tous impôts à la charge de la ligne, de ses dépendances et des produits de son exploitation". Ces précisions lui donnent toute sa valeur, et il en résulte, sans doute possible à notre sens, que les seuls impôts que les parties aient pu avoir en vue sont ceux qui découlent du fait matériel lui-même de l'exploitation, tels les taxes correspondant à un service dont la Société exploitante bénéficierait personnellement (égout, ordures ménagères, etc...), ou encore l'impôt des patentes dont la Compagnie de l'Est n'a jamais contesté qu'elle fût redevable. L'impôt sur les bénéfices industriels et commerciaux objet de votre demande, ne répond certainement pas à cette définition.

D'autre part, il est exact que la loi du 31 juillet 1917 a remplacé la contribution des patentes par l'impôt sur les bénéfices industriels et commerciaux. Mais il y a lieu de remarquer que ce dernier impôt frappe en l'espèce, par suite d'une extension de la notion de "bénéfices imposables", une

.....

redevance perçue par votre Société, c'est-à-dire un bénéfice réalisé par elle du fait de son activité personnelle, lequel, au surplus, n'a pas de rapport avec le bilan d'exploitation des lignes. Un tel impôt ne saurait en aucune manière être rangé dans la catégorie de ceux qui sont "à la charge de la ligne, de ses dépendances et des produits de son exploitation". Or, ces derniers impôts sont les seuls que vise l'article 6 du traité.

En définitive, et contrairement à votre manière de voir, nous estimons qu'aucune des dispositions du traité de 1872 n'implique que la S.N.C.F. ait à prendre à sa charge l'impôt sur les bénéfices industriels et commerciaux s'appliquant à la redevance qu'elle verse à la Sté du chemin de fer d'Épernay à Romilly.

Nous ne voyons pas, dans ces conditions, la possibilité de donner satisfaction à votre demande.

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

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

88 RUE SAINT-LAZARE . PARIS IX . TÉL. TRINITÉ 73-00

LE SECRÉTAIRE GÉNÉRAL

Le 24 Mars

1939

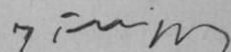
NOTE

pour Monsieur CLOSSET

Voudriez-vous préparer, sur les bases de la note du Contentieux, des réponses aux diverses Sociétés de chemins de fer qui nous ont écrit à la date du 28 Février et dont le siège commun est à Bruxelles, 3, Montagne du Parc.

Pourriez-vous, par ailleurs, vous procurer les conventions qui nous lient avec ces Sociétés pour voir comment se présente le problème non plus des impôts mais des concessions elles-mêmes.

Votre bien dévoué,



I - Economie des traités passés par la
Compagnie de l'Est pour l'exploitation
de plusieurs lignes de la
région Est

1.- Objet des traités :

Cession par les Compagnies concessionnaires à la
Compagnie de l'Est, pendant toute la durée de la concession, des
lignes de chemin de fer indiquées aux contrats (ligne de
Champigneulle vers Château-Salins et Vic; ligne de Jarville à
Vézelize et ligne d'Orny à Romilly).

2.- Stipulations relatives à l'exploitation :

A) Construction des lignes =

La construction est assurée par la Compagnie conces-
sionnaire.

B) Exploitation =

L'exploitation est assurée entièrement par la Compagnie
de l'Est, avec son matériel, ses moyens propres et sous son
entière responsabilité.

La Compagnie de l'Est prend à sa charge toutes les
dépenses d'entretien, d'exploitation, de renouvellement et de
premier établissement. Elle est de plus soumise à toutes les
charges et jouit de tous les droits résultant des actes de
concession et des cahiers des charges desdites lignes. Elle
jouira notamment de tous les avantages et sera soumise à toutes
les obligations résultant soit de l'expiration des concessions,
soit du rachat des lignes par les départements intéressés. C'est
donc elle qui touchera éventuellement l'indemnité de rachat.

Enfin, la Compagnie de l'Est prend à sa charge tous
impôts à charge de la ligne, de ses dépendances et des produits
de son exploitation.

3.- Stipulations financières :

La Compagnie de l'Est verse à la Société concessionnaire, pendant toute la durée de l'exploitation, une redevance annuelle calculée à raison d'une somme forfaitaire par kilomètre de ligne en exploitation. Cette annuité continuera à être versée en cas de rachat par le département jusqu'à l'expiration de la concession.

II - Observations

La Compagnie de l'Est se trouve entièrement substituée à la Compagnie concessionnaire et agit exactement comme si elle était elle-même concessionnaire. Moyennant la redevance annuelle, la Compagnie concessionnaire cède en totalité l'exploitation de la ligne et ne peut intervenir à aucun titre. Elle n'a notamment aucun droit de contrôle sur les résultats et les méthodes d'exploitation des lignes et la Compagnie de l'Est exploite comme elle l'entend et pour son compte.

Ces cessions de lignes n'ont aucun point commun avec les cessions de lignes à des Compagnies secondaires qui ont été réalisées par la S.N.C.F. Ces dernières cessions qui ne sont consenties que pour une durée très limitée (5 ans) sont éminemment résiliables. De plus elles n'entraînent ni changement de concessionnaire, ni même changement d'exploitant et la S.N.C.F. conserve la haute main sur l'exploitation des lignes ainsi qu'il résulte des clauses des contrats :

Clauses d'exploitation *

Si la Compagnie secondaire assure, en principe, l'exploitation avec son matériel et son personnel, elle doit admettre le matériel de la S.N.C.F. et peut lui louer les

locomotives, voitures et fourgons qui lui sont nécessaires. Et si la Compagnie secondaire assure l'entretien normal des voies, des bâtiments et de l'outillage, la S.N.C.F. prend à sa charge les travaux exceptionnels tels que renouvellement des voies et réparations importantes. En outre, les gares principales restent en dehors du contrat.

Par ailleurs les horaires des trains et les tarifs, ainsi que les règlements d'exploitation et les projets de travaux sont fixés d'un commun accord - et sous réserve de l'approbation ministérielle - par la Compagnie secondaire et la S.N.C.F.

Clauses financières =

L'exploitation a lieu pour le compte de la S.N.C.F. qui reçoit toutes les recettes. Le réseau secondaire est rémunéré par une allocation dont le calcul est déterminé par le contrat.

Traité du 11 avril 1872

Commencement 21 juin 1873

Expiration à la fin de la concession
de cette ligne

Règlements trimestriels

Longueur totale : 36 K 395

Exploitation moyennant redevance à forfait

-:-

TRAITE D'EXPLOITATION

du Chemin de fer d'Intérêt local

de Nancy à la frontière vers Château-Salins et Vic

ENTRE :

La Cie des chemins de fer de l'Est, dont le siège est à Paris, représentée par MM. Alphonse BAUDE et BAIGNERES, Administrateurs

d'une part,

La Sté anonyme des chemins de fer de la Lorraine, dont le siège est à Nancy, représentée par M. Alphonse SOCLET, Administrateur-délégué,

d'autre part,

Et, pour autant que de besoin, la société belge de chemins de fer, dont le siège est à Bruxelles, représentée par M. Victor TESCH, Ministre d'Etat, Président du Conseil d'Administration,

d'autre part,

A ETE CONVENU CE QUI SUIT :

ART. I

La Cie des chemins de fer de l'Est se charge d'exploiter pendant toute la durée de la concession du chemin de fer de Nancy à la frontière vers Château-Salins et Vic, avec son matériel, son personnel, ses propres moyens, et sous sa responsabilité, le chemin de fer de Champigneulle à la frontière vers Château-Salins et Vic, concédé à la société belge de chemins de fer, qui en fait apport à la Société de la Lorraine, suivant les statuts de ces sociétés.

Les statuts de la sté anonyme belge de chemins de fer ont été reçus le 9 février 1866 par Me VERGOTE, notaire à Bruxelles, et approuvés le 21 février suivant, par décret royal. Lesdits statuts ont été annexés au décret impérial de concession du 26 juillet 1868, de la ligne d'intérêt local de Nancy à Château-Salins et à Vic.

Les statuts de la sté anonyme des chemins de fer de la Lorraine ont été reçus le 3 février 1869 par M. DEMEUFVE et son collègue, notaires à Nancy, et enregistrés.

L'exploitation qui fait l'objet du présent traité commencer dès que les approbations réservées à l'art. II ci-dessous auront été données et que l'exploitation de la ligne entière aura été autorisée par l'Administration supérieure. Elle finira à l'expiration de la concession du chemin de fer de Nancy à Château-Salins et à Vic.

ART. II

Le chemin de fer de Nancy à la frontière vers Château-Salins et Vic sera achevé conformément aux plans et devis joints au présent traité.

Les travaux de parachèvement qui resteraient à effectuer au moment de la prise de possession de la ligne, par la Cie des chemins de fer de l'Est, seront exécutés par la Sté de La Lorraine, dans le plus bref délai possible et sous la surveillance des agents de la Cie des chemins de fer de l'Est.

ART. III

La Cie des chemins de fer de l'Est prendra l'exploitation du chemin de fer de Nancy à la frontière vers Château-Salins et Vic libre de tout engagement antérieur, la société de La Lorraine gardant la responsabilité pleine et entière de tous les actes antérieurs à la prise de possession par la Cie des chemins de fer de l'Est.

ART. IV

Sauf ce qui est stipulé aux deux articles précédents, la Cie des chemins de fer de l'Est prend à sa charge, à partir du jour fixé pour l'exploitation de la ligne, toutes les dépenses d'entretien, d'exploitation, de renouvellement et de l'er établissement.

Les obligations de la Sté de La Lorraine sont limitées à l'exécution du chemin, conformément au devis et aux plans ci-joints et elle ne sera tenue d'intervenir à l'avenir dans aucune dépense quelconque.

La Cie des chemins de fer de l'Est sera en outre, à partir de ce jour, soumise à toutes les charges et jouira de tous les droits résultant de l'acte de concession et du cahier des charges, pour la partie du chemin de Nancy à Château-Salins et Vic qui fait l'objet du présent traité.

ART. V

La Convention intervenue le 25 février 1870 entre la Cie de l'Est et la Sté de La Lorraine, pour l'usage commun de la gare de Champigneulle est annulée.

ART. VI

Les impositions foncières et personnelles qui existent ou qui seraient créées au profit de l'Etat, des départements ou des communes et en général tous impôts à charge de la ligne, de ses dépendances et des produits de son exploitation seront à la charge de la Cie des chemins de fer de l'Est.

ART. VII

La Cie des chemins de fer de l'Est paiera à la Sté anonym de La Lorraine, par termes trimestriels et pendant toute la durée de l'exploitation, à son domicile, à Paris une somme annuelle calculée comme suit :

Pour la lère année d'exploitation : 5.850 frs par km en exploitation.

Pour la seconde année et les suivantes, une somme de 6.500 frs

Les contractants se réfèrent pour la longueur de la ligne à celle qui sera admise par l'Administration pour la perception des péages.

La Compagnie de l'Est s'engage, si la Société de la Lorraine lui en fait la demande, à faire opérer dans ses bureaux le transfert des actions et des obligations émises ou à émettre, elle s'engage en outre, sous la condition que la société de la Lorraine versera d'avance dans sa caisse une provision suffisante, à faire payer gratuitement les coupons dans ses bureaux, à Paris et dans les principales gares de ses lignes et à effectuer le remboursement des actions et obligations de cette société.

ARTICLE VIII

A l'expiration de la concession comme aussi dans le cas de rachat par le département, la Compagnie des chemins de fer de l'Est jouira de plein droit de tous les avantages et sera soumise à toutes les obligations résultant du cahier des charges de la concession et des conventions à intervenir.

Il est bien entendu que dans le cas de rachat par le département, la Compagnie de l'Est, touchant chaque année le prix de ce rachat continuera à payer à la Société de la Lorraine l'annuité stipulée par l'article sept, ledit paiement s'effectuera sans aucune déduction, ni majoration jusqu'à l'expiration de la concession.

ARTICLE IX

Si la Société de la Lorraine en fait la demande, la Compagnie de l'Est consent à se charger de l'exploitation du prolongement du chemin depuis la frontière jusqu'à Château-Salins et Vic.

Cette exploitation aura lieu aux conditions du présent traité et moyennant la redevance fixée par l'article sept.

La Société de la Lorraine pourra faire cesser cette exploitation à toute époque, moyennant avis donné trois mois à l'avance.

ARTICLE X

Toutes contestations entre les parties sur l'exécution du présent traité seront décidées par le Tribunal de Commerce du département de la Seine.

A cet effet, les parties font élection de domicile à Paris, savoir :

La Compagnie des chemins de fer de l'Est à sa gare rue et place de Strasbourg.

Et la Société de la Lorraine, chez Me MARTINEAU, rue Drouot, n° 22.

La présente élection de domicile est attributive de juridiction et dispensera de l'obligation des délais en raison des distances.

Jusqu'à l'entière et parfaite exécution du présent traité, toutes significations d'actes judiciaires ou extra-judiciaires seront valablement faites aux parties, au domicile élu par chacune d'elles, ainsi qu'il est dit ci-dessus.

ARTICLE XI

La présente convention ne sera valable qu'après avoir reçu l'approbation de M. le Ministre des Travaux Publics et celles des assemblées générales des deux Compagnies dans le plus bref délai possible.

Fait en triple à Paris, le onze avril mil huit cent soixante douze.

Approuvé

Signé : C. STOCLET

Approuvé

Signé: Victor TESCH

Approuvé

Signé : BAIGNIERES

Approuvé

Signé: Alphonse BAUDE

Enregistré à Paris, le 12 juillet 1872
Folio 43, R.C. 9

Reçu trois francs 60 centimes, décimes compris

Signé: M. DELVAUX

Traité du
27 juin 1872

TRAITE D'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER D'INTERET LOCAL
de Nancy à Vezelise

Commencement
novembre 1872

Entre :

Expiration à la fin
de la concession de
cette ligne, le 31
décembre 1872

La Compagnie des chemins de fer de l'Est,
dont le siège est à Paris, représentée par
M.M. BAIGNERES et BAUDE, Administrateurs,

d'une part,

Règlements
trimestriels

Et la Société Anonyme du chemin de fer
d'intérêt local de Nancy à Vezelise, dont le siège
est à Nancy, représentée par M.M. STOCLET Adolphe,
et Van HOEGAERDEN Alphonse, Administrateurs,

Longueur totale

Exploitation moyennant
redevance à forfait

d'autre part,

A été convenu ce qui suit :

ARTICLE I

La Compagnie des chemins de fer de l'Est se charge d'exploiter pendant toute la durée de la concession du chemin de fer de Nancy à Vezelise, avec son matériel, son personnel, ses propres moyens et sous sa responsabilité, le chemin de fer de Jarville à Vezelise concédé par le département de la Meurthe, les quinze et vingt et un janvier mil huit cent soixante huit, à la Société du chemin de fer d'intérêt local dite de Nancy à Vezelise constituée suivant acte passé le vingt sept décembre mil huit cent soixante sept, par devant Maître DEMEUFVE et LANGLET, Notaires à Nancy.

Les statuts de ladite Société ont été modifiés suivant délibération en date du huit août 1868 de l'Assemblée générale des actionnaires et ont été déposés en l'étude de Me DEMEUFVE à Nancy.

Le traité de concession des 15 et 21 janvier 1868 ainsi que le cahier des charges ont été annexés au décret impérial du 26 juillet 1868, portant déclaration d'utilité publique du chemin de fer de Nancy à Vezelise.

Le traité de concession des 15 et 21 janvier 1868 ainsi que le cahier des charges ont été annexés au décret impérial du 26 juillet 1868, portant déclaration d'utilité publique du chemin de fer de Nancy à Vezelise.

L'exploitation qui fait l'objet du présent traité commencera dès que les approbations réservées à l'article neuf ci-dessous, auront été données et que l'exploitation de la ligne entre Jarville et Vezelise aura été autorisée par l'Administration Supérieure. Elle finira à l'expiration de la concession du chemin de fer de Nancy à Vezelise.

ARTICLE II

Le chemin de fer de Nancy à Vezelise sera achevé conformément aux plans et devis joints au présent traité.

Les travaux de parachèvement qui resteraient à effectuer au moment de la prise de possession de la ligne, par la Compagnie des chemins de fer de l'Est, seront exécutés par la Société de Vezelise dans le plus bref délai possible et sous la surveillance des agents de la Compagnie des chemins de fer de l'Est.

.....

ARTICLE III

La Compagnie des chemins de fer de l'Est prendra l'exploitation du chemin de fer de Nancy à Vezelise libre de tout engagement antérieur, la Société de Vezelise gardant la responsabilité pleine et entière de tous les actes antérieurs à la prise de possession par la Compagnie des chemins de fer de l'Est.

ARTICLE IV

Sauf ce qui est stipulé aux deux articles précédents la Compagnie des chemins de fer de l'Est prend à sa charge, à partir du jour fixé pour l'exploitation de la ligne toutes les dépenses d'entretien, d'exploitation, de renouvellement et de premier établissement.

Les obligations de la Société de Vezelise sont limitées à l'exécution du chemin, conformément au devis et aux plans ci-joints et elle ne sera tenue d'intervenir à l'avenir dans aucune dépense quelconque.

La Compagnie des chemins de fer de l'Est sera en outre, à partir de ce jour, soumise à toutes les charges et jouira de tous les droits résultant de l'acte de concession et du cahier des charges de la ligne de Nancy à Vezelise et des traités particuliers intervenus aux dates des 4 et 15 janvier 1868? avec M.M. TOURTEL frères et Adolphe LECLERCQ, annexés à l'acte de concession.

ARTICLE V

Les impositions foncières et personnelles qui existent ou qui seraient créées au profit de l'Etat des départements et des communes et en général tous impôts à charge de la ligne, de ses dépendances et des produits de son exploitation seront à la charge de la Compagnie des chemins de fer de l'Est.

ARTICLE VI

La Compagnie des chemins de fer de l'Est paiera à la Société anonyme de Nancy à Vezelise par termes trimestriels et pendant toute la durée de l'exploitation, à son domicile, à Paris, une somme annuelle calculée comme suit :

La première année d'exploitation, quatre mille francs par kilomètre en exploitation;

La deuxième année, quatre mille francs;

La troisième année, quatre mille cinq cents francs;

La quatrième année, quatre mille cinq cents francs;

La cinquième année, cinq mille francs;

La sixième année, cinq mille cinq cents francs;

La septième année, six mille francs;

La huitième année et les suivantes, six mille cinq cents fr.

Les contractants se réfèrent, pour la longueur de la ligne, à celle qui sera admise par l'Administration, pour la perception des péages.

Le raccordement avec le canal sera compté à partir du jour où il sera mis en exploitation, pour la longueur réellement construite, depuis la bifurcation de la ligne de Vezelise, jusqu'au terminus de la gare de Bon-Secours.

ARTICLE VII

A l'expiration de la concession comme aussi dans le cas de rachat par le département, la Compagnie des chemins de fer de l'Est jouira de plein droit de tous les avantages et sera soumise à toutes les obligations résultant du cahier des charges de la concession et des conventions à intervenir.

Il est bien entendu que dans le cas de rachat par le département, la Compagnie de l'Est, touchant chaque année le prix de ce rachat, continuera à payer à la Société de Nancy à Vezelise l'annuité stipulée par l'article six, ledit paiement s'effectuera sans aucune déduction ni majoration, jusqu'à l'expiration de la concession.

ARTICLE VIII

Toutes contestations entre les parties, sur l'exécution du présent traité seront décidées par le Tribunal de Commerce du département de la Seine.

A cet effet, les parties font élection de domicile à Paris, savoir :

La Compagnie des chemins de fer de l'Est à sa gare, rue et place de Strasbourg.

Et la Société de Vezelise, chez Me MARTINEAU, rue Drouot n° 22.

La présente élection de domicile est attributive de juridiction et ~~dispense~~ dispensera de l'obligation des délais, en raison des distances.

Jusqu'à l'entière et parfaite exécution du présent traité, toutes significations d'actes judiciaires ou extra-judiciaires seront valablement faites aux parties, au domicile élu par chacune d'elles, ainsi qu'il est dit ci-dessus.

ARTICLE IX

La présente Convention ne sera valable qu'après avoir reçu l'approbation de M. le Ministre des Travaux Publics et celle des Assemblées générales des deux Compagnies, dans le plus bref délai possible.

Fait en double à Paris, le vingt sept juin mil huit cent soixante douze.

Approuvé
Signé: Baigneres

Approuvé
Signé : BAUDE

Approuvé
Signé: A. SOCLET

Approuvé
Signé: A. Van HOEGAERDEN

Enregistré à Paris le 16 juillet 1872
Folio 44, R.C. 6

Reçu : trois francs soixante centimes, décimes compris.

Signé: M. DELVAUX

....cé du 1er février 1872

Commencement de l'Exploitation
par la Cie de l'Est le 11 mai 1872

Expiration à la fin de la
concession de cette ligne

Longueur total officielle : 83 K 950

Une somme de 145.000 frs pour para-
chèvement de travaux, a été prélevée
sur les premiers versements à faire
et imputée au compte : fonds de ré-
serve de la ligne d'Epernay à
Romilly par le débit de la Sté de
Romilly s/cte ct.

Règlements trimestriels

Exploitation moyennant redevance
à forfait.

---:-

TRAITE D'EXPLOITATION

du chemin de fer d'intérêt local
d'EPERNAY à ROMILLY

ENTRE :

La Cie des Chemins de fer de l'Est, dont le siège est à
Paris, représentée par MM. Alphonse BAUDE et Louis-Alexandre
BAIGNERES, administrateurs-délégués.

d'une part,

La Sté anonyme du chemin de fer d'Epernay à Romilly dont
le siège est à Epernay, représentée par M. Adolphe STOCLET,
administrateur-délégué,

d'autre part,

Et pour autant que de besoin, la société belge de chemin
de fer, dont le siège est à Bruxelles, représentée par M. Victor
TESCH, Ministre d'Etat, Président du Conseil d'Administration,

d'autre part;

A ETE CONVENU CE QUI SUIT :

ART. I

La compagnie des chemins de fer de l'Est prend à bail et
se charge d'exploiter pendant toute la durée de la concession du
chemin de fer d'Epernay à Romilly, avec son matériel, son per-
sonnel, ses propres moyens et sous sa responsabilité, le chemin
de fer de Oiry à Romilly concédé à la Société belge de chemin
de fer, qui en fait apport à la société de Epernay à Romilly,
suivant les statuts de ces sociétés.

Les statuts de la société anonyme belge de chemin de fer ont
été reçus le 9 février 1866 par Me VERCOTE, notaire à Bruxelles,
et approuvés le 21 février suivant/ décret royal. Lesdits statuts
ont été annexés au décret impérial de concession du 12 novembre
1868 de la ligne d'intérêt local d'Epernay à Romilly. Les statuts
de la société anonyme du chemin de fer d'Epernay à Romilly ont été
reçus le 23 février 1869 par M^{es} JOLY et LEMAIRE, notaires à
Châlons, et enregistrés.

Le bail qui fait l'objet du présent traité commencera dès
que les approbations réservées à l'article neuf ci-dessous auront
été données et que l'exploitation de la ligne entière aura été
autorisée par l'Administration supérieure. Il finira à la fin de

....

la concession du chemin de fer d'Epernay à Romilly.

ART. II

Le chemin de fer d'Oiry à Romilly sera achevé conformément aux plans et devis joints au présent traité.

Les travaux de parachèvement qui resteraient à effectuer au moment de la prise de possession de la ligne par la compagnie des chemins de fer de l'Est seront exécutés par la société d'Epernay à Romilly, dans le plus bref délai possible, et sous la surveillance des agents de la compagnie des chemins de fer de l'Est.

ART. III

La compagnie des chemins de fer de l'Est prendra l'exploitation du chemin de fer d'Oiry à Romilly libre de tout engagement antérieur, la société d'Epernay à Romilly gardant la responsabilité pleine et entière de tous les actes antérieurs à la prise de possession par la compagnie des chemins de fer de l'Est.

ART. IV

Sauf ce qui est stipulé aux deux articles précédents, la compagnie des chemins de fer de l'Est prend à sa charge à partir du jour fixé pour l'exploitation de la ligne, toutes les dépenses d'entretien, d'exploitation, de renouvellement et de premier établissement.

Les obligations de la société d'Epernay à Romilly sont limitées à l'exécution du chemin, ~~aux fins~~ conformément aux devis et aux plans ci-joints, et elle ne sera tenue d'intervenir à l'avenir dans aucune dépense quelconque.

La Cie des chemins de fer de l'Est sera en outre substituée à partir de ce jour à tous les droits et à toutes les charges résultant de l'acte de concession et du cahier des charges.

ART. V

Les deux conventions intervenues le 25 février 1870 entre la Cie de l'Est et la Société d'Epernay à Romilly pour l'usage commun des gares de Oiry et de Romilly sont annulées.

ART. VI

Les impositions foncières et personnelles qui existent ou qui seraient créées au profit de l'Etat, des départements et des communes, et en général tous impôts à charge de la ligne, de ses dépendances et des produits de son exploitation seront à la charge de la compagnie des chemins de fer de l'Est.

ART. VII

La compagnie des chemins de fer de l'Est paiera à la société anonyme d'Epernay à Romilly, par termes trimestriels et pendant toute la durée du bail, à son domicile à Paris, une somme annuelle calculée comme suit :

Pour la 1ère année d'exploitation : 3.000 frs par km.;

Pour la seconde année, une somme de 3.500 frs,

Pour la 3ème année, 4.000 frs,
Pour la 4ème " 4.000 frs,
Pour la 5ème " 4.500 frs,
Pour la 6ème " 5.000 frs,
Pour la 7ème " 5.500 frs,
Pour la 8ème et au delà, 6.000 frs,

Les contractants se réfèrent, pour la longueur de la ligne, à celle qui sera admise par l'Administration pour la perception des péages.

La Cie de l'Est s'engage, si la société d'Epernay à Romilly lui en fait la demande, à faire opérer dans ses bureaux le transfert des actions et des obligations émises ou à émettre, elle s'engage en outre sous la condition que la société d'Epernay à Romilly versera d'avance dans sa caisse une provision suffisante, à faire payer gratuitement les coupons dans ses bureaux à Paris et dans les principales gares de ses lignes et à effectuer le remboursement des actions et obligations de cette société.

ART. VIII

A l'expiration de la concession, comme aussi dans le cas de rachat par le Département, la compagnie des chemins de fer de l'Est se trouvera substituée de plein droit à tous les avantages et à toutes les obligations résultant du cahier des charges de la concession et des conventions à intervenir.

Il est bien entendu que dans le cas de rachat par le Département, la Cie de l'Est touchant chaque année le prix de ce rachat, continuera à payer à la société d'Epernay à Romilly l'annuité stipulée par l'art. 7, ledit paiement s'effectuera sans aucune déduction, ni majoration jusqu'à l'expiration de la concession.

ART. IX

La présente convention ne sera valable qu'après avoir reçu l'approbation de M. le Ministre des Travaux publics et celles des assemblées générales des deux compagnies dans le plus bref délai.

Fait en triple à Paris le 1er février 1872

Signé : Alphonse BAUDE

Signé : BAIGNERES

Signé : STOCLET

Signé : Victor TESCH