M. GRELAT

de la part de M. GRELAT

Cette note est remise à

M. le Président GUINAND
M. le Vice-Président GRIMPRET
MM. LE BESNERAIS, SURLEAU, FILIPPI

10/I/1939

SOUS-COMMISSION DES MARCHES

Séance du 10 janvier 1938

Présents : M.M. GRIMPET, Président
BOUFFANDEAU (remplaçant M. DEVINAT)
GOY

SURLÉAU
LECLERC du SABLON, OLIVIER, GONON.

Marchés et commandes de la compétence du Comité de Direction.-

La Sous-Commission ^{n'a} ~~présenté~~ d'observations ~~suivantes~~ ~~xxx~~
à présenter que sur les deux questions suivantes :

4763 - 2°) Marché avec la Société d'Outillage Mécanique et
d'Usinage d'Artillerie (S.O.M.U.A.) pour la four-
niture de 50 tenders de 38 m³ montés sur 2 bogies
à 2 essieux (18.500.000 fr).-

Tout en n'ayant pas d'objections à l'approbation de ce
marché, la Sous-Commission croit devoir relever deux inexacti-
tudes dans la note du service (4ème alinéa de la page 2), expo-
sant la question.

Cette note laisse supposer, en effet, que le Ministre
n'avait envisagé que de confier la construction du matériel neuf
aux industriels réparateurs, alors qu'il avait envisagé l'alter-
native de la construction de ce matériel dans les ateliers de
la Société Nationale. Elle laisse croire également qu'il existe
encore un minimum d'heures de travail garanti, alors que les
contrats avec S.O.M.U.A. ont été résiliés pour le 31 décembre
1938.

.....

4894 - 5°) Contrat avec la Société Hydro-Electrica del Ampurdan, représentée par MM. LAUBET et SANTULLANO, en vue de la fourniture d'énergie électrique en Espagne.

La Sous-Commission ne peut examiner la question, qui sera soumise directement au Comité de Direction, les documents la concernant n'ayant pas encore été distribués.

COMITE DE DIRECTION
du 10 janvier 1939

—
QUESTIONS DIVERSES
—

- Voyage du Comité de Direction à Lyon.
- Gratifications, honorarists.

Fichet remis à M. le Président GUINARD et à
M.W. LE BESSERAIS, SURLEAU, FILIPPI.

9 janvier 1939

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Comité de Direction

Séance du mardi 10 janvier 1939
88, rue Saint-Lazare, à 16 heures 30

ORDRE DU JOUR DEFINITIF

=====
I - Adoption du procès-verbal

II - Comptes rendus hebdomadaires :

1°) Trafic, recettes, mouvement, etc....

2°) Trésorerie.

III - Marchés et commandes

a) de la compétence du
Conseil d'Administration

4701 1°) Avenant à la Convention du 26 décembre 1921 ()
avec la Société d'Outillage Mécanique et () Rapporteur :
d'Usinage d'Artillerie (S.C.M.U.A.) pour la (M. BOUFFANDEAU
réparation de matériel G.V. dans les ate-)
liers de Vénissieux - Région Sud-Est - ()
(3.050.000 fr). ()

.....

b) de la compétence du
Comité de Direction

- 450^{bis} 1°) Avenant à un marché avec la Compagnie française pour l'Exploitation des précédés Thomson-Houston à Paris relatif à l'équipement en block automatique de la zone des postes électrodynamiques IV et V de la gare de Villeneuve-St-Georges - Région Sud-Est - (dépense supplémentaire: 1.961.600 fr - marché primitif : 829.400 fr).
- 4763 2°) Marché avec la Société d'Outillage Mécanique et d'Usinage d'Artillerie (S.O.M.U.A.) pour la fourniture de 50 tenders de 38 m³ montés sur 2 bogies à 2 essieux (18.500.000 fr).
- 4727 3°) Marché avec la Société d'Outillage Mécanique et d'Usinage d'Artillerie (S.O.M.U.A.) à Vénissieux pour la réparation de matériel P.V. - Région Sud-Est - (3.350.000 fr environ).
- 4080 (+) 4°) Marché avec la Société l'Aster pour l'installation à St-Denis (Les Joncherolles) d'un garage pour matériels à voyageurs et création d'un dépôt - Région Nord - (1.704.000 fr).
- (+) 5°) Contrat avec la Société Hydro-Eléctrica del Ampurdan, représentée par MM. LAUDET et SANTULLANO, en vue de la fourniture d'énergie électrique en Espagne.

IV - Service Commercial

- 1°) Projet d'arrangement entre la Compagnie du Chemin de fer Métropolitain de Paris et la S.N.C.F., déterminant les conditions dans lesquelles sera assuré, par le Métropolitain, le service des marchandises sur la ligne de Paris-Luxembourg à Massy-Palaiseau et l'embranchement de Bourg-la-Reine à Sceaux-Robinson. (1)
- 2°) Relèvement des tarifs de camionnage à la gare de Rouen-Martainville pour la desserte de Rouen (122.832 habitants) - Région Ouest -.

(+) Question n'ayant pas figuré sur l'ordre du jour précédemment distribué.
(1) Une note a été distribuée le 26 décembre 1938.

- 3°) Tarif spécial P.V. n° 7 :
- Remplacement de la tarification par 10 tonnes actuellement prévue au chapitre 2, paragraphe II, pour les transports de combustibles reçus par les porcelaineries du Berry et du Limousin, par une tarification par 20 tonnes.
 - Extension aux porcelaineries du Limousin de l'obligation de souscrire un engagement de fidélité pour bénéficier des dispositions dudit paragraphe.
- 4°) Création, au chapitre 2, du tarif spécial P.V. n° 9, d'une tarification réduite pour les "grignons d'olives broyés et deshuilés" reçus par les gares de La Motte-Sainte-Rosseline et Le Muy et la "farine de grignons d'olives" expédiée par ces mêmes gares.
- 5°) Proposition tendant à concéder dans le chapitre 1^{er} du tarif spécial P.V. n° 15 :
- a) à l'"huile lourde de goudron de houille ou de lignite" des tarifications par expédition d'au moins une tonne et par wagon chargé de 5 tonnes;
 - b) au "goudron minéral" une tarification par wagon chargé de 5 tonnes.
- (+) 6°) Création d'un prix ferme en faveur des transports de bois non dénommés, en grume, effectués de Gémozac sur Jeumont-frontière.
- (+) 7°) Tarif spécial P.V. n° 14 - chapitre 51 § II.
Extension aux lignes de la Régie Départementale des Voies Ferrées du Dauphiné de la tarification prévue sur les lignes de la S.N.C.F. pour les demi-produits métallurgiques.
- (+) 8°) Modification des tarifs voyageurs en vue d'inscrire des prix globaux en supprimant l'obligation actuelle de multiplier les prix indiqués par le coefficient 1,00893 (suite aux questions n° IV - 1° de la réunion du 18 octobre 1938 et n° IV - 5° de la réunion du 6 décembre 1938).
- (+) - Compte rendu de tarifs.

.....

(+) Question n'ayant pas figuré sur l'ordre du jour précédemment distribué.

V - Projets

1°) Remplacement de 3 autorails de 500 à 600 ch. par 4 autorails de Dietrich de 320 ch. dans le programme de commandes d'autorails des exercices 1938-1939.

VI - Conditions de passage à la S.N.C.F. des caisses des retraites des Réseaux. (Rapporteurs :
(MM. GALLIOT
(de TARDE
) LIAUD

VII - Marchés d'entreprises de la S.N.C.F. (Rapporteurs :
(MM. TOUTEE
) JACQUET

VIII - Questions diverses.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Comité de Direction

Séance du mardi 10 janvier 1939
88, rue Saint-Lazare, à 16 heures 30

ORDRE DU JOUR

I - Adoption du procès-verbal

II - Comptes rendus hebdomadaires :

- 1°) Trafic, recettes, mouvement, etc....
- 2°) Trésorerie.

III - Marchés et commandes

a) de la compétence du
Conseil d'Administration

4761 1°) Avenant à la Convention du 26 décembre 1921 ()
 avec la Société d'Outillage Mécanique et) Rapporteur :
 d'Usinage d'Artillerie (S.C.M.U.A.) pour la (M. BOUFFANDEAU
 réparation de matériel G.V. dans les ate-)
 liers de Vénissieux - Région Sud-Est - ()
 (3.050.000 fr).

b) de la compétence du
Comité de Direction

- 450^{bis} 1°) Avenant à un marché avec la Compagnie française pour l'Exploitation des procédés Thomson-Houston à Paris relatif à l'équipement en block automatique de la zone des postes électrodynamiques IV et V de la gare de Villeneuve-St-Georges - Région Sud-Est - (dépense supplémentaire: 1.961.600 fr - marché primitif : 829.400 fr).
- 4763 2°) Marché avec la Société d'Outillage Mécanique et d'Usinage d'Artillerie (S.O.M.U.A.) pour la fourniture de 50 tenders de 38 m³ montés sur 2 bogies à 2 essieux (18.500.000 fr).
- 4727 3°) Marché avec la Société d'Outillage Mécanique et d'Usinage d'Artillerie (S.O.M.U.A.) à Vénissieux pour la réparation de matériel P.V. - Région Sud-Est - (3.350.000 fr environ).

IV - Service Commercial

- 1°) Projet d'arrangement entre la Compagnie du Chemin de fer Métropolitain de Paris et la S.N.C.F., déterminant les conditions dans lesquelles sera assuré, par le Métropolitain, le service des marchandises sur la ligne de Paris-Luxembourg à Massy-Palaiseau et l'embranchement de Bourg-la-Reine à Sceaux-Robinson. (1)
- 2°) Relèvement des tarifs de camionnage à la gare de Rouen-Martainville pour la desserte de Rouen (122.832 habitants) - Région Ouest -

(1) Une note a été distribuée le 26 décembre 1938.

- 3°) Tarif spécial P.V. n° 7 :
- Remplacement de la tarification par 10 tonnes actuellement prévue au chapitre 2, paragraphe II, pour les transports de combustibles reçus par les porcelaineries du Berry et du Limousin, par une tarification par 20 tonnes.
 - Extension aux porcelaineries du Limousin de l'obligation de souscrire un engagement de fidélité pour bénéficier des dispositions dudit paragraphe.
- 4°) Création, au chapitre 2, du tarif spécial P.V. n° 9, d'une tarification réduite pour les "grignons d'olives broyés et deshuilés" reçus par les gares de La Motte-Sainte-Rosseline et Le Muy et la "farine de grignons d'olives" expédiée par ces mêmes gares.
- 5°) Proposition tendant à concéder dans le chapitre 1^{er} du tarif spécial P.V. n° 15 :
- a) à l'"huile lourde de goudron de houille ou de lignite" des tarifications par expédition d'au moins une tonne et par wagon chargé de 5 tonnes;
 - b) au "goudron minéral" une tarification par wagon chargé de 5 tonnes.

V - Projets

- 1°) Remplacement de 3 autorails de 500 à 600 ch. par 4 autorails de Dietrich de 320 ch. dans le programme de commandes d'autorails des exercices 1938-1939.

VI - Conditions de passage à la S.N.C.F. des caisses des retraites des Réseaux. (Rapporteurs:
) MM. GALLIOT
(de TARDE
) LIAUD

VII - Marchés d'entreprises de la S.N.C.F. (Rapporteurs :
) MM. TOUTEE
(JACQUET

VIII - Questions diverses.

M. René MAYER prie Monsieur le
Président de bien vouloir l'excuser de
ne pouvoir assister à la séance du
Comité de Direction du 10 janvier
1938.

10 janvier 1938

Comité de Direction

Séance du 10 janvier 1939

I - Adoption du Procès-verbal

Adopté

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

PROJET

Comité de Direction

Séance du 27 décembre 1938

La séance est ouverte à 16 heures, sous la présidence de
M. GUINAND, Président.

Sont présents : MM. GRIMPRET, Vice-Président

BOUFFANDEAU
ARCN

GOY
FREDAULT

Assistent à la séance: MM. LE BESNERAIS, Directeur Général
FILIPPI, Secrétaire Général

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

MM. RENDU, Commissaire adjoint du
Gouvernement

CHARBONNEAUX, Commissaire suppléant

Adoption du
procès-verbal.-

QUESTION I - Adoption du procès-verbal.-

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le procès-verbal
de la séance du 20 décembre 1938 est adopté.

Comptes rendus
hebdomadaires.-

QUESTION II - Comptes rendus hebdomadaires.-

1°) Trafic, recettes, mouvement, etc....

Au cours de la 51ème semaine, le nombre des wagons chargés
a été de 269.261, en diminution de 26,5 % par rapport à la
semaine correspondante de 1937.

Les recettes de la 50ème semaine accusent, par rapport

.....

aux recettes correspondantes de 1937, calculées sur la base des mêmes taux de perception, une diminution de 17,2 % pour les marchandises et de 14,4 % pour les voyageurs.

2°) Trésorerie -

M. FILIPPI rend compte de la situation de trésorerie.

Marchés et commandes.-

QUESTION III - Marchés et commandes.-

a) de la compétence du Conseil d'Administration

1 - Marchés soumis par application de l'art.11 du décret du 31 août 1937-

- Sur le rapport de M. ARON, le Comité arrête les propositions qui seront soumises au Conseil d'Administration, en ce qui concerne la question suivante inscrite à l'ordre du jour de la séance du 28 décembre 1938 :

- 1°) Location de wagons aux Sociétés Frigorifiques
Contrats passés par :
- les Compagnies du Nord et du P.L.M. avec la Société d'Exploitation des Transports et Entrepôts frigorifiques,
- le Réseau de l'Etat avec la Société d'Exploitation des wagons frigorifiques du Réseau de l'Etat. (1)

- D'autre part, le Comité prend acte de la désignation de Rapporteurs en ce qui concerne les marchés, traités et avenants suivants, inscrits à l'ordre du jour du Conseil d'Administration du 28 décembre 1938 :

- 2°) Location à la Société du LOUVRE d'un immeuble à usage commercial situé à Paris, rue Saint-Lazare, n^{os} 108 et 110 - Région Ouest - (redevance perçue en 1937 : 2.000.675 fr - durée 18 ans expirant le 1er avril 1952)

Rapporteur : M. JACQUET

.....

(1) M. GOY n'a pas pris part au vote.

3°) Location à la Société du LOUVRE d'un immeuble à usage commercial situé dans les dépendances de la gare de Paris-Orsay - Région Sud-Ouest - (redevance perçue en 1937 : 760.290,15 et le remboursement des charges s'élevant à : 153.348,44 - durée 32 ans expirant le 5 juillet 1955).

Rapporteur : M. JACQUET

4°) Contrats avec l'Union d'Electricité et avec la Société d'Interconnexions de la Région Parisienne (Inter-Paris) relatifs à la fourniture d'énergie électrique pour traction (Banlieue et ligne Paris-Le Mans) - Région Ouest - (redevance annuelle 44,5 millions - Expiration de ces contrats le 30 juin 1966).

Rapporteur : M. CRESCENT

5°) Convention passée avec la Société "Etablissement Maritime de Caronte" pour le déchargement des combustibles à Caronte - Région Sud-Est - (dépenses en 1937 : 6.243.000fr auxquelles se sont ajoutées des charges financières s'élevant pour la même année à : 3.687.000 fr).

Rapporteur : M. GALLIOT

6°) Location à la Société anonyme des Huiles, Goudrons et Dérivés de 71 wagons-citernes de 248 hl - Région Ouest - (redevance annuelle : 486.000 fr).

Rapporteur : M. ARON

- Enfin, le Comité prend acte de l'inscription des deux traités suivants à l'ordre du jour de la séance du Conseil d'Administration du 28 décembre 1938 :

7°) Convention passée avec la Société anonyme André CITROEN pour la location des bâtiments des messageries de la gare de Paris-Saint-Lazare et projet de 4ème anevant - Région Ouest - (redevance annuelle : 750.000 fr - durée : 20 ans).

- 8°) Traité de factage de la gare de Marseille-St-Charles et de transit des colis postaux à la gare de Marseille - Joliette et Arenç (914.230 habitants) - Région Sud-Est -

2 - Autres marchés -

Le Comité prend acte de la désignation de rapporteurs en ce qui concerne les marchés, traités et avenants suivants inscrits à l'ordre du jour du Conseil d'Administration du 28 décembre 1938 :

- 1°) Avenant à un contrat avec la Société Artésienne de Force et Lumière relatif à la fourniture de l'énergie électrique dans 46 gares et établissements - Région Nord - (redevance annuelle : 1.766.500 fr).

Rapporteur : M. CRESCENT

- 2°) Avenant à un contrat avec la Société d'Electricité de la Région de Valenciennes-Anzin relatif à la fourniture d'énergie électrique dans 20 gares et établissements - Région Nord - (redevance annuelle : 733.500 fr).

Rapporteur : M. CRESCENT

- 3°) Avenant à deux contrats avec la Société Nord-Lumière (Le Triphasé) pour la fourniture de l'énergie électrique dans 25 gares et établissements de la Région parisienne et dans 63 gares et établissements des départements de l'Oise et de la Seine-et-Oise - Région Nord - (redevance annuelle : 4.063.568 fr).

Rapporteur : M. CRESCENT

- 4°) Vente d'énergie électrique à la Société de Constructions électriques et mécaniques Alsthom à Tarbes - (redevance annuelle : 750.000 fr), et aux ateliers de réparations de wagons de St-Pierre-des-Corps (redevance annuelle : 567.000 fr) - Région Sud-Ouest -

Rapporteur : M. CRESCENT

.....

- 5^e) 8ème avenant à la Convention avec la Société "La Lilloise" pour la réparation de locomotives - Région Nord - (10.710.000 fr) et avenant au marché avec la Société "Les Ateliers de Construction du Nord de la France et des Mureaux" pour la réparation de locomotives - Région Est - (51.000.000 fr).

Rapporteur : M. GALLIOT

- 6^e) Avenant à un marché passé avec la Compagnie des Signaux et Entreprises Electriques pour l'installation du block automatique par signaux lumineux entre Etampes et Les Aubrais - Région Sud-Ouest-(dépense supplémentaire : 1.216.078 fr pour un marché primitif de 2.050.000 fr porté à 2.849.686 fr).

Rapporteur : M. JACQUET

- 7^e) Vente des tabacs dans les gares.

Rapporteur : M. MOREAU-NERET

- 8^e) Marché avec "Les Forges et Chantiers de la Méditerranée" pour la construction de deux paquebots destinés à la ligne de Dieppe-Newhaven - (57.680.000 fr).

Rapporteur : M. MOREAU-NERET

- D'autre part, le Comité prend acte de l'inscription du traité suivant à l'Ordre du Jour de la séance du Conseil d'Administration du 28 décembre 1938 :

- 9^e) Traité avec la Compagnie Générale des Eaux pour la fourniture d'eau potable et non potable à diverses installations ferroviaires de la Région Parisienne (5 millions).

.....

b) de la compétence du
Comité de Direction

1 - Marchés soumis par application de l'article 11 du décret du 31 août 1937

- Le Comité donne un avis favorable à la prise en charge par la Société Nationale du traité suivant :

- 8°) Bail relatif à la location du local occupé anciennement par le Bureau P.L.M. à Genève, 16, place Cornavin, et bail de sous-location de ce local à la Société SWISSAIR -
- Région Sud-Est -

Par contre, le Comité donne un avis défavorable à la prise en charge par la Société Nationale du contrat suivant :

- 3°) Bail de 3 ans pour la location de locaux à usage de bureaux, 22, Boulevard de la Bastille, à Paris - Région Sud-Est -
(redevance payée annuellement : 65.000 fr).

Enfin, le Comité décide, conformément à la délibération du Conseil d'Administration du 29 juin 1938, concernant les marchés passés par les anciens Réseaux d'Etat, de se borner à transmettre à la Commission des Marchés, par application de la dépêche du Ministre des Travaux Publics du 9 juin 1938, les contrats et traités suivants :

- 1°) Rétrocession d'énergie électrique à la Société CITROEN pour les locaux qu'elle occupe, place de l'Europe.
- Région Ouest - (redevance versée en 1937 : 128.870 fr).

- 2°) Rétrocession d'énergie électrique à la Société CINEAC pour les locaux qu'elle occupe en gare de Paris-Montparnasse
- Région Ouest - (redevance versée en 1937 : 121.104 fr).

.....

4°) Contrat avec la Compagnie Générale des Eaux pour la fourniture d'eau à la gare de Rennes - Région Ouest - (redevance payée en 1937 : 105.625 fr)

5°) Traité avec la Société Frigorifique de Paris-Vaugirard-Marchandises pour l'exploitation d'un entrepôt frigorifique en gare de Paris-Vaugirard-Marchandises - Région Ouest - (prélèvement minimum sur les recettes brutes: 60.000 fr - redevance perçue en 1937 pour fourniture d'énergie électrique : 313.000 fr),

étant entendu que la Région devra entamer des négociations

avec la Sté **Frigorifique** en vue, notamment, d'obtenir une diminution de la durée de ce traité.

6°) Location à la Société CAREL et FOUCHÉ d'un chantier de réparation de wagons dans l'ancienne gare de secours de Gaillon-Aubevoye (ligne de Paris à Rouen) - Région Ouest - (loyer annuel : 57.488 fr).

7°) Location à la Société Générale des huiles de pétrole de 20 wagons-citernes pour le transport des produits blancs - Région Ouest - (redevance annuelle : 131.400 fr)

2 - Autres marchés -

-D'une part, le Comité approuve les marchés et traités suivants :

1°) Marché avec la Société Automobiles Industriels SAURER relatif à la fourniture de moteurs pour autorails Lorraine - Région Ouest - (1.050.000 fr)

2°) Traités de manutention avec l'Entreprise Ferroviaire concernant les chantiers de Dijon-Perrigny, Lyon-Guillotière Lyon-Vaise, Lyon-Perrache, Marseille-Joliette et Arenc, Rognac et Saincaize - Région Sud-Est -

- 4°) Marchés pour la fourniture de 6056 tonnes environ de tubes et tuyaux en acier doux - Ensemble des Régions - (dont un marché de 16.820.314 fr avec la Société anonyme d'ESCAUT ET MEUSE et un autre de 8.674.913 fr avec la Société LOUVROIL, MONTBARD, AULNOYE).

- D'autre part, le Comité décide d'inscrire le marché suivant à l'Ordre du Jour du Conseil d'Administration du 28 décembre 1938 :

- 3°) Marché avec les Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire-Penhoët pour la construction d'un cargo destiné à la ligne Dieppe-Newhaven (8.585.000 fr),

cette affaire étant liée à celle de la construction de deux paquebots destinés à la même ligne, inscrite à l'ordre du jour de ladite séance.

Service Commercial-

QUESTION IV - Service Commercial

Le Comité approuve les propositions suivantes :

- 1°) Création, au tarif spécial de transit G.V.n° 303, d'un chapitre 100-A nouveau comportant, pour les fruits et légumes d'Algérie, de Tunisie et du Maroc destinés à la Grande-Bretagne, des prix de transport applicables par wagon de 5 tonnes, d'Alger, Bône, Oran, Philippeville, Tunis ou Casablanca (via Bordeaux-Bastide, Bordeaux-St-Jean, Marseille-Joliette ou Port-Vendres) aux ports de Boulogne, Dieppe et Dunkerque.

Il s'agit d'augmenter le trafic des exportations de fruits et légumes de l'Afrique du Nord sur l'Angleterre en transit par la France . L'abaissement consenti est de l'ordre de 50 % en moyenne, mais on escompte que la mesure envisagée fera plus que doubler le tonnage en question, dont les tarifs actuels empêchent le développement .

.....

- 2°) Modification du chapitre 2 du Titre VIII du tarif des Dispositions Diverses en vue de prévoir la délivrance des billets d'aller et retour de loisirs agricoles pendant toute l'année, et non du 1er octobre au 31 mars comme actuellement.

Il s'agit d'une mesure demandée par le Ministre des Travaux Publics et qui tend à assimiler les billets de loisirs agricoles aux billets populaires de congé annuel.

- 3°) Tarif général P.V. et Tarif spécial P.V. n° 15

- a) déclasser de la 4ème à la 5ème série la tarification prévue au tarif général pour les "Foyers parageles" et inscrire cette marchandise au chapitre 1er du Tarif spécial P.V. n° 15 avec application des prix des barèmes 69 et 235/72.
- b) supprimer, dans le tarif spécial P.V. n° 15, chapitre 1er, § 1er, l'indication du barème M 5, lorsque ce barème est applicable à toutes distances.

Il s'agit notamment de fixer à la voie ferrée un trafic de 200 tonnes qui, à défaut, est appelé à disparaître, la recette y afférente passant de 38.000 fr à 23.000 fr par an.

- 4°) Insertion, dans le chapitre 9, § II du tarif spécial P.V. n° 15, d'une clause prévoyant le retour à vide gratuit des citernes ayant servi au transport du goudron de houille de Port-St-Louis-du Rhône à Lyon effectué aux conditions dudit paragraphe. Cette gratuité serait accordée par détaxe, sous condition de remise d'un trafic annuel de goudron de houille de 6.000 tonnes au minimum et de 10.000 tonnes au maximum dans la relation précitée.

Il s'agit d'une mesure de nature à procurer à la S.N.C.F. une recette supplémentaire de l'ordre de 353.000 fr par an.

- 5°) Extension à la gare de Douai entemps que destinataire, des dispositions prévues au chapitre 13 du tarif à vitesse unique (animaux vivants)

La réalisation de la mesure entraînerait une perte de recettes de 16.000 fr par an sur le trafic acquis, mais, compte tenu de la récupération de trafic escomptée, il en résulterait pour la Société Nationale un gain annuel de l'ordre de 65.000 fr.

Projets de commandes pour la
fourniture de traverses et
bois de chêne pour appareils
de voie (Campagne 1938-1939).-

QUESTION VII - Projets de commandes pour
la fourniture de traverses et bois de
chêne pour appareils de voie (Campagne
1938-1939).-

Le Comité approuve les propositions qui lui sont soumises.

Cautionnement des soumissions
souscrites par la Société "Les
Consommateurs de Pétrolé" pour
ses opérations en douane.-

QUESTION VIII - Cautionnement des sou-
missions souscrites par la Société "Les
Consommateurs de Pétrole" pour ses opé-
rations en douane .-

Le Comité prend acte de la désignation de M. GRUNEBAUM-BALLIN
comme Rapporteur de cette question, qui figure à l'ordre du jour
du Conseil d'Administration du 28 décembre 1938.

Questions
diverses.-

QUESTION IX - Questions diverses.-

- a) Modalités de liquidation de
la retraite de fonctionnaires
soumis à l'ancien règlement P. O.-

Le Comité approuve les propositions qui lui sont soumises.

- b) Représentation de la Société Nationale
au sein du Conseil d'Administration de
la Société de Crédit Immobilier des
Chemins de fer de l'Est.-

Le Comité désigne M. RIDET, Ingénieur en Chef du Service de
la Voie et des Bâtiments de la Région Est, pour représenter la
Société Nationale au Conseil d'Administration de la Société de
Crédit Immobilier des Chemins de fer de l'Est, en remplacement de
M. BOUCHE-LECLERCQ.

c) Nominations dans le personnel.-

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Comité donne un avis favorable aux nominations suivantes :

A l'échelle M :

- Avec effet du 1er janvier -
- M. PORCHEZ, Directeur à la S.N.C.F.

A l'échelle L :

- Avec effet du 1er janvier -
- M. BERTHELOT, Chef du Service de l'Exploitation - Région Sud-Ouest.
- M. WISDORFF, Chef du Service du Matériel et Traction - Région Est.

- Avec effet du 1er février -
- M. R. LEVI, Chef du Service de la Voie - Région Ouest.

A l'échelle K :

- Avec effet du 1er janvier +
- M. RIDET, Chef du Service Régional (Voie) - Région Est.
- M. LEMAIRE, Chef Adjoint du Service Central des Installations Fixes.
- M. MAROIS, Chef Adjoint du Service Commercial.

- Avec effet du 1er février -
- M. DARGEOU, Chef du Service Régional (Exploitation)-Région Est.
- M. VAGOGNE, Chef de la 1ère Division du Secrétariat Général.
- M. DUGAS, Chef du Service Technique de la Direction Générale.

A l'échelle J :

- Avec effet du 1er janvier +
- M. AURENGE, Chef du Service du Contentieux.
- M. OLIVIER, Chef de la Division Centrale du Contrôle des Marchés.
- M. DREYFUS, Chef de la Division Régionale (Mouvement)-Région Sud-Ouest.

.....

- M. ESCOLLE, Chef de la Division Centrale du Trafic-Marchandises
Service Commercial.
- M. LEZER, Direction de l'Exploitation - Région Sud-Est.

- Avec effet du 1er février -

- M. LAMARQUE, Chef de la Division Régionale (Mouvement) - Région
Nord.
- M. DUPIN, Chef de la Division Centrale de la Sécurité et des
Questions sociales - Service Central du Personnel.

A l'échelle I :

- Avec effet du 1er janvier -

- M. LEFORT, Chef de la 2ème Division du Service Central du Personnel.
- M. BARILLOT, Chef de la Division Régionale Etudes (Electricité)
Région Sud-Ouest.
- M. GILMAIRE, Division du Mouvement - Région Sud-Ouest.
- M. RABOURDIN, Chef de la Division Administrative Exploitation
Région Est.
- M. QUERON, Direction Régionale - Région Sud-Est.
- M. NAUDY, Détaché à la Compagnie du Midi.

- Avec effet du 1er février -

- M. BLONDEL, Chef de la Division Entretien Voie - Région Sud-Ouest.
- M. COTTINET, Chef de la Division Régionale Commerciale - Région
Ouest.
- M. CALOT, Service du Contentieux.
- M. SCHURR, Chef de la Division Régionale de la Traction - Région
Nord.

- Sur la proposition de M. LE BESNERAIS, le Comité donne un
avis favorable aux nominations suivantes :

A l'échelle H :

- Avec effet du 1er janvier -

- M. VERNIER, Chef de la Division Régionale Mouvement - Région Ouest.
- M. BÈS, Chef de la Division Administrative Exploitation - Région
Sud-Est.

.....

- M. MAINCENT, Chef de la Division Régionale Traction - Région Ouest.
- M. PICARD, Service Central Matériel.
- M. KIFFER, Service des Approvisionnements, Commandes et Marchés.
- M. MARTIN, Service du Matériel et Traction - Région Ouest.
- M. ANTONINI, Chef de la 2ème Division du Secrétariat Général.

- Avec effet du 1er février -

- M. SAUVAJOL, Chef de la Division Centrale Voyageurs du Service Central du Mouvement.
- M. RIOU, Chef de la Subdivision du Mouvement Traction - Région Sud-Ouest.
- M. PERNOT, Chef adjoint du Service du Budget.
- M. RAME, Chef de la Division Centrale au Trafic-voyageurs.

A l'échelle G :

- Avec effet du 1er janvier -

- M. DOUDRICH, Chef de la Division Centrale des Affaires Générales Commerciales.
- M. ALADENISE, **Chef des subdivisions de la Comptabilité Générale (Services Financiers).**
- M. Arm. BERNARD, Chef des Subdivisions de la Comptabilité et du Contrôle des Recettes.
- M. SCHUTZ, Chef du Service de l'Exploitation de la Sous-Direction de Strashourg.
- M. BOILLOT, Chef de la Division Etudes Exploitation - Région Ouest.
- M. TOURNEUR, Chef de la Division Etudes (autorails) - Matériel et Traction - Région Ouest.
- M. TESSIER, Division Traction - Région Sud-Est.

- Avec effet du 1er février -

- M. GUIBERT, Division Commerciale - Région Nord.
- M. SANTINI, Chef de la Division Centrale des Combustibles. (A.C.M.)
- M. PERRIN, Service de la Voie - Région Ouest.
- M. DOLLE, Chef de la Subdivision Voitures et Wagons - Région Nord.
- M. BARDIN, Chef de la Subdivision des Tarifs - Région Nord.

.....

A l'échelle F :

- Avec effet du 1er janvier -
- M. DEFFORGES, Division du Mouvement - Région Est.
- M. MERMET, Chef de la Subdivision des Tarifs-Exploitation -
Région Est.
- M. VEAUX, Service de l'Exploitation de la Sous-Direction de
Strasbourg.
- M. LOHIER, Chef de la Subdivision des Tarifs-Exploitation -
Région Sud-Ouest.
- M. BORDIER, Représentant de la S.N.C.F. à Luxembourg.
- M. FONLUPT, Division des Etudes - Voie - Région Sud-Est.
- M. GONON, Chef de Cabinet de M. le Président du Conseil d'Admi-
nistration.
- M. EHRMANN, Service de la Voie de la Sous-Direction de Strasbourg
- Avec effet du 1er février -
- M. GROS, Chef de la Division des Commandes - Service A.C.M.
- M. LEGUILLE, Division des Etudes (machines) Matériel et Traction
Région Sud-Est.
- M. LONG, Division du Contrôle de la Circulation - Service Central
du Mouvement.
- M. HUTTER, Service Technique de la Direction Générale.

A l'échelle E :

- Avec effet du 1er janvier -
- M. DUVAL, Division Centrale Voitures et Wagons.
- M. JOUVELET, Division Centrale Traction.
- M. MANSARD, Chef du Service des Retraites.
- M. JOUFFROY, Chef des Services Administratifs de la Direction
Régionale-Région Est.
- M. DELEEYAYE, Chef de l'Arrondissement (Voie) de Lille.
- M. CONTEJEAN, Chef de la Subdivision Matériel Moteur - Région Ouest.
- M. PICARD, Chef de l'Arrondissement (Exploitation) de Dijon.
- M. GERVIE, Chef du 4ème Arrondissement (Voie) de Lyon - Région
Sud-Est.
- M. ABELOOS, Division des Etudes - Région Sud-Ouest.

- Avec effet du 1er février -

- M. MASSIN, Division Centrale des Commandes (Service A.C.M.).
- M. DUPUIS, Chef de l'Arrondissement (Traction) de Charleville.
- M. MARTELOT, Division (Traction) - Région Est.
- M. PEIRANI, Chef de la Subdivision d'Etudes Bâtiment (études pour l'ensemble de la S.N.C.F.).
- M. YOLLANT, Division du Matériel - Région Nord.
- M. LAMORRE, Chef de l'Arrondissement de Paris-Montparnasse.
- M. LEPAGE, Chef de la Subdivision Régionale (signalisation) - Région Ouest.
- M. de MONTIGNY, Ateliers de Bordeaux.
- M. BARRE, Chef de l'Arrondissement (Exploitation) de St-Quentin
- M. PIERDET, Chef de l'Arrondissement (Traction) de Dijon.
- M. PEHUET, Chef de l'Arrondissement (Voie) de Caen.

- Avec effet du 1er octobre 1938 -

- M. MORO, Chef de l'Arrondissement (Traction) de Nîmes.

A l'échelle D :

- Avec effet du 1er janvier -

- M. WALTISPURGER, Chef adjoint du Service des Retraites.
- M. WALTER, Chef de la Subdivision Centrale (Signalisation).
- M. ANDRE, Division des Effectifs.
- M. CLEMENT, Sous-Direction de Strasbourg (Personnel).
- M. MERCK, Chef de l'Arrondissement (Voie) de Valenciennes.
- M. DORIOT, Division de la Traction - Région Nord.
- M. MONTAUT, Chef de l'Arrondissement (Traction) de Rennes.
- M. EYMARD-DUVERNAY, Chef de l'Arrondissement (Exploitation) de St-Etienne.
- M. DAUCAN, Division Administrative (Exploitation) - Région Sud-Ouest.
- M. BONIS, Division des Etudes (Voie) - Région Sud-Ouest.
- M. FLU, Division du Service Général (Matériel).

.....

- Avec effet du 1er février -

- M. CARPENTIER, lère Division du Secrétariat Général.
- M. DURBECQ, Ateliers de Mohon (Traction) - Région Est.
- M. GLAZIOU, Division Administrative (Exploitation) - Région Est.
- M. MOTREUL, Chef de la Subdivision Personnel (Exploitation) -
Région Est.
- M. DEBRUILLE, Chef de la Subdivision Litiges (Exploitation) -
Région Nord.
- M. DUBAUX, Division Commerciale (Exploitation) - Région Nord.
- M. VIOSSAT, Division Traction - Région Ouest.
- M. MORON, Division Matériel (Subdivision Voitures-Wagons) -
Région Ouest.
- M. VERNE, Chef de la Subdivision Secrétariat Personnel (Traction)-
Région Sud-Est.
- M. TEILLAS, Chef de la Subdivision Secrétariat Personnel (Voie) -
Région Sud-Est.
- M. BOERI, Division Commerciale (Exploitation) - Région Sud-Est.
- M. PEAUDECERF, Chef de la Subdivision Litiges (Exploitation)
Région Sud-Ouest.
- M. VEQUE, Chef de l'Arrondissement (Traction) de Bordeaux.
- M. MIRAMON, Division Electricité (Traction) - Région Sud-Ouest.

- Avec effet du 1er octobre 1938 -

- M. STEIN, Chef de l'Arrondissement (Voie) de Rouen.

A l'échelle C +

- Avec effet du 1er janvier -

- M. MANTE, Division Marchandises (Mouvement).
- M. BUTOR, Division Trafic-Marchandises (Commercial).
- M. COLIN, 2ème Division (Presse).
- M. RIBART, 3ème Division (Sécurité et questions sociales).
- M. DELONG, Division des Etudes (Exploitation) - Région Est.
- M. GUERIN, Chef de la Subdivision Ouvrages d'Art (Voie) - Région
Est.
- M. BOURGUELLE, Chef de l'Arrondissement (Traction) de Valenciennes.

- M. FARGETTE, Subdivision signalisation et Installations électriques (Voie) - Région Nord.
- M. LECLERCQ, Chef de la Subdivision Comptabilité (Voie) - Région Nord.
- M. HENOUILLE, Division de l'Entretien (Voie) - Région Ouest.
- M. BARNOIN, Chef de l'Arrondissement (Exploitation) de Nevers.
- M. JUNIET, Chef du II^e Arrondissement (Voie) de Lyon
- M. JOUANNEAU, Chef de l'Arrondissement (Voie) de Montluçon.
- M. GOUA, Chef de la Subdivision signaux (Exploitation) - Région Sud-Ouest.

- Avec effet du 1^{er} février -

- M. de la PLACE de CHAUVAC, Chef de la Subdivision de la Comptabilité des Recettes et Transports spéciaux.
- M. LEGENDRE, Chef de la Subdivision Comptabilité (Voie) - Région Est.
- M. BARBIER, Approvisionnements (Bois) (Voie) - Région Est.
- M. JACQUOT, Division Commerciale (Exploitation) - Région Est.
- M. BOUCHAREINE, Division Mouvement (Exploitation) - Région Nord.
- M. THOUVENOT, 1^{ère} Subdivision signalisation (Voie) - Région Nord.
- M. CRETIN, Approvisionnements (Traction) - Région Nord.
- M. DELANNOY, Division Administrative (Exploitation) - Région Nord.
- M. RICHET, Division Administrative (Exploitation) - Région Nord.
- M. LAMBERT, Chef de l'Arrondissement (Traction) de Rennes.
- M. PARIS, Division Administrative (Personnel) (Traction) - Région Sud-Est.
- M. MARRE, Ateliers de Périgueux (Traction) - Région Sud-Ouest.
- M. PLANCHOU, Division Traction - Région Sud-Ouest.
- M. CHAPPEE, Division Electricité (Traction) - Région Sud-Ouest.
- M. POLLE-DEVIERMES, Approvisionnements (Traction) - Région Sud-Ouest.
- M. MAUZIN, Division Electricité (Traction) - Région Sud-Ouest.
- M. LARDEAU, Division Etudes (Exploitation) - Région Sud-Ouest.
- M. BONOT, Détaché à la Compagnie de l'Est.

.....

A l'échelle B :

- Avec effet du 1er janvier -

- M. d'ARGENTRE, Division du Service Général (Service Central du Matériel).
- M. GALLAND, Section du Contrôle des Recettes.
- M. MELIN, 1ère Division du Secrétariat Général.
- M. PATEL, Adjoint au Chef de l'Arrondissement (Exploitation) de Mulhouse.
- M. MARTIN, Adjoint au Chef de l'Arrondissement (Voie) de Paris-Nord.
- M. BUZENET, Subdivision Horaires (Exploitation) - Région Nord.
- M. MAHIEUX, Chef de la Subdivision Comptabilité (Voie) - Région Ouest.
- M. DULAC, Adjoint au Chef de l'Arrondissement (Exploitation) de Marseille.
- M. DEROUJILHE, Adjoint au Chef de l'Arrondissement (Traction) de Dijon.
- M. SALIN, Adjoint à l'Ingénieur Chef des Ateliers d'Arles.
- M. BARDOU, Adjoint au Chef de l'Arrondissement (Exploitation) de Toulouse.
- M. MAESTRE, Adjoint au Chef de l'Arrondissement (Traction) de Toulouse.
- M. FOURNOL, Adjoint au Chef de l'Arrondissement (Voie) de Bordeaux.
- M. GRANIER, Adjoint au Chef de l'Arrondissement (Voie) de Paris - Région Sud-Ouest.

- Avec effet du 1er février -

- M. GERBER, Comptabilité Spéciale Ouest (Services Financiers).
- M. ODIOT, Chef de l'Arrondissement (Voie) de Vesoul.
- M. DELAUNOY, Division Etudes (Exploitation) - Région Est.
- M. du PAN, Chef de l'Economat - Région Nord.
- M. GINISTY, Adjoint au Chef de l'Arrondissement (Traction) de Rennes.
- M. JOST, Adjoint au Chef de l'Arrondissement (Traction) de Paris-Ouest.
- M. GRISON, Approvisionnements (Bois) (Voie) - Région Ouest.

.....

- M. RIOU, Chef de l'Arrondissement (Traction) de Chambéry.
- M. BARJOT, Division des Etudes (Voie) - Région Sud-Est.
- M. GERVY, Division Administrative (Voie) - Région Sud-Est.
- M. BOULEAU, Chef de l'Arrondissement (Exploitation) de Montluçon.
- M. GODILLON, Division des Etudes (Exploitation) - Région Sud-Ouest.
- M. CUISINIER, Adjoint au Chef de l'Arrondissement (Voie) de
Limoges.
- M. NIODOT, Division des Etudes (Voie) - Région Sud-Ouest.
- M. ALLAIS, Division des Etudes (Voie) - Région Sud-Ouest.
- M. LERICQ, Division des Etudes (Voie) - Région Nord.

A l'échelle A :

- Avec effet du 1er janvier -

- M. EMION, lère Division (Secrétariat Général).
- M. LAURENT, Division Marchandises - (Mouvement).
- M. LEPINE, Division Voyageurs - (Mouvement).
- M. BRASSEUR, Service Général (Service Central des Installations
Fixes).
- M. LECLERC, Effectifs (Service Central du Personnel).
- M. FAUCHER, Trafic-Marchandises (Service Commercial).
- M. DEFER, Commandes (A.C.M.).
- M. DEPRET, Comptabilité spéciale Est, Division des Finances.

- Avec effet du 1er février -

- M. BOUR, Budget (Secrétariat Général).
- M. LAVOUX, Contentieux (Secrétariat Général).
- M. DEQUEKER, Subdivision Marchés (Service Central des Installations
Fixes).
- M. GIRARDOT, Administration du Personnel (Service Central du
Personnel).
- M. BRONNER, Affaires Commerciales générales (Service Commercial).
- M. CAMUS, Division des Finances.

.....

- Avec effet du 1er janvier -

- M. GUERVILLE, Adjoint au Chef de l'Arrondissement de Paris
(Exploitation) - Région Sud-Ouest
- M. FAYE, Adjoint au Chef de l'Arrondissement (Exploitation) de
Tours.
- M. BLANC, Adjoint au Chef de l'Arrondissement (Exploitation) de
Bordeaux.

- Avec effet du 1er février -

- M. MOUSSET, Division Commerciale (Exploitation) - Région Sud-Ouest.
- M. ROLLAND, Division Mouvement (Exploitation) - Région Sud-Ouest.
- M. BOURGEOIS, Adjoint au Chef de l'Arrondissement (Traction) de
Béziers.
- M. AUDDO, Adjoint à l'Ingénieur Chef des Ateliers de Tours
(Traction)
- M. LABADIE, Division Electricité (Traction) - Région Sud-Ouest.
- M. VALEZI, Division Administrative (Voie) - Région Sud-Ouest.
- M. LASSERRE, Division Administrative (Voie) - Région Sud-Ouest.
- M. MARCHAND, Adjoint au Chef de l'Arrondissement (Voie) - Région
Sud-Ouest.

- Avec effet du 1er janvier -

- M. SAVARIAU, Adjoint au Chef de l'Arrondissement (Exploitation)
de Caen.
- M. CHESNAIS, Division de la Traction - Région Ouest.
- M. GONTIER, Adjoint au Chef de l'Arrondissement (Exploitation) de
Rennes.
- M. AUBERT, Adjoint au Chef de l'Arrondissement (Exploitation) de
Rouen.
- M. SIMON, Adjoint au Chef de l'Arrondissement (Traction) de
Saintes.
- M. LANDEAU, Adjoint au Chef de l'Arrondissement (Traction) de
Paris-Ouest.
- M. LEGERON, Adjoint au Chef de l'Arrondissement (Exploitation) de
Saintes.

- Avec effet du 1er février -

- M. DEVAUX, Adjoint au Chef de l'Arrondissement (Exploitation) de
Montparnasse.

.....

- M. MARCHEIX, Adjoint au Chef de l'Arrondissement (Voie) de Caen.
- M. LEMOINE, Mouvement (Exploitation) - Région Ouest.
- M. MONNET, Voie - Région Ouest.
- M. TERRISSE, Adjoint au Chef de l'Arrondissement (Voie) de Paris-Montparnasse.

- Avec effet du 1er janvier -

- M. LARTILLEUX, Adjoint au Chef de l'Arrondissement (Exploitation) de St-Etienne.
- M. PLANTE, Représentant de la S.N.C.F. à Alger (Exploitation) - Région Sud-Est.
- M. GIBERT, Adjoint au Chef du 4ème Arrondissement (Voie) de Lyon.

- Avec effet du 1er février -

- M. d'INGUIMBERT, Adjoint au Chef de l'Arrondissement (Voie) de Marseille.
- M. CORNEBIZE, Adjoint au Chef de l'Arrondissement (Traction) de Chambéry.
- M. GALAND, Division Etudes (Traction) - Région Sud-Est.
- M. DELAUNAY, Division Matériel (Traction) - Région Sud-Est.

- Avec effet du 1er janvier -

- M. CHANIER, Service Général (Exploitation) - Région Est.
- M. LEVEJAC, Division Administration (Personnel) (Voie) - Région Est.
- M. MOKEL, Approvisionnements - Région Est.
- M. ERTZBISCHOFF, Etudes signaux (Voie) - Région Est.
- M. BAUMONT, Entretien (Voie) - Strasbourg.

- Avec effet du 1er février -

- M. FRANK, Entretien (Voie) - Strasbourg.
- M. A. BINET, Division Commerciale (Exploitation) - Région Est.
- M. HUREAUX, Adjoint au Chef de l'Arrondissement (Exploitation) de Troyes.
- M. ROBERT, Adjoint au Chef de l'Arrondissement (Exploitation) de Paris-Est.

.....

- M. COUTURIER, Ateliers de Mohon (Traction) - Strasbourg.
- M. CHARTON, Adjoint au Chef de l'Arrondissement (Voie) de Vesoul.

- Avec effet du 1er janvier -

- M. CHAPPELLET, Division Entretien (Voie) - Région Nord.
- M. CENDRE, Division Etudes (Exploitation) - Région Nord.
- M. GASC, Division Etudes (Voie) - Région Nord.
- M. ADINE, Adjoint au Chef de l'Arrondissement (Voie) de Valenciennes.
- M. DEHEN, Etudes locomotives (Traction) - Région Nord.

- Avec effet du 1er février -

- M. BOIVIN, Division Trafic (Exploitation) - Région Nord.
- M. CANTRAINNE, Adjoint au Chef de l'Arrondissement (Voie) de Lille.
- M. FEYEU, Division Traction - Région Nord.
- M. FONTAINE, Subdivision Etudes (Normalisation) (Traction) - Région Nord.

d) Mutations dans le personnel -

M. LE BESNERAIS rend compte au Comité des mutations suivantes :

- M. DUMAS, Directeur du Service de l'Organisation Technique, comme Directeur attaché à la Direction Générale.
- M. P. LEVY, Ingénieur en Chef Adjoint au Directeur du Service de l'Organisation Technique, comme Ingénieur en Chef attaché à la Direction Générale.
- M. GRANDJEAN, Chef du Service Régional de l'Exploitation, Région Est, comme Sous-Directeur de l'Exploitation de la Région Est à Strasbourg.
- M. CHRETIEN, Chef de la Division Entretien (Voie) - Région Ouest, comme Chef de la Division Administration du Personnel - Service Central du Personnel,
- M. MORISSON, Ingénieur Principal à la Commission Centrale d'Organisation Technique, comme Ingénieur à la Division de l'Entretien (Voie) - Région Ouest.

.....

- M. BIAIS, Chef de la Subdivision Etudes (Matériel) Région Sud-Ouest, comme Chef de la Subdivision Matériel Moteur Région Est.
- M. FEYRABEND, Chef du 4ème Arrondissement (Voie) de Lyon, comme Chef de l'Arrondissement (Voie) (Paris-Région Sud-Est).
- M. PICOT, Division des Etudes (Organisation Technique), comme Chef de l'Arrondissement (Voie) (Paris-Région Est).
- M. CAQUOT, Chef de l'Arrondissement (Voie) de Vesoul, comme Chef de l'Arrondissement (Voie) de Châlons.
- M. CHANTELOT, Chef de l'Arrondissement (Traction) à Chambéry, comme Chef de la Division de la Traction.
- M. BAUDOIN, Ingénieur Chef des Ateliers (Tractio,) de Périgueux, comme Ingénieur Chef des Ateliers (Traction) de Tours.
- M. LEFAUDEUX, Adjoint au Chef de l'Arrondissement (Voie) de Paris, Sud-Est, comme Adjoint au Chef de l'Arrondissement (Voie) de Nevers.
- M. MOUSTARDIER, Adjoint au Chef de l'Arrondissement (Voie) de Nevers, comme Adjoint au Chef de l'Arrondissement (Voie) de Paris - Région Sud-Est.
- M. VERNIER, Adjoint au Chef de l'Arrondissement (Exploitation) de Troyes, comme Adjoint au Chef de l'Arrondissement (Exploitation) de Paris - Région Est.
- M. BIENNES, Adjoint au Chef de l'Arrondissement (Exploitation) de Toulouse, comme Adjoint au Chef de l'Arrondissement (Exploitation) de Béziers.
- M. TARDY, Adjoint au Chef de l'Arrondissement (Voie) de Marseille, comme Adjoint au Chef de l'Arrondissement (Voie) de Nîmes.

e) Nomination de Chefs Adjointes des Services Centraux :

- M. LEMONNIER, Chef adjoint du Service Central du Mouvement.
- M. PONCET, Chef adjoint du Service Central du Matériel.
- M. LEMAIRE, Chef adjoint du Service Central des Installations Fixes.
- M. MAROIS, Chef adjoint du Service Commercial.

f) Fixation des fonctions des fonctionnaires dirigeant la Comptabilité et le Contrôle des recettes des Services Financiers.

- M. ALADENISE, Chef des Subdivisions de la Comptabilité Générale.
- M. Arm. BERNARD, Chef des Subdivisions de la Comptabilité et du Contrôle des Recettes.

- M. DUSSOL, Chef adjoint des Subdivisions de la Comptabilité et du Contrôle des Recettes.
- M. de la PLACE, Chef de la Subdivision de la Comptabilité des Recettes et Transports Spéciaux.
- M. MOUCHONNET, Chef de la Subdivision du Trafic-marchandises.
- M. DUCHAMBON, Chef de la Subdivision du Trafic-voyageurs et bagages.
- M. SCHERER, Chef de la Subdivision du Trafic international marchandises.

La séance est levée à 18 heures 45.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Comité de Direction

Séance du 27 décembre 1958

STENO REVUE ET CORRIGEE

La séance est ouverte à 16 heures, sous la présidence de
M. GUINARD, Président.

Sont présents : MM. GRIMPRET, Vice-Président

BOUFFANDEAU
ARON

GOY
FRANDELT

Assistent à la séance : MM. LE BESNERAIS, Directeur Général
FILIPPI, Secrétaire Général

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

MM. RENDU, Commissaire adjoint du
Gouvernement

CHARBONNEAUX, Commissaire suppléant.

Adoption du Procès-Verbal.-

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal.-

M. LE PRESIDENT.- Quelqu'un a-t-il des observations à présenter sur le Procès-Verbal de la séance précédente ? Il est adopté.

Comptes rendus hebdomadaires.-

QUESTION II - Comptes rendus hebdomadaires

1°) Trafic, recettes, mouvement, etc...

M. LE BESNERAIS.- La statistique des wagons chargés est tout à fait défavorable pour la 51ème semaine. Elle fait ressortir une baisse de 26,5 % par rapport à la semaine correspondante de 1957. Il faut en chercher la cause dans le froid qui a entraîné une très importante diminution des chargements dans l'ensemble des Régions.

.....

Il faut remarquer, sans doute, que la semaine correspondante de 1937 avait bénéficié d'un trafic plus élevé en prévision de la mise en vigueur, au 1er janvier 1938, des relèvements de tarifs. Il était donc normal de s'attendre à une légère baisse, mais pas de l'amplitude de celle que nous constatons.

M. GRIMPRET. - L'arrêt de la navigation sur les canaux, par suite du gel, n'a-t-il pas exercé une influence en sens contraire ?

M. LE BESNERAIS. - Cette influence est faible ; d'ailleurs, les canaux n'ont gelé qu'au bout d'un certain temps. D'autre part, le froid a également gêné le fonctionnement de nombreuses installations, c'est ainsi que les lavoirs des mines du Nord ont gelé et comme le charbon qu'elles livrent habituellement comprend pour une grande part, du charbon lavé, elles ont dû réduire leurs chargements dans une forte proportion.

Les mines de fer ont pu continuer à extraire mais, dans l'Est, certaines industries métallurgiques ont dû arrêter le travail.

L'agriculture également a suspendu ses expéditions. C'est bien une baisse de trafic général.

M. LE PRESIDENT. - Elle n'est que temporaire.

M. LE BESNERAIS. - Sans doute, mais il y a cependant des trafics qui ne se retrouveront pas : celui des huîtres par exemple, car les huîtres gelées sont incontestables.

Le trafic-voyageurs de Noël a été également très faible en raison du froid, d'une part, et en raison de ce fait que Noël cette année tombait un dimanche et n'a pas été l'occasion de congés supplémentaires. Le seul trafic important est celui à destination des sports d'hiver. Il faut y ajouter un intéressant afflux des Anglais sur la Côte d'Azur. Les Anglais ne vont plus, en ce moment, en Italie, par suite des événements.

.....

M. GRIMPRET.- Je voudrais signaler brièvement des difficultés qui se sont produites à la gare de Lyon, en ce qui concerne les départs pour les sports d'hiver. Les trains ont bien été doublés, même quadruplés, mais les voyageurs ne trouvaient pas la voiture où ils avaient loué leur place. Aucun agent n'était là pour les renseigner et les intéressés ont fini par prendre n'importe quel train.

M. LE BESNERAIS.- Je vérifierai ce point particulier dont je n'ai pas eu connaissance car, dans l'ensemble, tout s'est bien passé.

M. GOY.- J'ai pris moi-même le train à la gare de Lyon et j'ai constaté que les tableaux indicateurs mentionnaient, non seulement le numéro des voitures, mais encore l'indication des voitures comportant des couchettes et des wagons-lits. J'ai justement remarqué ces tableaux en raison des indications complètes qu'ils portaient.

M. GRIMPRET.- Le fait que je vous signale, et dont on m'a parlé, n'est peut-être qu'exceptionnel.

M. ARON.- Il y a eu quelque flottement et des retards importants le vendredi.

M. GRIMPRET.- C'est précisément le jour où se sont produites les difficultés qui m'ont été signalées et qui paraissent, ainsi, avoir été exceptionnelles.

M. LE BESNERAIS.- Au point de vue de la circulation, elle a été extrêmement gênée par le froid, qui a entraîné des difficultés dans la mise en service des machines à vapeur, dues notamment à ^{ce que} l'injecteur ou la pompe ^{était} gelé.

Par ailleurs, les soufflets gelés ont empêché l'accrochage rapide des voitures.

Le chauffage des trains a été lui aussi difficile à assurer, surtout aux gares limites où la traction à vapeur remplace la traction électrique et où il fallait, avant le départ du train, dégeler la conduite de chauffage qui avait été inutilisée pendant tout le parcours assuré par traction électrique.

Les chutes de neige qui ont suivi ont entraîné des complications nouvelles, et les deux points les plus affectés ont été la région de La Rochelle et de Niort d'une part, et la gare de l'Est d'autre part.

A la gare de l'Est, le Service de banlieue et l'arrivée des rapides et des express ont été assurés dans des conditions très défectueuses : c'est ainsi que les trains venant de Bâle ont dû être déviés sur la gare de Paris-Bastille.

La circulation est à peu près complètement rétablie et les retards sont plus faibles. Seuls les trains venant de Belgique et d'Allemagne ont encore, à l'heure actuelle, des retards de plusieurs heures, car ces deux pays ont été très gênés aussi par le froid et la neige.

Enfin, samedi, sur le Sud-Est, un orage violent a détruit toutes les communications électriques sur plus d'un kilomètre entre Saint-Cyr-sur-Mer et Bandol, causant ainsi des ~~xxxxxxx~~ perturbations dans la circulation.

M. LE PRESIDENT. - N'y a-t-il pas eu un déraillement important, encore qu'il n'y ait eu aucun accident de personne ? Il me semble en avoir lu le compte rendu dans les journaux.

.....

M. LE BESSENERAIS.- Oui. A Faulquemont, sur la Région de l'Est, où une machine a pris, au départ, la direction du heurtoir au lieu de prendre celle de la voie principale.

M. GRIMPRET.- J'ai vu, dans les journaux, que ce déraillement avait occasionné d'importants retards.

M. LE PRESIDENT.- Une effroyable catastrophe de chemin de fer vient de se produire en Roumanie. Lorsque des accidents de ce genre se produisent, pouvez-vous envoyer quelqu'un sur place pour tirer les leçons qui s'imposent ?

M. LE BESSENERAIS.- Nous envoyons un ingénieur dans certains cas. Mais, en l'occurrence, il ne paraît pas qu'il y ait besoin de le faire, car l'accident a été provoqué par un ordre de départ du train donné à tort.

M. GOY.- D'après les indications fournies, l'accident s'est produit sur une ligne à voie unique.

M. LE BESSENERAIS.- Je tiens à indiquer que la diminution du nombre des wagons chargés, conséquence du froid, entraîne une diminution, dans nos prévisions de recettes, de plus de 50 millions. J'espère que nous la regagnerons plus tard, mais, pour l'instant, cette perte n'est pas à négliger.

.....

2°) Trésorerie.

M. FILIPPI - Pendant la semaine du 16 au 23 décembre, les renouvellements des emprunts à court terme ont excédé de 26 M. les remboursements, soit 10 % environ. Cette indication prouve que les taux d'intérêt que nous pratiquons à l'heure actuelle ne sont pas excessifs, car, s'ils l'étaient, nous constaterions un afflux beaucoup plus important de capitaux vers les caisses de la Société Nationale, ce qui n'est pas, en fait. Cette question est liée à celle posée par M. HUEFF à une des dernières séances du Comité et que nous avons examinée avec lui ces jours-ci. M. HUEFF a bien voulu reconnaître que nous ne pouvons rien faire immédiatement et qu'il fallait attendre, avant d'envisager l'alignement des taux pratiqués par la Société Nationale, sur ceux appliqués par le Trésor, que le régime propre aux billets émis par la S.N.C.F. soit modifié sur certains points.

Nos émissions d'obligations sont toujours suspendues, mais il est intéressant de noter que les titres 6 % 1936 ont atteint, en Bourse, le cours de 997 fr, se rapprochant ^{de plus en plus} du pair.

M. LE BESNERAIS - A quelle date le coupon est-il détachable ?

M. FILIPPI - A la fin de l'année.

Nous avons reçu du Trésor une avance de 900 millions. D'ici la fin du mois, nous pensions n'avoir plus besoin que d'une nouvelle avance de 255 M., mais il nous faut prévoir 280 M. en raison notamment de la perte de recettes due au ralentissement du trafic que M. LE BESNERAIS vient de signaler.

Vers la fin de l'année, nous aurons un solde disponible ~~xxxxxxx~~ qui nous permettra de faire face aux retraits importants que les Compagnies ~~xxxxx~~ auront à demander pour le service de leurs obligations et de leurs actions.

Il serait intéressant que les anciennes compagnies voulussent bien examiner si elles ne pourraient pas placer leurs capitaux disponibles dans les caisses de la Société Nationale plutôt que de recourir à d'autres placements. Nous sommes prêts à examiner avec elles le taux d'intérêt qui pourrait leur être consenti en contre-partie.

Je voudrais demander également au Comité s'il est d'accord pour que M. le Président envoie une lettre au ministre pour lui demander d'autoriser l'imputation sur les comptes de l'exercice 1937, d'une part, du matériel non amorti, et, d'autre part, des approvisionnements, dont la valeur était, ou ^{nulle} ~~vixixix~~ ou diminuée. Au fond, il s'agit de savoir si la Société Nationale doit prendre en charge, au 1er janvier 1938, la valeur comptable ou la valeur réelle.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT ADJOINT. - C'est une question examinons que nous ~~xxxxxxxxxxxx~~ avec M. BROCHU et qui n'est pas encore réglée.

M. LE PRÉSIDENT. - ~~xxxxxxxxxxxx~~ En attendant que ces questions vendons-nous d'imputation soient réglées, ~~xxxxxxx~~ le vieux matériel ? J'ai lu dernièrement un article de journal signalant à Dunkerque ou à Calais un cimetière de 60 locomotives.

M. LE BERRAIS. - Il est certain que nous liquidons ce vieux matériel, puisqu'on nous reproche d'en vendre à l'Italie. En fait, nous ne le vendons pas à l'Italie, mais il est possible que nos acheteurs le revendent, en pièces détachées, en Italie.

M. LE PRÉSIDENT. - Il faut éviter ces cimetières, car le matériel se détériore et sa valeur diminue.

M. LE BERRAIS. - Nous sommes tous d'accord pour examiner la question. J'étudierai particulièrement le point que vous venez

de signaler et qui m'étonne un peu, car la Région du Nord n'a pas d'excédent de machines en ce moment.

Marchés et Commandes.-

QUESTION III - Marchés et Commandes.-

a) de la compétence du Conseil d'Administration.-

1 - Marchés soumis par application de l'art. 11 du décret du 31 août 1937 -

1°) Location de wagons aux Société Frigorifiques.

Contrats passés par :

- les Compagnies du Nord et du P.L.M. avec la Société d'Exploitation des Transports et Entrepôts Frigorifiques,
- le Réseau de l'Etat avec la Société d'Exploitation des wagons frigorifiques du Réseau de l'Etat.

M. ARON - Je crois qu'il serait bon que je dise au Comité quelques mots de cette affaire, ainsi que de celle des traités de factage et de camionnage dans Paris, affaires que je dois rapporter demain devant le Conseil d'Administration.

La note qui vous a été remise expose la situation de fait que vous connaissez et sur laquelle je n'ai pas besoin d'insister : en bref, cette note indique qu'il y a lieu d'envisager l'organisation d'un régime nouveau permettant une fusion complète de l'exploitation de tout le matériel isotherme et frigorifique appartenant à la Société Nationale. Le principe de cette solution ne donne lieu, je crois, à aucune contestation. Mais je ne suis pas d'avis de présenter au Conseil les propositions telles qu'elles sont formulées dans la note des services, dont voici la conclusion :

"En définitive, il est proposé au Conseil :

"1°) De transmettre à la Commission des Marchés les contrats entre les Compagnies du P.L.M. et du Nord et la S.T.E.F., en exprimant l'avis qu'il y a lieu de ne les prendre en charge que jusqu'au 1er janvier 1939;

"2°) de lui transmettre également le contrat entre le Réseau de l'Etat et la S.E.F., en signalant que ce contrat tombera en même temps que les autres.

"Le règlement de la situation entre le 1er janvier 1939 et l'époque où le nouveau régime d'exploitation deviendra effectif fera l'objet de propositions ultérieures".

Puisque tout le monde est d'accord sur la nécessité d'une refonte d'ensemble du régime actuel des wagons frigorifiques, je crois, pour ma part, qu'il convient de rechercher la solution la plus convenable eu égard à l'article 11 du décret-loi du 31 août 1937. Or, le texte de cet article est ainsi conçu : "... En cas d'avis défavorable et sous réserve des droits du Ministre des Travaux Publics, ces marchés et traités seront, dans un délai de six mois à dater de l'émission de l'avis, susceptibles de révision par les soins du Collège arbitral dont la création est prévue à l'article 44 de la Convention approuvée par le présent décret et dans les conditions fixées par cet article."

Voici donc comment les choses vont, en fait, se passer : nous transmettrons les contrats à la Commission des Marchés; il faudra à celle-ci, pour les examiner, un certain délai que je fixe, par hypothèse, à 3 mois; ensuite, s'écoulera le délai de 6 mois pendant lequel les contrats sont susceptibles de révision, soit par voie d'accord amiable, soit, à défaut, par les soins du Collège arbitral. Nous disposons donc, au minimum, d'un délai de 9 mois pendant lequel il nous est loisible de poursuivre à l'amiable avec nos co-contractants toutes négociations utiles.

Je crois donc que la situation sera, en fait, la même si nous proposons au Conseil de prendre en charge les contrats jusqu'au 1er janvier 1939, comme le suggère la note, ou si nous proposons, au contraire, de ne pas les prendre en charge, comme je serais d'avis de le faire. Cette seconde solution aurait du moins l'avantage d'indiquer nettement, dès le début de la procédure, la volonté du Conseil de reprendre l'ensemble des contrats sur de nouvelles bases.

D'autre part, jusqu'au moment où une décision de révision interviendra, il paraît aller de soi que ces contrats continueront à courir conformément à leurs clauses : les parties intéressées ne seront, par conséquent, en rien lésées par notre décision de ne pas prendre ces contrats en charge. C'est pour ces raisons que je crois préférable de proposer de ne pas les prendre en charge. Je voudrais savoir, avant de faire cette proposition au Conseil, si le Comité est d'accord.

M. GOY - En ce qui concerne la S.T.E.F., je m'abstiens étant Administrateur. Je tiens toutefois à marquer que des propositions ont été faites à la Société Nationale par M. LAURENT-ATTHALIN pour régulariser la situation.

M. LE PRESIDENT - La procédure proposée par M. ARON me paraît correcte. Nous sommes d'avis de ne pas prendre les contrats en charge tels qu'ils sont et nous le disons. Nous sommes, par ailleurs, en pourparlers, notamment avec M. LAURENT-ATTHALIN, comme le rappelle M. GOY, pour la modification de ces contrats et nous arriverons très certainement à une solution dans un court délai, avant même le terme de la procédure devant le Collège arbitral, dont a parlé M. ARON.

M. LE BESNERAIS - Il y a cependant un inconvénient à proposer de ne pas prendre en charge les traités soumis par application de l'article 11. C'est la question de la rétroactivité. Que va-t-il advenir des traités en question pour le passé, à partir du 1^{er} janvier 1939 et jusqu'à la révision de ces traités que nous sommes tous d'accord pour réviser ? Cet inconvénient n'existe pas avec la formule de la prise en charge jusqu'à une date déterminée ou jusqu'à la révision de ces traités.

M. ARON - Cette difficulté ne m'a pas échappé. Il n'est certes pas exclu que, si la Commission des Marchés refuse de prendre en charge, elle envisage une révision même pour le passé. Mais, dans ma pensée, si nous formulons un avis défavorable à la prise en charge, ce n'est pas pour le passé, mais pour l'avenir, c'est en vue de la dénonciation des contrats en cours, et pour permettre d'y apporter les modifications qui nous paraissent justifiées.

M. GOY - Je préfère la solution suggérée par M. LE BESNERAIS. Elle me paraît la plus sage et ne soulève pas la question de rétroactivité. Nous prenons en charge jusqu'à la révision et nous prenons nos dispositions en vue de cette révision.

M. LE PRESIDENT - Je ne vois pas bien l'intérêt de cette controverse, puisque nous sommes tous d'accord pour ne pas accepter le maintien des traités tels qu'ils sont et pour poursuivre la révision et puisque, d'autre part, nous sommes tous d'accord également pour ne demander aucune rétroactivité.

M. GRIMPRET - Je suis de l'avis de M. ARON. Au surplus, la Commission des Marchés n'est pas liée par notre avis et nous aurions pu lui transmettre sans avis tous les marchés de l'art. 11.

M. LE PRESIDENT - C'est exact. Mais M. DURAND, le Président de la Commission des Marchés, a insisté pour avoir l'avis de la S.E.C.F., qui est un élément essentiel d'appréciation pour cette Commission.

M. GRIMPRET - Cela se conçoit. Mais la Commission des Marchés n'est pas liée par notre avis. Si elle émet un avis favorable, la question est résolue. Si elle émet un avis

défavorable, des pourparlers amiables vont se poursuivre en vue de la révision. Ou ces pourparlers aboutiront et nous pouvons convenir, dès maintenant, que, dans ces pourparlers, nous proposerons le maintien des contrats actuels jusqu'au jour de leur révision. Ou ils n'aboutiront pas et tout sera soumis à l'arbitrage, y compris la question de rétroactivité.

M. LE BESNERAIS - Cela peut durer longtemps.

M. GOY - Les Sociétés accepteront-elles de poursuivre ces pourparlers, si la Société Nationale exprime l'avis préalable de ne pas prendre en charge les contrats qui les lient à ces Sociétés ?

M. LE PRESIDENT - Rien ne nous empêche de préciser que, si nous ne sommes pas d'avis de prendre en charge les traités dont s'agit, tels qu'ils sont, parce que nous estimons qu'ils doivent être révisés, il est bien entendu que nous ne proposons pas de modifier ces traités rétroactivement pour le passé et dès le 1^{er} janvier 1938. Au surplus, il faut reconnaître avec M. GRIMPRET que la Commission des Marchés n'est pas liée par notre avis.

C'est dans ce sens que nous interpréterions la formule de non prise en charge proposée par M. ARON et à laquelle nous pourrions nous rallier, dans le sens que je viens d'indiquer.

M. ARON - C'est ce que je proposerai ~~xxxxxx~~ demain au Conseil.

Traités de factage et de camionnage dans Paris

M. ARON - Je proposerai la même solution en ce qui concerne les traités de factage et de camionnage dans Paris, affaire qui n'est pas inscrite à l'ordre du jour du Comité d'aujourd'hui, mais qui est inscrite à l'ordre du jour du Conseil de demain.

Vous vous rappelez que M. JACQUET avait rapporté cette affaire à la ~~seizième~~ séance du Conseil du 14 décembre.

S'il m'en souvient bien, M. JACQUET avait proposé au Conseil :

- d'une part, de dénoncer immédiatement le contrat relatif au service journalier de transport des colis G.V. par camions automobiles entre certaines gares de la proche banlieue parisienne de la région Nord et les gares têtes de lignes des autres régions. Ce contrat est, en effet, susceptible de résiliation à tout moment, à la volonté du chemin de fer;

- d'autre part, en ce qui concerne les autres traités, de les transmettre à la Commission des Marchés avec un avis défavorable quant à leur prise en charge.

Un débat s'est alors engagé sur les propositions de M. JACQUET : M.M. René BAYER, MARLIO et LE BESNERAIS ont successivement émis l'opinion qu'il était préférable de les envoyer à la Commission des Marchés en proposant leur prise en charge pour une période limitée.

Je suis arrivé, pour ma part, à la conclusion que la meilleure solution était de ne pas prendre ces traités en charge, et cela pour des raisons identiques à celles que je viens d'exposer à propos des traités avec les Sociétés Frigorifiques.

M. LE PRÉSIDENT - Je considère également que ces contrats sont très onéreux pour la Société Nationale et je suis, par conséquent, d'avis qu'il faut dénoncer ceux qui peuvent l'être et ne pas prendre en charge les autres, réserve faite du passé.

M. ARON - Je dois néanmoins faire part au Comité de l'opinion de M. GETTEN, avec qui M. JACQUET et moi-même avons examiné cette question. M. GETTEN est d'avis que le fait de ne pas prendre en charge ces traités impliquerait un préjugé défavorable de la part du Conseil. Je lui ai objecté qu'au contraire, à mon avis, c'est le fait de les prendre en charge qui impliquerait un préjugé favorable.

.....

intéressés et de voir avec eux le moyen d'arriver à dénoncer tous les contrats à la même époque.

Je suis tout prêt à préciser demain devant le Conseil d'Administration que nous n'avons pas l'intention de demander que la révision s'applique rétroactivement

M. LE PRESIDENT. - D'accord.

En ce qui concerne les autres marchés de la compétence du Conseil soumis en vertu de l'article 11, les Rapporteurs suivants ont été désignés :

2°) Location à la Société du LOUVRE d'un immeuble à usage commercial situé à Paris, rue Saint-Lazare, n° 108 et 110 - Région Ouest - (Redevance perçue en 1957 : 2.000.675 fr - durée 18 ans expirant le 1er avril 1952).-

Rapporteur : M. JACQUET

3°) Location à la Société du LOUVRE d'un immeuble à usage commercial situé dans les dépendances de la gare de Paris-Orsay-Région Sud-Ouest - (Redevance perçue en 1957 : 760.290,15 et le remboursement des charges s'élevant à : 155.348,44 - durée 32 ans expirant le 5 juillet 1955).-

Rapporteur : M. JACQUET

4°) Contrats avec l'Union d'Electricité et avec la Société d'Interconnexions de la Région Parisienne (Inter-Paris) relative à la fourniture d'énergie électrique pour traction (Banlieue et ligne Paris-Le Mans) - Région Ouest - (Redevance annuelle : 44,5 millions - Expiration de ces contrats le 30 juin 1966).-

Rapporteur : M. CRESCENT

///.....

5°) Convention passée avec la Société " Etablissement Maritime de Caronte " pour le déchargement des combustibles à Caronte - Région Sud-Est - (Dépenses en 1937 : 5.243.000 fr auxquelles se sont ajoutées des charges financières s'élevant pour la même année à : 3.687.000 fr).

Rapporteur : M. GALLIOT.

6°) Location à la Société anonyme des Huiles, Goudrons et Dérivés de 71 wagons-citernes de 248 hl - Région Ouest - (Redevance annuelle : 486.000 fr).

Rapporteurs : M. ARON.

M. LE PRESIDENT. - Enfin les deux affaires suivantes viennent d'être inscrites à l'Ordre du jour xxxxx du Conseil de demain.

7°) Convention passée avec la Société anonyme André CITROEN pour la location des bâtiments des messageries de la gare de Paris-Saint-Lazare et projet de 4ème avenant - Région Ouest - (Redevance annuelle : 750.000 fr - Durée : 20 ans).

8°) Traité de factage de la gare de Marseille-St-Charles et de transit des colis postaux à la gare de Marseille-Joliette et Arené (914.230 habitants). - Région Sud-Est -

M. GRIMPRET. - Personne n'a été désigné pour rapporter ces deux affaires ?

M. LE PRESIDENT. - Non. Le temps a manqué pour cela. Ce sont des questions qui ne nous ont été transmises qu'hier soir.

M. GRIMPRET. - La Convention passée avec la Société CITROEN valait pourtant la peine d'être rapportée.

M. FILIPPI. - Il s'agit d'un marché passé par un ancien Réseau d'Etat, le Conseil devra donc, conformément à sa délibération du 29 juin 1938, se borner à/transmettre à la Commission des Marchés par application de la dépêche ministérielle du 9 juin, quitte à examiner à nouveau l'affaire par la suite.

.....

M. GRIMPET.- C'est cela qui importe. En dehors de l'avis à donner à la Commission des Marchés, nous avons, en effet, à étudier la position que nous devons prendre en la matière.

M. LE PRÉSIDENT.- Il est bien entendu que nous transmettrons cette question à la Commission des Marchés sans donner d'avis, nous réservant d'examiner ultérieurement l'affaire au fond.

.....

Marchés soumis par appli-
cation de l'article 11.-

M. LE DESHERAIS.- J'ai reçu des Régions l'assurance que tous les marchés qui devaient être soumis à la Commission des Marchés en application de l'article 11 nous avaient été transmis ; je ne puis cependant répondre qu'il ne se découvrira pas dans la suite quelques petites omissions.

M. LE PRESIDENT.- Il serait intéressant que vous donniez à un prochain Conseil la statistique que vous m'avez communiqué à titre personnel : nous avons envoyé à la Commission des Marchés 4 à 5.000 affaires.

2 - Autres marchés.-

M. LE PRESIDENT.- Les rapporteurs suivants ont été désignés en ce qui concerne les autres marchés inscrits à l'Ordre du Jour du Conseil de demain.

1°) Avenant à un contrat avec la Société Artésienne de Force et Lumière relatif à la fourniture de l'énergie électrique dans 46 gares et établissements - Région Nord - (Redevance annuelle : 1.756.500 fr).-

Rapporteur : M. CRESCENT.

2°) Avenant à un contrat avec la Société d'Electricité de la Région de Valenciennes-Anzin relatif à la fourniture d'énergie électrique dans 20 gares et établissements - Région Nord - (Redevance annuelle : 733.500 fr).-

Rapporteur : M. CRESCENT.

3°) Avenant à deux contrats avec la Société Nord-Lumière (Le Triphasé) pour la fourniture de l'énergie électrique dans 25 gares et établissements de la région parisienne et dans 53 gares et établissements des départements de l'Oise et de la Seine-et-Oise - Région Nord - (Redevance annuelle : 4.063.268 fr).-

Rapporteur : M. CRESCENT.

.....

4°) Vente d'énergie électrique à la Société de Constructions électriques et mécaniques Alstom à Tarbes - (Redevance annuelle : 750.000 fr),

et aux Ateliers de réparations de wagons de St-Pierre-des-Corps - (Redevance annuelle : 567.000 fr) - Région Sud-Ouest.-

Rapporteur : M. CRESCENT.

5°) Sème avenant à la Convention avec la Société "La Lilloise" pour la réparation de locomotives - Région Nord - (10.710.000 fr) et avenant au marché avec la Société "Les Ateliers de Construction du Nord de la France et des Bureaux" pour la réparation de locomotives - Région Est - (51.000.000 fr).-

Rapporteur : M. GALLIOT.

6°) Avenant à un marché passé avec la Compagnie des Signaux et Entreprises Electriques pour l'installation du block automatique par signaux lumineux entre Stamps et Les Aubrais - Région Sud-Ouest - (Dépense supplémentaire : 1.216.078 fr pour un marché primitif de 2.050.000 fr porté à 2.849.686 fr).-

Rapporteur : M. JACQUET.

7°) Vente des tabacs dans les gares.-

Rapporteur : M. MOREAU-NERET.

8°) Marché avec "Les Forges et Chantiers de la Méditerranée" pour la construction de deux paquebots destinés à la ligne de Dieppe-Newhaven - (57.680.000 fr).+

Rapporteur : M. MOREAU-NERET.

M. LE PRESIDENT.- Enfin, je n'ai pas eu le temps de désigner de Rapporteur pour la question suivante qui a été mise à l'Ordre du Jour au dernier moment:

9°) Traité avec la Compagnie Générale des Eaux pour la fourniture d'eau potable et non potable à diverses installations ferroviaires de la Région Parisienne (5 millions).-

.....

b) de la compétence du Comité de Direction.-

M. GRIMPRET.- J'ai à vous rendre compte des conclusions de la Sous-Commission qui a examiné ce matin les marchés de la compétence du Comité de Direction.

1 ← Marchés soumis par application de l'article 11 du décret-loi du 31 août 1937.-

- (1°) Rétrocession d'énergie électrique à la Société CITROËN pour les locaux qu'elle occupe, place de l'Europe - Région Ouest - (Redevance versée en 1937 : 128.870 fr).-
- (2°) Rétrocession d'énergie électrique à la Société CINÉAC pour les locaux qu'elle occupe en gare de Paris-Montparnasse - Région Ouest - (Redevance versée en 1937 : 121.104 fr).-

M. GRIMPRET.- S'agissant de deux traités passés par un ancien Réseau d'Etat, la Sous-Commission vous propose de les transmettre à la Commission des Marchés par application de la dépêche ministérielle du 9 juin 1938.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT SUPPLÉANT.- J'ai remarqué que le prix de rétrocession de l'énergie électrique n'était pas le même pour la Société Citroën que pour la Société Cinéac. Quelle est la raison de cette différence ?

M. GRIMPRET.- L'examen de cette affaire a été ajourné au cours de la séance du dernier Comité et reporté à celle d'aujourd'hui, précisément parce que la Sous-Commission avait posé la même xxx question. En définitive, l'explication est

la suivante : le traité avec la Société Citroën comporte un prix proportionnel de (1 - 250) par kwh : ce prix est normal et ne semble pas critiquable.

Quant à la Société Cinéac, on a voulu lui faire payer une redevance un peu plus élevée (1 - 130) que la normale, mais qui n'est pas exorbitante. A la vérité, les indices ont été établis de telle façon qu'on obtienne, pour la Société Citroën, un prix normal de vente de 0 fr 58 le kwh et, pour la Société Cinéac, un prix fort de 0 fr 75.

M. LE PRESIDENT. - Nous transmettrons ces deux affaires à la Commission des Marchés.

3°) Bail de 3 ans pour la location de locaux à usage de bureaux, 22, Boulevard de la Bastille, à Paris - Région Sud-Est - (Redevance payée annuellement : 65.000 fr).-

M. GRIMPET. - La Sous-Commission propose au Comité, conformément à la note du service, de donner un avis défavorable à la prise en charge par la Société Nationale de ce contrat.

M. LE PRESIDENT. - Le Comité est d'accord.

.....

4°) Contrat avec la Compagnie Générale des Eaux pour la fourniture d'eau à la gare de Rennes - Région Ouest - (redevance payée en 1937 : 105.525 fr).

M. GRIMPRET - S'agissant d'un traité passé par un ancien réseau d'Etat, la Sous-Commission propose au Comité de le transmettre à la Commission des Marchés par application de la dépêche ministérielle du 9 juin 1938.

Mais je tiens à signaler une phrase de la note qui me paraît un peu surprenante et qui est ainsi conçue "/// d'autre part, dans le but de rechercher si le cahier des charges de la Compagnie Générale des Eaux ne l'oblige pas à consentir à la S.N.C.F. la tarification des Services Publics, la Région de l'Ouest fait actuellement le nécessaire pour être mise en possession de ce document". Il semblerait, à la lecture de cette phrase, que le Service a un effort considérable à faire pour se procurer le cahier des charges de la Compagnie en question, alors qu'il suffit d'un coup de téléphone. Je signale ce point au Directeur Général.

M. LE PRESIDENT - Le Comité est d'accord pour transmettre ce contrat à la Commission des Marchés.

5°) Traité avec la Société Frigorifique de Paris-Vaugirard-Marchandises pour l'exploitation d'un entrepôt frigorifique en gare de Paris-Vaugirard-Marchandises - Région Ouest - (Prélèvement minimum sur les recettes brutes : 60.000 fr - Redevance perçue en 1937 pour fourniture d'énergie électrique : 313.600 fr).-

M. GRIMPRET - S'agissant d'un traité passé par un ancien Réseau d'Etat, la Sous-Commission propose au Comité de le transmettre à la Commission des Marchés par application de la dépêche ministérielle du 9 juin 1938.

Mais la Sous-Commission estime que des instructions

devraient être données à la Région, en vue notamment d'obtenir une diminution de la durée du contrat.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT ADJOINT - La Société Paris-Vaugirard est toujours débitrice, et ses dettes s'accroissent.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT SUPPLEANT - Il semble que le réseau de l'Etat ait, en quelque sorte, renfloué cette Société directement et indirectement. Il n'est peut-être pas très avantageux pour la Société Nationale d'être liée par ce contrat pour un grand nombre d'années encore.

M. GRIMPET - C'est une très mauvaise affaire; il est malheureusement impossible d'en éluder les conséquences.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT SUPPLEANT - Ne pourrait-on pas tirer argument du fait que la Société n'a pas rempli ses engagements pour l'évincer ?

M. LE PRESIDENT - Pourquoi ne donnerions-nous pas d'avis dans cette affaire ?

M. LE BESNERAIS - Nous avons décidé que nous transmettrions à la Commission des Marchés, sans donner d'avis, les traités passés par les anciens réseaux de l'Etat.

M. FILIPPI - La Commission des Marchés n'a, en effet, aucune compétence pour déclencher la procédure de révision en ce qui concerne ces marchés. Il vaut mieux, comme précédemment, nous borner à transmettre le contrat purement et simplement. Nous avons d'autres moyens de pression : cette Société nous doit de l'argent, et elle nous demande de reporter le terme de ses échéances. Nous pouvons accepter un terme plus éloigné et obtenir en contre-partie une réduction de la durée du contrat, ces négociations restant d'ailleurs en

dehors de la Commission des Marchés. C'est ce à quoi avait conclu ce matin la Sous-Commission.

M. LE PRESIDENT - Qui va conduire ces négociations ?

M. FILIPPI - La Région de l'Ouest, en liaison avec le Service du Domaine.

M. LE PRESIDENT - Le traité sera transmis sans tarder à la Commission des Marchés, mais des instructions seront données à la Région dans le sens indiqué et il en sera fait mention au Procès-Verbal.

6°) Location à la Société CAREL et FOUCHÉ d'un chantier de réparation de wagons dans l'ancienne gare de secours de Ceillon-Aubevoys (ligne de Paris à Rouen) - Région Ouest - (loyer annuel: 57.488 fr).

M. GRIMPRET - S'agissant d'un traité passé par un ancien réseau d'Etat, la Sous-Commission propose au Comité de le transmettre à la Commission des Marchés, par application de la dépêche ministérielle du 9 juin 1936.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT SUPPLEANT - De quelle nature est cette Convention ?

M. GRIMPRET - Il s'agit d'une location avec promesse de vente : l'option a été levée par la Société locataire.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT SUPPLEANT ~~XXXXXXXX~~ - Ce qui est regrettable, c'est que l'Administration, n'ayant pas été tenue au courant en 1936, lors de la passation du contrat, de cette sorte de servitude qui pesait sur le domaine public, se trouve maintenant devant le fait accompli, car il serait inéquitable que l'Administration s'oppose aujourd'hui à la réalisation de cette option, puisque le locataire a payé par avance le prix d'achat sous forme d'annuités.

M. GRIMPRET.- Le réseau de l'Etat n'avait pas le droit de passer ce contrat sans demander l'autorisation.

M. LE PRESIDENT.- Le Comité est d'accord pour transmettre ce contrat à la Commission des Marchés.

7°) Location à la Société Générale des huiles de pétrole de 20 wagons-citernes pour le transport des produits blancs - Région Ouest - (Redevance annuelle : 151.400 fr).-

M. GRIMPRET.- S'agissant d'un traité passé par un ancien réseau d'Etat, la Sous-Commission propose au Comité de le transmettre à la Commission des Marchés par application de la dépêche ministérielle du 9 juin 1938.

M. LE PRESIDENT.- Le Comité est d'accord.

8°) Bail relatif à la location du local occupé anciennement par le Bureau P.L.M. à Genève, 16, place Cornavin, et bail de sous-location de ce local à la Société SWISSAIR - Région Sud-Est.-

M. GRIMPRET.- La Sous-Commission propose au Comité de donner un avis favorable à la prise en charge par la Société Nationale de ce contrat.

Cette opération se présente d'ailleurs d'une façon fort confuse et a donné des résultats fort peu satisfaisants : des "pas de porte" successifs ont été versés et on ne sait pas qui a mené toute cette affaire dans de telles conditions.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT SUPPLÉANT.- On ne s'explique pas très bien comment, ^{notamment} d'une part, la Compagnie P.L.M. a été obligée de sous-louer un local à un locataire principal pour une somme beaucoup plus élevée que le loyer

versé, aux termes du bail, par ce locataire principal, et, d'autre part, comment, lorsque le bail a été mis par la suite au nom de la Compagnie P.L.M., celle-ci a alors continué à payer un loyer égal à celui qu'elle versait pour sa sous-location antérieure.

M. LE BESNERAIS - Genève avait connu un moment de prospérité considérable au moment où l'activité de la Société des Nations était à son apogée et les prix des loyers s'étaient considérablement accrus. Ils ont suivi depuis la courbe inverse.

M. LE PRESIDENT - Le Comité approuve les conclusions de la Sous-Commission.

2 - Autres marchés -

- 1°) Marché avec la Société Automobiles Industriels SAURER relatif à la fourniture de moteurs pour autorails Lorrains - Région Ouest - (1.050.000 fr).

M. GRIMPRET - Tout en proposant l'approbation de ce marché, la Sous-Commission croit devoir le signaler au Comité en vue des enseignements à en tirer pour l'avenir; on se trouve, en effet, dans l'obligation d'abandonner l'usage de moteurs encore en état de servir, faute de pouvoir trouver des pièces de rechange.

.....

M. LE BESNERAIS. - Au moment où cette commande a été passée on cherchait à développer en France la construction de moteurs de type Diesel à marche rapide. Plusieurs sociétés avaient essayé de construire de tels moteurs: trois seulement ont abouti; il fallait bien à ce moment là essayer de les mettre en compétition.

M. LE PRESIDENT. - Le Comité est d'accord.

- 2°) Traités de Manutention avec l'Entreprise Ferroviaire concernant les chantiers de Dijon-Ferrigny, Lyon-Guillotière, Lyon-Vaise, Lyon-Ferrache, Marseille-Joliette et Arens, Roanac et Saincaize - Région Sud-Est.

M. GRIMPRET. - La Sous-Commission propose au Comité d'approuver ces traités.

M. LE PRESIDENT. - Le Comité est d'accord.

- 3°) Marché avec les Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire-Penhoët pour la construction d'un cargo destiné à la ligne Dieppe-Newhaven (8.585.000 fr).

M. GRIMPRET. - La Sous-Commission estime que cette question doit être liée à celle de la construction de 2 paquebots destinés à la même ligne, qui est inscrite à l'ordre du jour du Conseil d'Administration du 28 décembre 1938, au rapport de M. MOREAU-NERET.

M. LE PRESIDENT. - Le Comité est d'accord. L'affaire sera inscrite à l'ordre du jour du Conseil de demain, au rapport de M. MOREAU-NERET, en même temps que celle concernant la construction de deux paquebots.

4°) Marchés pour la fourniture de 6056 tonnes environ de tubes et tuyaux en acier doux - Ensemble des Régions - (dont un marché de 16.820.314 fr avec la Société anonyme d'ESCAUT et MEUSE et un autre de 8.674.913 fr avec la Société LOUVROIL, MONTBARD, AULNOYE).

M. GRIMPET.- La Sous-Commission propose au Comité d'approuver ces marchés.

M. LE PRESIDENT.- Le Comité est d'accord.

Service Commercial

QUESTION IV - Service Commercial

1°) Création, au tarif spécial de transit C.V. n°303, d'un chapitre 100 - A nouveau comportant, pour les fruits et légumes d'Algérie, de Tunisie et du Maroc destinés à la Grande-Bretagne, des prix de transport applicables par wagon de 5 ou 10 tonnes, d'Alger, Bône, Oran, Philippeville, Tunis ou Casablanca (via Bordeaux-Bastide, Bordeaux-St-Jean, Marseille-Joliette ou Port-Vendres) aux ports de Boulogne, Dieppe et Dunkerque.

M. LE BESNERAIS.- M. MARLIG m'avait demandé d'examiner si l'on ne pourrait établir un tarif qui varierait selon l'époque de la campagne d'expédition, pour tenir compte des prix plus ou moins élevés des primeurs suivant l'époque. Cette solution n'est guère applicable car il n'y a de transport de l'espèce qu'en période de pointe.

Il s'agit, en effet, d'assurer le ravitaillement de l'Angleterre. Or, les primeurs lui arrivent d'abord du Sud-Marocain, puis du Maroc, de l'Algérie, de l'Italie, enfin de la France. Pour chaque région, elle ne dure qu'un temps limité et il ne paraît pas possible de fractionner ce temps.

D'autre part, M. BOYAUX me faisait remarquer qu'il s'agit d'un trafic nouveau, et qu'il nous est impossible de dire d'ores et déjà combien durera le plein de la campagne. Le mieux est donc de faire l'expérience de ce tarif, quitte, après

un essai d'un an ou deux, à le modifier dans le sens indiqué par M. MARLIO, encore que les discriminations de cette sorte ne nous aient jamais apporté de grands avantages. Nous avons toujours été amenés à les supprimer après un certain temps d'application.

M. GRIMPRET.- Certains abaissements sont considérables; pour les oranges et les citrons par exemple, le tarif en vigueur donne une recette-kilomètre de 0,536, le tarif proposé abaisse cette recette à 0,191.

M. LE BESNERAIS.- Le prix de 0^{fr},50 à la tonne-kilométrique ~~xxx~~ pour des parcours aussi longs était prohibitif, aussi le trafic était-il insignifiant.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT SUPPLEANT.- Sans doute, mais je partage l'avis de M. GRIMPRET, le prix proposé me semble très bas pour certaines denrées, surtout les agrumes qui demandent des conditions particulières de transport (acheminement rapide en wagons spéciaux). D'autre part, je voudrais savoir s'il s'agit de lutter contre des transporteurs maritimes français ou ~~xxxxxxx~~ étrangers.

M. LE PRESIDENT.- Il s'agit de concurrencer la S.A.G.A.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT SUPPLEANT.- Est-ce une bonne opération ? Il y a d'ailleurs une question de coordination qui se pose.

M. LE BESNERAIS.- Au départ de Casablanca, c'est contre le pavillon étranger que nous luttons. D'autre part, il ne s'agit pas ^{à la vérité} de lutter contre la S.A.G.A., mais avant tout de développer un trafic qui ne semble pas pouvoir être intensifié s'il est assuré seulement par voie de mer dont le plus grand

inconvenient est la durée du transport. Nous avons le moyen d'accélérer les transports, encore faut-il offrir des prix acceptables.

M. LE PRESIDENT.- Pour quelle durée proposez-vous cette tarification ?

M. LE BESNERAIS.- Sans limitation de durée, étant entendu que nous pourrions la modifier à notre gré.

M. ARON.- Je renouvelle la déclaration que j'ai faite à la dernière séance du Comité de Direction. S'agissant d'un tarif d'amorçage, je l'accepte tel quel, mais je ne demande si notre méthode est la bonne. On peut, en effet, comme nous le faisons, proposer des tarifs très bas, quitte à les relever ultérieurement le cas échéant. Mais on peut aussi partir de prix plus élevés et les abaisser par étape, si l'expérience en démontre l'utilité.

M. LE BESNERAIS.- Je crois qu'il vaut mieux amorcer aux prix bas, d'autant plus que nos prix sont encore élevés par comparaison avec ceux de la voie maritime.

M. ARON.- Je n'insiste pas.

M. LE PRESIDENT.- Personne n'a d'autres observations à présenter ? La proposition est adoptée.

2°) Modification du chapitre 2 du Titre VIII du tarif des Dispositions Diverses en vue de prévoir la délivrance des billets d'aller et retour de loisirs agricoles pendant toute l'année, et non du 1er octobre au 31 mars comme actuellement.

M. LE PRESIDENT.- Les billets de loisirs agricoles ont-ils eu plus de succès cette année ?

M. LE BESNERAIS.- Non, d'après les statistiques, il s'agit de résultats minimes. Je dois dire ^{d'ailleurs} que nous n'avons pas encore tous les chiffres. Nous ne pourrions nous rendre compte des résultats qu'aux environs de Mars. Mais je ne pense pas qu'ils soient bien importants.

M. GRIMPRET.- N'a-t-on pas fait de la propagande pour ces billets dans certains départements agricoles, comme la Sarthe ?

M. LE PRÉSIDENT.- Il faudrait pousser notre propagande de façon plus ~~intensive~~ intensive parce que les paysans se déplacent difficilement; pour obtenir un résultat, il faudrait aller jusqu'à eux.

M. LE BESNERAIS.- C'est aux agences de voyages qu'il appartiendrait de le faire, mais elles ne le font pas car ce démarchage est très onéreux.

~~M. LE BESNERAIS.~~ M. GOY.- Cependant, en matière de transports frigorifiques, le démarchage à domicile a donné des résultats très appréciables.

M. LE BESNERAIS.- Lorsque le tarif a été créé, il avait été prévu que les billets seraient délivrés uniquement pendant la période des loisirs agricoles, c'est-à-dire pendant l'hiver. Il faut reconnaître que cette restriction est arbitraire, ~~xx~~ parce que la période de loisirs agricoles peut varier suivant les procédés de culture employés et d'après les régions. Aussi je crois qu'on peut ~~étendre~~ étendre à toute ~~l'année~~ l'année sans difficulté la délivrance des billets d'aller et retour de loisirs agricoles.

M. LE PRÉSIDENT.- Il n'y a pas d'opposition ? La proposition est adoptée.

3°) Tarif Général P.V. et Tarif Spécial P.V. n°15-

- a) déclasser de la 4ème à la 5ème série la tarification prévue au Tarif général pour les " Foyers paragelées " et inscrire cette marchandise au chapitre 1er du tarif spécial P.V. n° 15 avec application des prix des barèmes 69 et 235/72.
- b) supprimer, dans le tarif spécial P.V. n°15, chapitre 1er, § 1er, l'indication du barème M 5, lorsque ce barème est applicable à toutes les distances.

M. LE PRESIDENT.- Il n'y a pas d'observations d'observations

La proposition est adoptée.

.....

- 4°) Inserion dans le chapitre 9, § II du tarif spécial P.V. n° 15 d'une clause prévoyant le retour à vide gratuit des citernes ayant servi au transport du goudron de houille de Port-St-Louis-du-Rhône à Lyon effectué aux conditions dudit paragraphe. Cette gratuité serait accordée par détaxe, sous condition de remise d'un trafic annuel de goudron de houille de 6.000 tonnes au minimum et de 10.000 tonnes au maximum dans la relation précitée.-

M. GRIMPRET.- Pourquoi le transport du goudron anglais importé par Port-St-Louis-du-Rhône n'est-il pas effectué par eau comme celui du goudron belge ?

M. LE BESNERAIS.- Pour les goudrons anglais, la difficulté provient du transbordement nécessaire aux à Port-St-Louis-du-Rhône. Il faut emprunter des bateaux français et le transport tombe sous le coup de la coordination. Tandis que le goudron belge est acheminé de Belgique par eau sur des bateaux belges qui échappent à la coordination. D'ailleurs, la question de la concurrence faite par bateaux étrangers en France est un véritable scandale.

M. LE PRESIDENT.- C'est la troisième ou quatrième fois que nous la signalons.

M. LE BESNERAIS.- Ces bateaux peuvent transporter des marchandises belges en France, si courte que soit la distance de transport en Belgique et si longue qu'elle soit en France.

M. GRIMPRET.- La solution ne me semble donc pas d'abaisser nos prix, mais d'empêcher ces transports par bateaux étrangers.

M. LE BESNERAIS.- C'est impossible. Nous luttons depuis 6 ans et nous nous heurtons à une question de politique

internationale très délicate en ce qui concerne les Belges. Toutes les fois qu'on a tenté de faire jouer la coordination, on a abouti à des compensations plus coûteuses. Aussi, non seulement les bateaux belges viennent en France, ce qui est déjà abusif, mais ils ont le droit de prendre du frêt en retour. J'ajoute qu'ils ont même le droit d'accomplir à vide des parcours pour aller prendre un autre chargement, sous la seule condition qu'ils aient passé d'avance un contrat pour ce transport. Aussi, bien souvent, les transporteurs belges se font-ils établir un contrat fictif. Ils amènent, par exemple, du charbon à Nancy. De là, ils viennent à Paris sous prétexte qu'ils ont un contrat de transport pour ramener du sable en Belgique. Si le contrat est urgent et ^{si l'on} n'a pu attendre l'arrivée du batelier belge, celui-ci a toute liberté de prendre un chargement de sable, non plus pour la Belgique, mais à destination de la Région du Nord. Si bien qu'en fin de compte, le bateau belge circule presque toujours à pleine charge.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT SUPPLEANT.— Il est certain que l'Administration des Travaux Publics n'est pas seule en cause dans cette question.

M. GOY.— Ce sont d'ailleurs les bateliers belges qui suscitent toutes les grèves de la batellerie en France.

M. LE BESNERAIS.— Il est impossible de s'opposer à la circulation des bateaux belges en France, mais on pourrait obtenir qu'ils ne prennent de frêt en retour que sur le parcours qu'ils effectuent et leur interdire d'aller en chercher ailleurs.

.....

M. GOY.- Et encore à condition que ce frêt soit à destination de la Belgique.

M. GRIMPRET.- Ce serait une mesure tout à fait logique, facile à mettre en oeuvre et à surveiller.

M. LE BESNERAIS.- Malheureusement, elle se heurte à de graves objections politiques.

M. LE PRESIDENT.- Ne pouvons-nous pas attirer à nouveau l'attention du Ministre sur cette concurrence ?

M. LE BESNERAIS.- Au Comité de coordination, nous sommes soutenus par la batellerie française qui lutte également contre cette concurrence. Des voeux ont été émis en vue de supprimer les avantages abusifs dont jouit la batellerie belge.

M. GRIMPRET.- L'attention du Ministre actuel a-t-elle été attirée sur cette question ?

M. LE PRESIDENT.- Il y a intérêt à la souligner, chaque fois que l'occasion s'en présente.

M. LE BESNERAIS.- Nous l'avons signalée à M. BERTHELOT.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT SUPPLEANT.- Je lui en parlerai à nouveau.

5°) Extension à la gare de Douai, en tant que destinataire, des dispositions prévues au chapitre 13 du tarif à vitesse unique (animaux vivants).-

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT SUPPLEANT.- La note

.....

signale que la mesure envisagée est susceptible d'accroître le trafic ferroviaire de 1.000 têtes de bétail. C'est autant qui sera enlevé à la route. Est-ce compatible avec la coordination ?

M. LE BESNERAIS. - Les transporteurs routiers n'ont pas d'objection.

M. LE PRESIDENT. - Il n'y a pas d'autre observation ? La proposition est adoptée.

6°) Modification des conditions de délivrance des cartes d'abonnements trimestriels et extension de 250 à 300 km du maximum de distance prévu pour l'application de ce régime (tarif spécial des abonnements - Titre I - chap.4). -

M. LE PRESIDENT. - Il n'y a pas d'observation ? La proposition est adoptée.

7°) Projet d'arrangement entre la Compagnie du Chemin de fer Métropolitain de Paris et la S.N.C.F., déterminant les conditions dans lesquelles sera assuré, par le Métropolitain, le service des marchandises sur la ligne de Paris-Luxembourg à Massy-Palaiseau et l'embranchement de Bourg-la-Reine à Sceaux-Robinson. -

M. GRIMPRET. - La note explicative nous est parvenue bien tard pour qu'il nous ait été possible de l'étudier.

M. LE BESNERAIS. - Cette question peut attendre huit jours.

M. GRIMPRET. - Ne pourrions-nous désigner un Rapporteur ?

M. LE BESNERAIS. - Si quelqu'un d'entre vous ~~xxx~~ a des renseignements à demander, à la lecture de la note, je suis à sa disposition.

M. LE PRESIDENT. - Nous remettons l'examen de la question à huitaine.

Tarif spécial P.V. n° 7 - Aménagement
de la tarification applicable aux com-
bustibles minéraux expédiés sur les
régions côtières de l'Atlantique.-

M. GRIMPRET - Nous avons précédemment parlé de cette affaire; elle n'est pas inscrite à l'ordre du jour du ~~Comité~~ Comité d'aujourd'hui, mais elle figure à celui du Conseil de demain.

M. LE PRESIDENT - J'ai vu à ce sujet M. le Ministre des Travaux Publics. Il m'a demandé que le Conseil d'Administration ajourne jusqu'au 18 janvier 1939 la décision qu'il doit prendre. Comme certains de nos collègues ont des observations à présenter, le Conseil pourra utilement procéder, dès demain, à un échange de vues, mais la décision définitive ne sera prise qu'à la date que je viens d'indiquer. Le Ministre des Travaux Publics aura ainsi le temps nécessaire pour mener à bien les négociations en cours.

M. GRIMPRET - Quel est l'avis de la commission présidée par M. CALLIOT ?

M. LE PRESIDENT - Je ne le connais pas.

M. LE DESHERAIN - Il est certain que cette question soulève un problème d'ordre général; mais je ne pense pas que la S.N.C.F. ait à apprécier s'il est préférable de consommer du charbon français plutôt que du charbon anglais. Le seul point de vue auquel nous ayons à nous placer est de savoir si l'aménagement de tarif envisagé est rémunérateur pour la S.N.C.F.

M. ARON - A mon avis, il est essentiel que nous soyons exactement fixés sur les contrats relatifs à la fourniture de charbons anglais à la France. Il est de notoriété publique

que l'Angleterre a des réactions extrêmement vives lorsque l'on cherche à réduire le volume de ses exportations de charbons.

M. LE BESNERAIS - Je ne crois pas que ce soit à nous d'examiner ce point. Nous savons seulement que les mines françaises vont, à la demande du Gouvernement, accroître leur production. Il est clair que ce charbon devra être consommé à la place de charbon anglais, allemand, ou polonais et dans les régions mêmes où l'on consomme ce charbon étranger, c'est-à-dire dans l'Ouest de la France.

M. ARON - L'augmentation de production peut être absorbée, en cas de prospérité économique, par l'augmentation de la consommation.

M. LE PRESIDENT - L'augmentation de la consommation peut résulter aussi d'une diminution du prix à la mine.

Je me suis entretenu hier avec un représentant de la Région Ouest qui m'a dit que les bénéfices des mines de la Moselle ont atteint 235 M. de francs l'an dernier et que cela devrait leur permettre de consentir elles aussi certains sacrifices pour s'ouvrir de nouveaux débouchés dans l'Ouest de la France, de telle sorte que la Société Nationale ne soit pas seule à en faire.

M. LE BESNERAIS - Je crois, pour ma part, que les mines de l'Est devront faire certains sacrifices pour pouvoir vendre leur charbon jusque dans la région de Nantes. Mais la question essentielle pour nous est de savoir si les transports nécessaires se feront par chemin de fer ou par cabotage.

M. GRIMPRET - Je ne vois pas clairement comment se présente financièrement l'opération pour la S.N.C.F.

M. LE BESNERAIS - L'étude à laquelle procède actuellement M. GALLIOT apportera ~~xxxxxxxxxxx~~ des éclaircissements là-dessus. On peut d'ores et déjà prévoir que le transport, très rémunérateur pour nous à destination de la région nantaise, laisse une marge bénéficiaire de plus en plus réduite au fur et à mesure que la longueur du parcours diminue. On pourrait même délimiter la ligne en deçà de laquelle ce trafic cessera d'être payant.

Je dois dire qu'il est très difficile d'évaluer le prix de revient du transport. A distance égale, il peut varier dans une large mesure d'une relation à une autre.

M. LE PRESIDENT - Nous examinerons tout cela plus en détail à la séance du Conseil de demain.

Services de factage et camionnage à Lille,
Roubaix, Amiens et Saint-Denis.-

M. LE BESNERAIS - Vous m'aviez demandé précédemment de vous fournir quelques renseignements sur le bilan de ces différents services, en ce qui concerne la S.N.C.F.

Voici ceux que j'ai obtenus : à Lille le service de factage et de camionnage ^{nous laisse} ~~xxx~~ en déficit de 10.000 fr.

M. CRISPRET - Il s'agit pourtant d'une ville importante.

M. LE BESNERAIS - En général, les services de factage et de camionnage dans les villes importantes sont déficitaires, parce que le transport dans les rues de ces villes est extrêmement coûteux. A Paris, par exemple, le service est très déficitaire.

Par contre, les services de Roubaix, d'Amiens et de Saint-Denis ^{nous laissent} ~~xxxxxxx~~ des bénéfices : le premier de 1.000 fr, le second de 36.000 fr et le troisième de 14.000 fr.

Résiliation des conventions relatives à la construction et à l'exploitation des Tramways de la Vendée.-

QUESTION V - Réalisation des conventions relatives à la construction et à l'exploitation des Tramways de la Vendée.-

M. ARON - J'ai examiné cette affaire; elle a été fort bien étudiée et se présente dans des conditions parfaitement satisfaisantes.

Voici, en deux mots, ce dont il s'agit. Le département de la Vendée se trouvait être redevable à la S.N.C.F. de sommes importantes (3.120.000 fr au titre de la construction, 7.200.000^f représentant la part du département dans les insuffisances d'exploitation de 1934 à 1938, ~~AA~~ et 1.400.000 fr représentant la ~~XXXXX~~ valeur des stocks, y compris le matériel d'embranchement, qui vont être remis au département). Le département s'est engagé à rembourser dans les 5 ans l'ensemble de cette dette. Le remboursement des avances dues au titre de la construction se fera sur la base des errements actuels, le taux d'intérêt étant fixé au taux moyen des avances de la Banque de France, majoré d'un point. Quant aux insuffisances d'exploitation, celles relatives aux exercices 1934, 1935 et 1936 doivent être réglées avant le 1er janvier 1939, ce qui réduira la dette à cette date et de ce chef à 3.400.000 fr. Les sommes qui resteront dues à cette date porteront, après cessation de l'exploitation par la S.N.C.F., intérêt à 4 %.

Les services de la S.N.C.F. ont donc obtenu que le département rembourse la part des insuffisances d'exploitation qui n'était pas à la charge de la S.N.C.F. ou des grands Réseaux. C'est là un précédent qui pourra être extrêmement intéressant pour nous à l'avenir. Bien entendu, en contrepartie, quelques concessions minimes ont dû être consenties, notamment à propos de la rémunération à percevoir pour le service

des tramways dans les gares communes qui continuera d'être assuré par la S.N.C.F.; les tarifs prévus sont très faibles et peu avantageux pour la S.N.C.F. mais ils restent cependant acceptables en raison de l'intérêt que nous avons à voir maintenir l'exploitation des tramways de la Vendée. D'autre part, on paraît avoir été à la limite des concessions possibles pour l'évaluation des stocks, ainsi que pour certains autres points de détail. Mais je trouve que, dans l'ensemble, au point de vue financier, le résultat est satisfaisant. Si elle est entérinée par le Conseil Général de la Vendée, la nouvelle Convention va éviter deux difficultés particulièrement délicates :

- d'une part, les problèmes relatifs au licenciement du personnel des Tramways de la Vendée;

- d'autre part, la question de savoir à qui incombe la dépose des voies des tramways.

Les services me paraissent avoir remarquablement conduit leurs négociations : ils ont obtenu que le département paie ce qu'il doit et ils ont en même temps réussi à éviter qu'il ne prenne la décision de remplacer les Tramways de la Vendée par un service d'autobus, comme il en avait reçu l'offre. Il reste ainsi lié avec la Société Nationale par un contrat raisonnable. Je proposerai au Conseil d'approuver les conditions de la ^{résiliation} ~~résiliation~~, ainsi que le projet d'arrangement avec le département de la Vendée.

M. LE PRESIDENT - Nous vous remercions de votre exposé, et nous félicitons les services de la manière dont cette question a été étudiée. Je voudrais savoir quel est le service qui en a été chargé.

M. LE BESNERAIS - C'est la Région de l'Ouest.

M. LE PRESIDENT - M. ARONSoumettra demain au Conseil ses conclusions, que nous approuvons.

.....

Extension aux anciens combattants agents de chemins de fer des dispositions du décret-loi du 17 juin 1938.-

QUESTION VI - Extension aux anciens combattants agents de chemins de fer des dispositions du décret-loi du 17 juin 1938.-

M. BOUFFARDEAU - Le nouveau texte que nous a remis la Direction Générale donne satisfaction sur les points qui lors de sa précédente séance. avaient appelé les observations du Comité. Je vais le lire :

Art. 2 - "Pendant une durée d'un an à partir du 1er janvier 1939, les agents titulaires de la carte du combattant pourront, sous réserve qu'ils comptent au moins 15 années d'affiliation à la Caisse des retraites, être admis, sur leur demande, à la retraite proportionnelle à jouissance immédiate".

Je fais remarquer que ce texte est différent du décret-loi du 17 juin 1938 concernant les fonctionnaires de l'Etat, en ce qu'il n'est applicable qu'aux agents titulaires de la carte du combattant, alors que le décret-loi s'applique, non seulement aux anciens combattants, mais aussi aux pensionnés et victimes de la guerre, bénéficiaires des lois des 31 mars et 24 juin 1919.

Je continue la lecture :

Art. 3 - "La Société Nationale fixera à la fin de chaque trimestre le nombre maximum des agents susceptibles d'être admis, pendant le trimestre suivant, à bénéficier des dispositions du présent article".

M. LE BESNERAIS - Le décret-loi limitait à 5.000 le nombre des fonctionnaires de l'Etat bénéficiaires du décret; en ce qui nous concerne, je ne crois pas qu'il y ait à craindre un trop grand nombre de demandes, mais la limitation que nous introduisons est une mesure de précaution.

M. LE PRÉSIDENT - M. LIARD, que j'ai vu ce matin, proteste contre cette limitation; mais, comme M. LE BESNERAIS l'indique, elle est plutôt théorique et ne semble pas, en fait, devoir jouer.

M. LE BESNERAIS - En somme, nous sommes plus larges que le décret sur ce point.

M. BOUFFANDEAU - Notre texte diffère sur un autre point du décret-loi concernant les fonctionnaires : celui-ci prévoit qu'une partie des postes devenus vacants par suite du départ en retraite de leurs titulaires seront supprimés; notre texte n'a prévu rien de tel, cela n'est pas nécessaire, puisque la Société Nationale ne recrute pas.

M. LE PRESIDENT - Quelle est la durée d'application des dispositions envisagées ?

M. LE BESNERAIS - Elles sont prévues pour un an. Si, dans un an, il apparaît qu'elles doivent être prorogées, on le demandera au Ministre des Travaux Publics.

M. LE PRESIDENT - D'accord.

Ainsi que le Ministre l'a dit à la Chambre, ce texte paraît donner satisfaction aux anciens combattants. Cependant, il y a certaines catégories d'agents mobilisés pendant la guerre qui ne seront pas satisfaits, ce sont, en particulier, ceux qui n'ont pas la carte du combattant.

M. BOUFFANDEAU - Les représentants du personnel vont demander qu'on étende ces dispositions aux agents pensionnés et victimes de la guerre, comme l'a prévu le décret-loi du 17 juin 1938, pour les fonctionnaires. Que pourrait-on répondre ?

M. LE BESNERAIS - On pourra répondre qu'il n'y a pas de raison d'aller au delà de ce qui est prévu, que les dispositions actuelles constituent déjà une charge pour la Société Nationale et que leur extension coûterait cher.

M. BOUFFANDEAU - La raison qui sera invoquée pour cette extension, c'est que le décret-loi l'a prévue en ce qui concerne les fonctionnaires de l'Etat.

M. LE BESNERAIS - On pourra répondre que ce décret-loi ne s'applique qu'aux fonctionnaires et que les dispositions prises en ce qui concerne les chemins de fer constituent ~~xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx~~ de la part de la S.N.C.F. une extension bénévole.

M. BOUFFANDEAU -

Art. n + 1 - "Les agents admis à la retraite proportionnelle dans les conditions ci-dessus recevront une pension calculée sur 5 annuités supplémentaires, sans toutefois qu'au total, leur pension puisse être calculée sur plus de 25 annuités".

M. GRIMPRET - Ce texte est plus clair que le texte primitif.

M. BOUFFANDEAU - Il laisse encore à désirer. A la vérité, la pension n'est pas calculée "sur" 5 annuités supplémentaires.

M. ARON - Pourquoi ne dit-on pas plus simplement "bénéficieront pour le calcul de leur pension de 5 annuités supplémentaires" ?

M. LE PRESIDENT - Oui, cette rédaction est meilleure. Nous la proposerons demain au Conseil.

M. BOUFFANDEAU -

Art. n + 1. 2^o § - "Les intéressés auront à effectuer les versements pour la retraite (part de l'agent seulement) correspondant à la bonification qui leur aura été accordée dans les conditions prévues au paragraphe précédent".

Je fais observer que le décret-loi ne prévoit pas, pour les fonctionnaires, des versements analogues. Mais j'estime que c'est à bon droit que nous les exigeons des intéressés.

L'art. n + 1 continue :

"La rémunération comptant pour la retraite sur laquelle sera calculé le versement sera basée sur celle dont l'agent aura bénéficié pendant l'année qui aura précédé son départ".

Ce paragraphe ne concerne que le calcul des versements

à faire par les intéressés. Mais comment sera calculée la pension elle-même ?

En ce qui concerne les fonctionnaires, le décret-loi a prévu que la retraite serait calculée d'après le traitement moyen ou le salaire moyen du dernier ou du meilleur semestre.

M. LE BESNERAIS - D'après les règlements de retraites des chemins de fer, la pension est calculée sur la base du traitement moyen des trois meilleures années; en pratique, pour les anciens combattants, ce sera sur la dernière année, car ils ont déjà 5 annuités calculées sur cette base. Or, le traitement de la dernière année est en général le meilleur. Il n'y aura d'exception, par exemple, que pour les agents qui auront été rétrogradés au cours de leur dernière année.

M. LE PRESIDENT - Dans l'industrie, ce n'est pas la dernière année qui est la meilleure. Il en est de même, d'ailleurs, en ce qui concerne le chemin de fer, pour les mécaniciens qui ont été rétrogradés pour raisons de santé.

M. ARON - Puisque le § dont M. BOUFFANDEAU vient de nous donner lecture ne concerne que le calcul des retenues à verser par les intéressés, ne faudrait-il pas supprimer les mots "comptant pour la retraite" qui prêtent à confusion ?

M. LE BESNERAIS - Non, car le traitement comporte certains éléments qui ne comptent pas pour la retraite.

M. GRIMPRET - De même, ne pourrait-on pas supprimer les mots "basée sur" et dire simplement "la rémunération..... sera celle dont l'agent aura bénéficié" ?

4 M. ARON - Il me semble que le texte serait plus clair, s'il était rédigé ainsi : "la rémunération sur laquelle

sera calculé le versement et elle comptant pour la retraite dont l'agent aura bénéficié dans l'année qui précède son départ.

M. LE BESNERAIS - On a introduit, je pense, l'expression "basée sur" pour tenir compte de ce que, au-dessus d'un certain chiffre, le traitement ne compte plus que partiellement pour le calcul du montant de la pension; on ne fait état, dans ce cas, que de ce qu'on appelle le "traitement liquidable", qui est une fraction du traitement réel. Il vaut mieux laisser subsister la rédaction qui a été établie par des spécialistes de la question.

M. BOUFFANDEAU -

Art. n + 2 - "La bonification visée à l'article n + 1 ci-dessus sera accordée aux anciens combattants mis à la retraite d'office en vertu des dispositions du décret-loi du 12 novembre 1938".

C'est cette disposition qui figurait dans le rapport et qui a été introduite dans le texte. Elle étend aux anciens combattants mis à la retraite d'office le bénéfice de la bonification accordée aux anciens combattants mis à la retraite sur leur demande.

L'art. n + 2 continue :

"elle ne pourra toutefois se cumuler avec celle prévue par l'article x; mais l'agent n'aura aucun versement à effectuer pour la part de cette bonification qui n'excédera pas celle qu'il aurait pu obtenir en vertu des dispositions de l'article x".

M. GRIMPRET - Ne serait-il pas mieux de dire : ".... Pour la part de cette bonification correspondant à celle qu'il aurait pu obtenir".

M. GOY - Faites très attention aux modifications que vous introduisez, parce que le texte a été établi par des spécialistes du service des retraites.

M. LE BESHÉRAIS - Je m'assurerai auprès des services des retraites que ces modifications ne soulèvent pas, de leur part, d'objections.

M. BOUFFANDEAU -

Art. n + 3 - "Les agents admis à la retraite proportionnelle dans les conditions prévues à l'article (il faut lire "l'article n) bénéficient de tous les avantages attachés aux pensions de réforme liquidées à la suite d'une invalidité ne résultant pas de l'exercice des fonctions (le texte porte, par erreur, des fonctionnaires)".

ainsi rectifié
Ce texte ne soulève pas de difficulté.

M. LE PRÉSIDENT - Nous soumettrons demain au Conseil le texte tel qu'il nous venons de le modifier, sous réserve que M. le Directeur Général s'assurera auprès des services que ces modifications ne soulèvent pas d'objection.

Projets de commandes pour la
fourniture de traverses et bois
de chêne pour appareils de voie
(campagne 1938 - 1939) -
(Montant approximatif de l'ensemble
de la fourniture : 93.000.000 fr).

QUESTION VII - Projets de commandes
pour la fourniture de traverses et bois de
chêne pour appareils de voie (campagne
1938 - 1939) - (Montant approximatif de
l'ensemble de la fourniture : 93.000.000 fr).

-ils

M. LE PRESIDENT.- Ces projets doivent être soumis au
Conseil d'Administration?

M. LE NESPHERAIS.- Non, car ces commandes sont fraction-
nées en un très grand nombre de marchés (plusieurs milliers).
~~(XXXXXXX)~~

M. LE PRESIDENT.- Ces projets ont donné lieu à de
nombreuses tractations entre le Directeur Général, M. SURLEAU
et le Ministre.

Il n'y a pas d'opposition ? Les projets sont adoptés.

Cautionnement des soumissions
souscrites par la Société " Les
Consommateurs de Pétrole " pour
ses opérations en douane.

QUESTION VIII - Cautionnement des
soumissions souscrites par la Société
" Les Consommateurs de Pétrole " pour
ses opérations en douane.

M. LE PRESIDENT.- C'est M. GRUNBERG-BALLIN qui
rapportera cette affaire demain au Conseil d'Administration.

....

QUESTION IX - Questions diverses.-

a) Liquidation de la retraite des fonctionnaires du P.O. soumis à l'ancien règlement de retraites.-

M. LE BESNERAIS - Le Comité a antérieurement décidé de se réserver de fixer, dans chaque cas particulier, le montant de la gratification à faire intervenir dans le traitement moyen, base de la pension, en ce qui concerne les fonctionnaires supérieurs soumis à l'ancien règlement de retraites du Réseau P.O.

M.M. HUARD (échelle E), de DARASSUS et COUVRAT-DESVERGNES (échelle C), DAVID, ~~XXXXX~~ LADEUIL et DURIEZ (échelle B), BERGES et SAUTEREAU (échelle A) vont prendre leur retraite le 1er février 1939; en vertu des dispositions du décret du 12 novembre 1938, M. CLAVERIE (échelle D) la prendra le 1er janvier 1939; M. HEURTAULT (échelle G) l'a prise le 1er octobre.

Je propose au Comité de calculer la pension de tous ces fonctionnaires supérieurs sur la base des taux de gratification indiqués dans le tableau qui vous a été distribué et de faire de même à l'égard des fonctionnaires qui seront, en 1939, mis à la retraite d'office par application des dispositions du décret du 12 novembre 1938.

je propose que la pension de
Dans ces conditions, ~~xxxxxx~~ M. HEURTAULT, Ingénieur Principal, admis à la retraite le 1er octobre 1938, et qui était placé à l'échelle G, ~~sa pension sera~~ soit calculée sur la base d'un taux de gratification de 24 %.

M. LE PRESIDENT - Le Comité est d'accord.

b) Représentation de la Société Nationale au sein du Conseil d'Administration de la Société Nationale de Crédit Immobilier des Chemins de fer de l'Est.-

M. LE BESNERAIS - Le Comité de Direction avait, dans sa séance du 10 mai 1938, désigné M. BOUCHE-LECLERCQ, Chef du

Service de la Voie et des Bâtiments de la Région Est, pour représenter la S.N.C.F. au Conseil d'Administration de la Société de Crédit Immobilier des Chemins de fer de l'Est.

M. BOUCHE-LECLERCQ ayant adressé sa démission au Président de cette Société, je vous propose de désigner, pour le remplacer, M. RIDET, Ingénieur en Chef du Service de la Voie et des Bâtiments de la Région Est?

M. LE PRESIDENT - Le Comité est d'accord.

c) Lettre du Président de la Caisse des Transports.

M. LE PRESIDENT - J'ai reçu une lettre de M. BAUDET, ancien Président de la Chambre de Commerce de Paris, en sa qualité de Président de la Caisse des Transports, lettre dont les termes sont désagréables pour la Société Nationale. On va vous en donner lecture, ainsi que du projet de réponse que j'ai préparé, et que j'enverrai si vous voulez bien me donner votre accord, encore que je regrette de vous faire part de cette affaire en l'absence de M.M. MARLIO et René MAYER.

M. GRIMPRET donne lecture de la lettre reçue.

M. LE PRESIDENT - Je suis très surpris de cette lettre, et j'avoue que, pour ma part, il ne me serait jamais venu à l'esprit de reprocher à M. BAUDET d'employer trop de personnel dans les services de la Chambre de Commerce. Quoiqu'il en soit, j'ai fait préparer le projet de réponse dont M. GRIMPRET va vous donner lecture.

M. GRIMPRET donne lecture du projet de réponse.

M. LE PRESIDENT - Etes-vous d'accord sur ce projet ?

Ce projet est approuvé.

c) Contrat de fourniture d'électricité
à l'Espagne.-

M. LE PRESIDENT - Je dois vous entretenir, par ailleurs, d'une question assez délicate : celle d'un contrat de fourniture d'énergie électrique pour l'Espagne. M. LAUDET, Ingénieur-conseil, a poursuivi, pendant plusieurs mois, des négociations avec l'U.P.E.P.O. pour l'établissement d'un contrat de fourniture d'énergie électrique à l'Espagne gouvernementale à partir de la sous-station de la Tour de Carol.

Le Gouvernement, favorable à cette affaire, ainsi que me l'a déclaré le Ministre des Travaux Publics, a autorisé cette opération par un décret récent du 22 novembre 1938, paru à l'Officiel du 29 novembre. Il s'agit d'ailleurs d'une fourniture relativement ~~fix~~ faible : 2.000 kw d'une façon permanente et 5.000 kw en période de hautes eaux. Nos services techniques, qui ont examiné le contrat et qui l'ont approuvé, n'ont pas d'objection à cette fourniture.

Le contrat y relatif, établi avec l'U.P.E.P.O., était prêt à être signé; le décret d'autorisation désignant nommément l'U.P.E.P.O. avait paru quand, au dernier moment, cette dernière Société ~~U.P.E.P.O.~~ s'est dégagée par une lettre adressée au Ministre des Travaux Publics. ^{Cette} ~~ce~~ volte-face de l'U.P.E.P.O. s'explique par la crainte de représailles sur des Sociétés qui sont situées en Espagne nationaliste et qui ont des administrateurs communs avec l'U.P.E.P.O.

Cependant, le contrat est très bien établi. Il impose au demandeur des conditions très sévères et prévoit, notamment, ~~un~~ ~~XXXX~~ cautionnement correspondant à la consommation d'énergie électrique pendant deux mois, de sorte que les garanties offertes sont des plus intéressantes, et sont nettement supérieures à celles qui sont demandées habituellement en cette matière.

Dans ces conditions, je vous propose d'accepter le

principe de l'opération tendant à substituer en l'espèce la Société Nationale à l'U.P.E.P.O.

En définitive, nous passerions un contrat pour 6 mois avec M. LAUDET, contrat qui serait d'ailleurs soumis à l'approbation du Ministre des Travaux Publics.

J'ajoute que M. LAUDET est très pressé d'aboutir et demande que le nécessaire soit fait, dès à présent, pour le raccordement des lignes de la Société espagnole qu'il dirige avec celles de la Tour-de-Carol; mais je n'ai pas l'intention d'autoriser ce raccordement avant que le contrat soit passé. La Société Hydro-Electrica, que représente M. LAUDET, a fait construire en Catalogne des lignes d'un haut voltage, qui passent très près de la Tour-de-Carol. M. LAUDET considère qu'une liaison entre la France et la Catalogne offrirait, au point de vue énergie électrique, des ressources très intéressantes; il estime qu'actuellement la Catalogne est sous-équipée par rapport à la France, mais que, dans quelques années, l'inverse pourra se ~~xxx~~ produire. D'où le principe des échanges serait intéressant pour les deux pays.

M. ARON - Est-ce un contrat entre la Société Nationale et M. LAUDET que vous envisagez d'établir ?

M. LE PRESIDENT - Il s'agirait d'un contrat de vente d'excédents d'énergie électrique à passer par la Société Nationale avec la Société anonyme "Hydro-Electrica", représentée par M. LAUDET.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT SUPPLÉANT - Il s'agit d'une vente à une Société espagnole.

M. LE BESNERAIS - Il faut une autorisation du Gouvernement, bien entendu.

M. LE PRESIDENT - Le contrat sera soumis à l'approbation du Ministre des Travaux Publics.

M. GOY - Tout compte fait, la question ne paraît être d'ordre purement politique, car cette vente très limitée de courant pendant 6 mois ne présente, au fond, aucune espèce d'intérêt pour nous. Dans ces conditions, j'estime qu'avant de signer le contrat, nous devrions être saisi par le Ministre des Affaires étrangères et le Ministre des Travaux Publics d'une demande formelle relative à la fourniture en question.

M. LE PRESIDENT - Le Ministre des Affaires étrangères n'a pas à intervenir auprès de nous en cette affaire. C'est au Ministre des Travaux Publics à le faire.

M. GOY - Alors, que le Ministre des Travaux Publics nous demande de fournir du courant à la Catalogne.

M. LE PRESIDENT - Je ne crois pas qu'il le fasse, mais il approuvera le contrat.

M. GOY - Ce n'est pas seulement une question de procédure : il y a une différence très importante entre approuver seulement un contrat ou demander que ce contrat soit établi.

M. LE BESNERAIS - Il est certain que si nous prenons l'initiative de passer un contrat de ce genre, nous risquons d'être l'objet de représailles. Il ne faut pas oublier que nous sommes en pourparlers avec les chemins de fer de l'Espagne nationaliste pour obtenir la reprise du trafic par Hendaye, trafic qui se fait actuellement par bateau.

Mais, si nous pouvons dire que nous avons agi à la demande du Gouvernement français, la situation serait beaucoup plus favorable pour nous.

M. GOY - Il importe donc qu'avant de négocier le contrat, le Ministre des Travaux Publics nous invite à le faire. Comme l'indique M. LE BESNERAIS, nous devons craindre des représailles, qui, très vraisemblablement, ne se feront pas attendre, si nous passons le traité de notre propre initiative.

Il me paraît plus sage de refuser les propositions de M. LAUBET, à moins que le Ministre ne nous demande de fournir du courant à la société espagnole en cause.

Je le répète, cette affaire est plus politique que commerciale et vous le reconnaissez vous-même.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT SUPPLÉANT - J'avoue que la question me prend au dépourvu, mais je reconnais que l'opération se présente sous un aspect différent suivant qu'elle est faite par la Société Nationale ou par l'U.P.E.P.O. qui est indépendante de la Société Nationale.

M. LE BESNERAIS - Si nous passons le contrat de notre plein gré, notre situation sera difficilement défendable vis-à-vis des chemins de fer de la zone nationaliste.

M. GRIMPET - Nous pouvons nous dispenser d'examiner les conséquences de cette affaire, si elle est passée à la demande du Ministre, parce ^{qu'alors} ~~xxx~~ nous n'en serons pas responsables.

M. GOY - Je voterai contre l'opération telle qu'elle nous est présentée actuellement.

M. GRIMPET - L'essentiel est que nous fassions exactement ce que nous avons à faire. Si le Gouvernement nous le demandait, nous n'aurions aucune objection à passer ce contrat. Si le Gouvernement ne nous le demande pas, je ne vois pas pourquoi, nous plaçant au point de vue purement S.N.C.F., nous traiterions cette affaire.

M. GOY - Je suis tout à fait d'accord avec vous.

M. BOUFFANDEAU - Quelle est la Société que le Gouvernement vient d'autoriser à exporter de l'énergie électrique en Espagne ?

M. CHIMPERT - L'U.P.E.P.C.

M. GOY - La situation est donc tout à fait différente.

M. BOUFFANDEAU - Le Ministre accepte-t-il que la Société Nationale se substitue à l'U.P.E.P.C. ?

M. LE PRESIDENT - Oui, il me l'a même demandé verbalement.

M. LE BESNERAIS - Il faudrait qu'il le demande par écrit.

M. BOUFFANDEAU - Il est certain que nous nous trouvons dans une situation embarrassante vis-à-vis de l'Espagne nationaliste, si nous nous substituons de notre propre initiative à l'U.P.E.P.C. La seule question qui se pose, actuellement, est de savoir si nous devons demander par lettre au Ministre de nous inviter à effectuer cette opération.

M. LE PRESIDENT - Non, M. le Commissaire du Gouvernement, ici présent, pourra en rendre compte de notre point de vue au Ministre. Il lui indiquera verbalement que le Comité de Direction a estimé qu'il ne pouvait qu'il ne se saisisse de l'affaire lui-même, et que le décret qui autorise l'U.P.E.P.C. n'autorise pas la Société Nationale.

M. GOY - Il ne suffit pas que le Ministre nous autorise à exporter l'énergie électrique en Catalogne, il faut qu'il nous demande de le faire.

M. ARON - Je ne vois pas très bien la différence qui en résultera au point de vue ^{de} l'effet produit. A mon avis, le

Gouvernement devrait insister auprès de l'U.P.E.F.O.

M. GRIMPRET - Si le Ministre ne nous le demande pas, nous n'avons aucune raison de nous substituer à l'U.P.E.F.O. s'il nous le demande, nous n'avons aucune raison de refuser.

M. BOUFFANDEAU - En tout cas, il semble bien qu'il faudrait-il un nouveau décret, si la Société Nationale fait ~~xxx~~ l'opération aux lieu et place de l'U.P.E.F.O. ?

M. LE PRESIDENT - En définitive, vous êtes d'accord sur la procédure suivante : il faut en premier lieu que le Ministre nous demande de nous substituer à l'U.P.E.F.O., comme suite à la lettre que cette dernière Société lui a adressée et aux termes de laquelle elle se refuse à passer le contrat établi avec M. LAUDET.

M. COY - Le décret du 22 novembre a été pris à la suite d'une lettre de l'U.P.E.F.O. faisant connaître au Ministre la demande de M. LAUDET relative à la fourniture d'énergie électrique au Gouvernement espagnol. C'est en somme M. LAUDET lui-même qui a insisté pour obtenir cette autorisation et le Ministre la lui a accordée.

Quant à nous, nous ne devons pas solliciter une telle autorisation. Il faut, au préalable, que le Ministre nous demande de prendre la place de l'U.P.E.F.O. défaillante.

M. LE PRESIDENT - Je suis d'accord avec vous : il faut, pour que nous donnions suite aux propositions de M. LAUDET que le Ministre nous demande de nous substituer à l'U.P.E.F.O.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT SUPPLÉANT - J'indiquerai au Ministre que le Comité de Direction estime qu'il ne peut agir, en l'occurrence, que sur ^{la} demande du Gouvernement.

que c'est auprès de l'U.P.E.P.O.
M. ARON - J'estime, pour ma part, qu'une demande
devrait être faite, ~~xxxxxxxxxxxxxxxxxxxx~~ pour obtenir
qu'elle revienne sur sa décision.

Mais
M. LE PRESIDENT - / une telle démarche n'est pas de
notre ressort. C'est au Ministre à la faire.

En définitive, M. le Commissaire du Gouvernement
veut bien informer le Ministre des Travaux Publics de notre
point de vue, suivant lequel la S.N.C.F. ne pourra agir en
la circonstance qu'en sur demande du Gouvernement.

c) Nominations dans le personnel.-

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Comité
donne un avis favorable aux nominations suivantes :

A l'échelle M :

- Avec effet du 1er janvier -

+ M. PORCHEZ, Directeur aux à la S.N.C.F.

A l'échelle L :

- Avec effet du 1er janvier -

- M. BERTHELOT, Chef du Service de l'Exploitation - Région
Sud-Ouest.

- M. WISDORFF, Chef du Service du Matériel et Traction -
Région Est.

- Avec effet du 1er février -

- M. R. LEVE, Chef du Service de la Voie - Région Ouest.

A l'échelle K :

- Avec effet du 1er janvier -

- M. RIDET, Chef du Service Régional (Voie) - Région Est.
- M. LEBLAIRE, Chef Adjoint du Service Central des Installations
Fixes.
- M. MARGIS, Chef Adjoint du Service Commercial.

- Avec effet du 1er février -

- M. DARGOU, Chef du Service Régional (Exploitation) -
Région Est.
- M. VAGGHE, Chef de la 1ère Division du Secrétariat Général.
- M. BUGAS, Chef du Service Technique de la Direction Générale.

A l'échelle J :

- Avec effet du 1er janvier -

- M. AURENCE, Chef du Service du Contentieux.
- M. OLIVIER, Chef de la Division Centrale du Contrôle des
Marchés.
- M. DREYFUS, Chef de la Division Régionale (Mouvement) -
Région Sud-Ouest.

.....

S.N.C.F.

N° 43

COMITE DE DIRECTION

Réunion du 10 Janvier 1939

Compte rendu sur le trafic et les recettes

I. Examen des résultats des trois dernières semaines (17 décembre 1938 au 6 janvier 1939)-1°) Wagons chargés et entrés chargés.

Le nombre de wagons chargés et entrés chargés pendant les 51 et 52ème semaines 1938 et la 1ère semaine 1939 s'élève à :

		1938	1937	% 1938 / 1937
51ème semaine (17 au 23 décembre)	chargés P.V.	220.949	305.144	- 27,6
	chargés G.V.	34.649	41.982	- 17,5
	entrés chargés	13.663	19.335	- 29,3
	Total	269.261	366.461	- 26,5
52ème semaine (24 au 30 décembre)	chargés P.V.	227.120	280.703	- 19,1
	chargés G.V.	33.206	38.264	- 13,2
	entrés chargés	13.241	16.654	- 20,5
	Total	273.567	335.621	- 18,5
1ère semaine 1939		1939	1938	%
		du 31 déc. 1938	du 1er au 7	
		au 6 Janv. 1939	janvier	
	chargés P.V.	234.832	215.653	+ 8,9
	chargés G.V.	32.992	28.866	+ 14,3
entrés chargés	13.481	13.711	- 1,7	
Total	281.305	258.230	+ 8,9	

La baisse constatée pendant la période du 17 au 31 décembre (- 23 %) est nettement supérieure à celle qui avait été observée pendant les deux premières semaines de décembre (- 7,6 %) ainsi qu'à celle qui avait été enregistrée depuis le début de l'année (- 8,9 %).

Ce fléchissement très important a eu pour cause, d'une part la vague de froid qui a paralysé l'activité industrielle et agricole et, d'autre part, le trafic exceptionnel constaté à la fin de l'année 1937 en raison de l'imminence des relèvements des tarifs.

...

2°- Recettes marchandises

Les recettes du trafic marchandises des 51 ème et 52 ème semaines s'élèvent à :

	1938	1937	% 1938/1937
51ème semaine (17 au 23 décembre)	219 ^M .539	245 ^M .279	- 10,5
52ème semaine (24 au 31 décembre) -8 jours-	237.366	269.142	- 11,8
Total	456.905	514.421	- 11,2

La diminution pour ces deux semaines est de - 11,2 % en 1938 par rapport à 1937 et comme la majoration des tarifs est en moyenne de 24,2 % la baisse du trafic ressort à 28,5 % alors que la baisse moyenne enregistrée depuis le début de l'année était 15,4 %.

Comme il a été dit pour les wagons chargés, le trafic a été fortement influencé par la période de grand froid et la baisse a été encore plus sensible en raison du trafic important constaté pendant la période correspondante de l'année 1937.

3°- Recettes voyageurs

Les recettes du trafic voyageurs des 51ème et 52ème semaines s'élèvent à :

	1938	1937	% 1938/1937
51ème semaine (17 au 23 décembre)	91 ^M .592	70 ^M .421	+ 30,1
52ème semaine (24 au 31 décembre) -8 jours-	110.589	87.309	+ 26,7
Total	202.181	157.730	+ 28,2

L'augmentation est de 28,2 % en 1938 par rapport à 1937 mais comme la majoration des tarifs est en moyenne de 50,4 %, la baisse du trafic voyageurs ressort à 14,8 %, alors que depuis le début de décembre la baisse moyenne était de 15,0 % et depuis le début de l'année de 19,4 %.

Malgré cette légère amélioration, il y a lieu de noter que le trafic des fêtes de Noël et du Jour de l'An a été inférieur à celui de l'année dernière. Cela est dû à ce que ces fêtes tombaient cette année un dimanche et ne permettaient pas aux voyageurs d'effectuer des déplacements aussi lointains qu'en 1937.

II - Examen des résultats de la totalité de l'année 1938

1° - Wagons chargés

Le nombre de wagons chargés (G.V. et P.V.) et entrés chargés pendant l'année 1938 s'élève à :

	1938	1937	% 1938/1937
Chargés P.V.	12.897.125	14.351.447	- 10,1
Chargés G.V.	1.852.683	1.978.168	- 6,3
Entrés chargés	778.667	841.244	- 7,4
Total	15.528.475	17.170.859	- 9,6

La baisse des wagons chargés qui, à la fin du 1er semestre, était de - 7,4 % s'est accentuée pendant le 2ème semestre où elle a atteint -11,6 % mais il faut considérer que les divers événements de la fin de l'année (tension internationale de septembre, conflits sociaux de novembre, température rigoureuse de fin décembre) ont sérieusement contribué au fléchissement du trafic.

2° - Recettes voyageurs et marchandises

Les recettes des trafics voyageurs et marchandises s'élèvent pour l'année 1938 à :

	1938 chiffres provisoires	1937 chiffres définitifs
Voyageurs	4.087 ^M .273	3.407 ^M .756
Marchandises	10.777.745	9.217.580
Total	14.865.018	12.625.336

L'augmentation est pour les voyageurs de 19,9 %, pour les marchandises de 16,9 % et pour l'ensemble de 17,7 %, mais compte tenu des majorations de tarifs par rapport à l'année 1937, la diminution du trafic ressort pour l'ensemble à 17,0 %, soit :

Voyageurs : - 19,2 %
 Marchandises : - 16,1 %

La baisse du trafic voyageurs, qui était de 17,8 % à la fin du 1er semestre, s'est accentuée pendant le second semestre où elle a atteint 20,1 %, mais il convient d'observer que ce deuxième semestre a été marqué par deux tendances contraires. En effet pour le troisième trimestre, période des vacances, la baisse a été de 21,9 %, alors qu'on a enregistré une légère amélioration pendant le dernier trimestre de l'année où la chute du trafic n'accuse plus que 17,4 %.

Par ailleurs, il faut noter que de juin à octobre, les comparaisons ont été en partie faussées par l'influence de l'Exposition 1937.

Les fluctuations du trafic marchandises ont présenté sensiblement la même physionomie, et le fléchissement constaté pendant le 2ème semestre (- 17,3 %) est légèrement supérieur à celui constaté pendant le premier semestre (- 14,8 %), malgré une amélioration assez nette pendant le mois de novembre où la baisse se maintenait autour de 10 %.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Comité de Direction

Séance du 10 janvier 1939

II - Comptes rendus hebdomadaires -

2^e) Trésorerie.

*93 av. V. J. M. - in des 573 m. - Dig. 600 - 1/1 - 32 av. V. J. M. -
in des 31 jan. dec, 4 p. 1120 m. (a. p. 1120 m.) - C. 1120 m. - 1120 m. - 1120 m.*

10 janvier 1939.

RESUME DES NOTES DES 3 et 10 JANVIER 1939
sur les opérations de trésorerie de la S.N.C.F.
effectuées du 23 décembre 1938 au 7 janvier 1939.

I - Mouvement des capitaux pendant la période du 23 décembre 1938 au 7 janvier 1939.

Les encaissements se sont élevés à Frs....	2.101 millions
répartis comme suit :	
- Versements des gares.....	603 -
- Ressources d'établissement	- -
- Annuités versées par l'Etat	31 -
- Ressources à court terme	414 -
- Sommes portées au crédit des Compagnies	397 -
- Produit des fonds de Réserve	3 -
- Divers	3 -
- Avances du Trésor	650 -
Ensemble	2.101 millions

Les décaissements se sont chiffrés à	2.674 millions
se décomposant comme suit :	
- Solde du personnel	956 millions
- Charges d'emprunts	683 -
- Règlements des fournisseurs et divers	402 -
- Remboursements de ressources à court terme..	416 -
- Prélèvements des Compagnies	216 -
- Divers	1 -
Ensemble	2.674 millions

Il ressort ainsi au cours de cette période un excédent des décaissements sur les encaissements se montant à Frs:573 millions

II - Situation des disponibilités et des engagements au 7 janvier 1939.

Le montant des capitaux disponibles à cette date s'élève
à Frs 608 millions, se décomposant comme suit :

- Caisses	11	millions
- Trésor Public	513	-
- Chèques postaux.....	8	-
- Diverses banques.....	32	-
- Portefeuille.....	44	
Ensemble	608	millions

Les engagements à court terme à cette même date sont les
suivants :

- Billets à ordre et emprunts en blanc en francs français	2.988	millions
- Solde créditeur des comptes de charges d'emprunts des Compagnies	467	-
Ensemble	3.455	millions

III - Prévisions pour la période du 7 au 31 janvier 1939.

Fonds disponibles le 7 janvier 1939 (arrondi) 610 millions

Recettes

- Versements des gares et assimilés	790	millions
- Ressources d'établissement	-	-
- Ressources à court terme	100	-
- Annuités à recevoir de l'Etat	310	-
Total "R" ...	1.810	millions

Dépenses

- Ravitaillement des gares et Services (Solde du Personnel, Pensions de retraites, etc..)	660 millions
- Charges financières et retraits des Compagnies	470 -
- Règlements des fournisseurs et divers	660 -
- Remboursements de ressources à court terme..	940 -
	<hr/>
Total "D" ..	2.730 millions
- Fonds de roulement de	200 -
	<hr/>
Ensemble	2.930 millions
	<hr/> <hr/>

L'insuffisance de ressources résultant des chiffres ci-dessus, soit 1.120 millions environ, se trouvera atténuée du montant des ressources à court et à long terme qui pourront être obtenues.

Services Financiers

Division Centrale des Finances

N O T E
sur les opérations de trésorerie de la S.N.C.F.
effectuées pendant la période du 23 au 31 décembre 1938

I - Aperçu sommaire des marchés monétaire et financier

Sur le marché des changes, la Livre Sterling demeurée offerte, s'est affaiblie de 177,12 à 176,83 en clôture le 30 décembre. Le Dollar plus résistant s'est inscrit à 38,- contre 37,98 en clôture le 23 décembre, le "cross-rate" Livre/Dollar fléchissant de 4,66 à 4,65 5/16.

A terme, la Livre à 1 mois s'est traitée au pair comme la semaine précédente; par contre, le report sur la Livre à 3 mois s'est encore détendu de 0,50 à 0,45. Le taux correspondant à ce dernier cours ressort à 1 %.

L'argent au jour le jour a été plus tendu à mesure qu'approchait l'échéance de fin d'année; il a valu entre 1 3/4 et 2 1/4%.

Sur le marché des B.D.N. et Bons du Trésor, le taux des escomptes fermes à 3 mois s'est maintenu à 1 3/4.

A la Bourse des Valeurs, sur un marché moins actif, les valeurs à revenu fixe ont accusé une légère baisse d'ordre technique après la forte hausse des semaines précédentes.

C'est ainsi, qu'en ce qui concerne les valeurs de chemins de fer, les obligations 6 % 1936 sont passées de 987 aux environs de 975 francs.

II - Mouvement des capitaux

Pendant la période du 23 au 31 décembre 1938,
les Services Financiers ont encaissé un montant de Frs 1.489 M.
environ, savoir :

- Versements des gares et assimilés	305 millions
- Ressources d'établissement	-
- Annuités versées par l'Etat	30
- Ressources à court terme	103
- Sommes portées au crédit des Compagnies	397
- Produits des fonds de réserve	3
- Divers (non compris les opérations de mouvement de fonds)	1
- Avances du Trésor	650

Ensemble 1.489 Millions
=====

Pendant la même période, les Services Financiers ont
décaissé Frs 2.120 millions environ, savoir :

- Envois de fonds aux gares et Services (solde du personnel, pensions de retraits, etc..)	940 millions
- Charges d'emprunts	599
- Règlements des fournisseurs et divers	288
- Remboursements de ressources à court terme..	188
- Prélèvements des Compagnies	105
- Divers (non compris les opérations de mouve- ment de fonds)	"

Ensemble 2.120 millions
=====

L'excédent des décaissements sur les encaissements s'est
donc élevé à Frs 631 millions.

III - Emprunts à court terme

A - Emprunts contractés en France

	Billets				Emprunts en blanc	Total
	Escompte ferme		Pension			
	Consortium	Divers	Consortium	Divers		
Situation au 23/12/38	1.382	1.397	10	193	8	2.990
Opérations du 23/12 1938 au 31/12/38 :						
a) nouvelles	"	5	"	4	"	9
b) renouvelées	68	6	"	20	"	94
c) remboursées	68	68	"	50	2	188
Différence	0	- 57	"	- 26	- 2	- 85
Situation au 31/12/38	1.382	(1) 1.340	10	(2) 167	6	2.905

Le taux de base des escomptes fermes de billets à 3 mois est demeuré fixé pendant la semaine à 2 1/2 %.

B - Emprunts contractés à l'étranger

N É A N T

(1) Dont : Banque de France	160 M.
Caisse des Dépôts et Consignations.....	285 M.
(2) Dont : Banque de France	23 M.

IV - Mouvement des Comptes de Charges d'Emprunts des Compagnies.

Au 23 décembre 1938, le solde des comptes courants des Compagnies atteignait 286,5 millions

Du 23 au 31 décembre 1938 les imputations suivantes ont été faites :

DEBIT

Retraits 101,6
 Paiements des gares et divers 3,0 104,6

CREDIT

Echéances du 31-12-38 et divers 396,8 292,2 millions

A la date du 31 décembre 1938 le solde s'élevait à 578,7 millions suivant détail ci-après :

	Fonds bloqués (80 % des coupons et rem- boursements arrié- rés) (1)	Fonds à préavis de 7 jours	Ensemble
Est	22,6	57,6	80,2
Midi	21,0	15,1	36,1
Nord	39,9	50,1	90,-
P.L.M.	56,1	234,5	290,6
P.O.	30,4	51,4	81,8
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	170,0	408,7	
Ensemble	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	578,7		578,7

Le taux alloué aux Compagnies sur les soldes créditeurs de leurs comptes courants à préavis de 7 jours est demeuré fixé à 1 3/4 %.

V - Avances du Trésor

(Art. 27 de la Convention du 31 août 1937)

Situation au 23 décembre 1938	7,300 millions
Opérations du 23 au 31 décembre 1938	
- Avances nouvelles	650 -
- Avances remboursées	" -
	<hr/>
Différence	+ 650 millions
	<hr/>
Situation au 31 décembre 1938	<u>7,950 millions</u>

(1) Montant au 7 octobre pour le Nord,
 22 décembre pour l'Est, le Midi, le P.L.M. et le P.O.

VI - Ressources d'établissement à appliquer

	Obligations et ressources assimilées	Divers	Avances du Trésor au Fonds Commun (art. 13 de la Convention du 28 juin 1921)	Ensemble
Ressources négociées et comptabilisées au 23/12/38	1.683,2	500,9	9.999,9	12.184,-
Ressources comptabilisées du 23 au 31 décembre 1938	"	"	"	"
Ressources négociées et comptabilisées au 31/12/38 à déduire :	1.683,2	500,9	9.999,9	12.184,-
Intérêts courus sur res- sources ci-dessus	20,1	"	"	- 20,1
Net	1.663,1	500,9	9.999,9	12.163,9
Ressources remboursées à remplacer	3.267,6	"	"	3.267,6
Net à appliquer	1.604,5	500,9(1)	9.999,9	8.896,3

Le montant de 1.683,2 se décompose comme suit :

-- Emprunt hollandais interréseaux (pour le compte du Trésor Public)..	388,5
-- Emprunt de 35 M.F.S. des Chemins de fer de l'Etat (émission du 5-3-38 et renouvellement du 5-9-38)	531,8
-- Emprunt 5 M. Billets Chemins de fer Etat (Emission du 7/12/38)	4,7
-- Obligations 5 ½ % 1935 et 6 % 1936 des Réseaux	
Souscriptions Caisse des Dépôts et Consignations	489,4
" Caisse Générale de garantie	70,0
" diverses	185,4
-- Emprunts A.L. sous seing privé	13,4
Ensemble	1.683,2

La répartition des ressources à appliquer par Réseau emprunteur est la suivante :

	A.L.	EST	ETAT	MIDI	NORD	P.L.M.	P.O.	Ensemble
Ressources négociées nettes d'intérêts courus	167,2	189,1	760,1	64,9	113,9	252,4	115,5	1.663,1
à déduire :								
Ressources rembour- sées à remplacer....	383,5	381,2	1.781,8	76,8	134,3	308,6	201,4	3.267,6
Net à appliquer....	-216,3	-192,1	-1.021,7	11,9	-20,4	- 56,2	- 85,9	- 1.604,5

L'émission des obligations 6 % 1936 des Réseaux est suspendue depuis le 14 novembre.

(1) Dont versement du Fonds Commun de Travail : 496,9

VII - Placement des fonds disponibles

A - situation des titres au 23 décembre 1938

	B.D.N. et Bons du Trésor	Billets de Chemins de fer	Traites et Titres divers	Ensemble
I - Titres appartenant à la S.N.C.F.:				
a) en pension	138	"	"	138
b) en portefeuille.	"	"	4	4
	138	"	4	142
II- Titres en portefeuille n'appartenant pas à la SNCF:	10	"	3	13
Ensemble des titres en portefeuille (1 b + II)	10	"	7	17

B - Achats de titres du 23 au 31 décembre 1938

	B.D.N. et Bons du Trésor	Billets de Chemins de fer	Traites et Titres divers	Ensemble
Escomptes fermes ...	"	"	9	9
Pensions au jour le jour	"	"	"	"
Dénonciations de mises en pension....	14	"	"	14
Total	14	"	9	23

Les escomptes fermes de traites d'usagers ont été réalisés au taux de 2 3/4 %.

C - Ventes de titres du 23 au 31 décembre 1938

	B.D.N. et Bons du Trésor	Billets de Chemins de fer	Traites et Titres divers	Ensemble
Escomptes fermes et échéances	"	"	"	"
Pensions	14	"	"	14
Dénonciations de prises en pension	10	"	3	13
Total	24	"	3	27

Les emprunts sur B.D.N. ont été conclus à des taux variant de 2 % à 2 5/16 %.

D - Situation des titres au 31 décembre 1938

	B.D.N. et Bons du Trésor	Billets de Chemins de fer	Traites et Titres divers	Ensemble
I - Titres appartenant à la S.N.C.F. :				
a) en pension	$\frac{138+14-14}{138}$	"	"	138
b) en portefeuille..	$\frac{0 + 14-14}{0}$	"	$\frac{4 + 9-0}{13}$	13
Total	138	"	13	151
II - Titres en portefeuille n° appartenant pas à la S.N.C.F.	$\frac{10+0-10}{0}$	"	$\frac{3 + 0 - 3}{0}$	0
Ensemble des titres en portefeuille (1 b + II)	0	"	13	13

VIII - Situation des Fonds disponibles au 31 décembre 1938.

Caisse		21 millions		
Trésor Public		471 -		
Chèques Postaux		8 -		
Diverses Banques en France		15 -		
Diverses Banques à l'Etranger		22 - (1)		
Portefeuille	{	Bons de la Défense Nationale (y compris les Bons provenant de prêts de fonds à 24h. ou 48h. de préavis)	"	} 13 millions
		Traites de fournisseurs ou sur fournisseurs	9	
		Titres des Réseaux et divers..	4	
Ensemble				<u>550 millions</u> =====

contre 1.181 millions au 23 décembre 1938, soit une diminution de Frs 631 millions sur la période précédente, comme indiqué au Titre II du présent compte rendu.

-(1) non compris les fonds bloqués pour le service des emprunts à l'étranger s'élevant à Frs 54,6 millions.

10, janvier 1939

Services Financiers

Division Centrale des Finances

N O T E

sur les opérations de trésorerie de la S.N.C.F.
effectuées pendant la période du 31 décembre 1938 au
7 janvier 1939

I - Aperçu des marchés monétaire et financier.

Sur le marché des changes, la Livre Sterling encore très offerte a fléchi de 176,83 à 176,67 en clôture le 6 janvier. Le Dollar plus stable a oscillé toute la semaine aux environs de 38 francs pour clôturer à 38,04, le "cross-rate" Livre/Dollar faiblissant de 4,65 $\frac{5}{16}$ à 4,64 $\frac{7}{16}$.

A terme, sur la Livre à 1 mois on a enregistré un très léger déport n'ayant pas dépassé 0,07, le report sur la Livre à 3 mois s'est fortement détendu de 0,45 à 0,20; le taux correspondant à ce dernier cours ressort à 0,45 %.

Le 3 janvier, la Banque de France a abaissé de 2 $\frac{1}{2}$ % à 2 % le taux de l'escompte et des avances à 30 jours, et de 3 $\frac{1}{2}$ % à 3 % le taux des avances sur titres.

L'argent au jour le jour plus offert a valu entre 1 $\frac{1}{2}$ et 1 $\frac{7}{8}$ % .

Sur le marché des B.D.N. et Bons du Trésor le taux des escomptes fermes à 3 mois s'est maintenu entre 1 $\frac{5}{8}$ % et 1 $\frac{3}{4}$ %.

En liquidation du 3 janvier, le taux de l'argent au Parquet a été fixé à 2 $\frac{3}{4}$ contre 2 $\frac{3}{8}$ le 15 décembre 1938 et en coulisse à 5 $\frac{3}{4}$ contre 7 $\frac{3}{4}$ le 30 novembre 1938.

A la Bourse des Valeurs, le marché, peu actif, a accusé une tendance faible.

Les Obligations 6 % 1936 des Grands Réseaux ont fléchi de 975 aux environs de 972 francs.

II - Mouvement des capitaux

Pendant la période du 31 décembre 1938 au 7 janvier 1939 les Services Financiers ont encaissé un montant de Fr. 612 M. environ, savoir:

- Versements des gares et assimilés	298 millions
- Ressources d'établissement	- -
- Annuités versées par l'Etat	1 -
- Ressources à court terme	311 -
- Sommes portées au crédit des Compagnies ...	- -
- Produits des fonds de réserve	- -
- Divers (non compris les opérations de mouvement de fonds)	2 -
- Avances du Trésor	- -
	<hr/>
Ensemble	612 millions
	<hr/> <hr/>

Pendant la même période, les Services Financiers ont décaissé Frs 554 millions environ, savoir :

- Envois de fonds aux gares et Services (solde du personnel, pensions de retraites, etc...)	16 millions
- Charges d'emprunts	84 -
- Règlements des fournisseurs et divers	114 -
- Remboursements de ressources à court terme..	228 -
- Prélèvements des Compagnies	111 -
- Divers (non compris les opérations de mouvement de fonds)	1 -
	<hr/>
Ensemble	554 millions
	<hr/> <hr/>

L'excédent des encaissements sur les décaissements s'est donc élevé à Fr..... 58 millions.

III - Emprunts à court terme

A - Emprunts contractés en France

	Billets				Emprunts en blanc	Total
	Escompte ferme		Pension			
	Consortium	Divers	Consortium	Divers		
Situation au 31/12/38	1.382	1.340	10	167	6	2.905
Opérations du 31/12 1938 au 7/1/39 :						
a) nouvelles	70	56	"	"	"	126
b) renouvelées...	165	13	"	6	1	185
c) remboursées ..	155	12	10	50	1	228
Différence	+ 80	+ 57	- 10	- 44	0	+ 83
Situation au 7/1/39	1.462	1.397 ⁽¹⁾	0	123 ⁽²⁾	6	2.988

Le taux de base des escomptes fermes de billets à 3 mois a été abaissé le 4 janvier de 2 1/2 % à 2 1/8 %.

B - Emprunts contractés à l'étranger

N É A N T

(1) Dont : Banque de France	160 M.
Caisse des Dépôts et Consignations	285 M.
(2) Dont : Banque de France	23 M.

IV - Mouvement des Comptes de charges d'Emprunts des Compagnies

Au 31 décembre 1938, le solde des comptes courants des Compagnies atteignait 578,7 millions

Du 31 décembre 1938 au 7 janvier 1939 les imputations suivantes ont été faites :

DEBIT

Retraits 111,5

CREDIT

Rectification d'échéance 0,1

111,4 111,4

A la date du 7 janvier 1939, le solde s'élevait à 467,3 millions suivant détail ci-après :

	Fonds bloqués (80 % des coupons et remboursements arriérés) (1)	Fonds à préavis de 7 jours	Ensemble
Est	22,6	41,6	64,2
Midi	21,-	7,1	28,1
Nord	39,9	38,2	78,1
P.L.M.	56,1	199,5	255,6
P.O.	30,4	10,9	41,3
	170,-	297,3	
Ensemble ...	467,3		467,3

Le taux alloué aux Compagnies sur les soldes créditeurs de leurs comptes courants à préavis de 7 jours, est demeuré fixé à 1 3/4 %.

(1) Montant au 7 octobre pour le Nord,
22 décembre pour l'Est, le Midi, le P.L.M. et le P.O.

V - Avances du Trésor

(Art.27 de la Convention du 31 août 1937)

Néant

VI - Ressources d'établissement à appliquer

A - Ressources d'Etablissement proprement dites de l'exercice 1939

Néant

L'émission des obligations 6 % 1936 des Réseaux est suspendue depuis le 14 novembre 1938.

B - Avances du Trésor (Art.25 de la Convention du 31 août 1937)

Montant dû au titre du 1er alinéa de l'Art. 25	5.100,- millions
Montant dû au titre du 2 ^e alinéa de l'Art. 25	3.015,- -
Total	8.115 -
à déduire :	
Montant restant à recevoir	165 -
Montant reçu au 7 janvier 1939	7.950 millions

C - Avances du Trésor au Fonds Commun (Art.13 de la Convention du 28 juin 1921).

Montant au 7 janvier 1939 9.999,9 millions

VII - Placement des fonds disponibles

A - Situation des titres au 31 décembre 1938

	B.D.N. et Bons du Trésor	Billets de Chemins de fer	Traites et Titres divers	Ensemble
I - Titres appartenant à la S.N.C.F.:				
a) en pension.....	138	"	"	138
b) en portefeuille.	"	"	13	13
	138	"	13	151
II - Titres en portefeuille n'appartenant pas à la SNCF.	"	"	"	"
Ensemble des titres en portefeuille (1 b + II)	"	"	13	13

B - Achats de titres du 31 décembre 1938
au 7 janvier 1939

	B.D.N. et Bons du Trésor	Billets de Chemins de fer	Traites et Titres divers	Ensemble
Escomptes fermes	"	"	2	2
Pensions au jour le jour	"	"	"	"
Dénonciations de mises en pension ...	62	"	"	62
Total	62	"	2	64

Les escomptes fermes de traites d'usagers ont été réalisés au taux de 2 3/4 %.

C - Ventes de titres du 31 décembre 1938
au 7 janvier 1939

	B.D.N. et Bons du Trésor	Billets de Chemins de fer	Traites et Titres divers	Ensemble
Escomptes fermes et échéances	"	"	10	10
Pensions	23	"	"	23
Dénonciations de prises en pension	"	"	"	"
Total	23	"	10	33

Les emprunts sur B.D.N. ont été conclus à des taux variant de
1 3/4 % à 1 13/16 %.

D - Situation des titres au 7 janvier 1939

	B.D.N. et Bons du Trésor	Billets de Chemins de fer	Traites et Titres divers	Ensemble
I - Titres appartenant à la S.N.C.F. :				
a) en pension	$\frac{138+23-62}{99}$	"	"	99
b) en portefeuille..	$\frac{0+62-23}{39}$	"	$\frac{13+2-10}{5}$	44
Total	138	"	5	143
II - Titres en porte- feuille n'appartenant pas à la S.N.C.F....	"	"	"	"
Ensemble des titres en portefeuille (1 b + II)	39	"	5	44

VIII - Situation des Fonds disponibles au 7 janvier 1939

Caisses		11 millions
Trésor Public		513 -
Chèques Postaux		8 -
Diverses Banques en France		12 -
Diverses Banques à l'Etranger		20 - (1)
Portefeuille	{	
Bons de la Défense Nationale	39	
Traites de fournisseurs ou sur fournisseurs	1	44 millions
Titres des Réseaux et divers	4	
		<hr/>
Ensemble		608 millions
		<hr/> <hr/>

contre 550 millions au 31 décembre 1938, soit une augmentation de Frs 58 millions sur la période précédente, comme indiqué au Titre II du présent compte rendu.

IX - Prévisions de trésorerie pour la période du 7 au 31 janvier 1939

Fonds disponibles le 7 janvier 1939
(arrondi) 610 millions

Recettes

- Versements des gares et assimilés	790	-
- Ressources d'établissement	-	-
- Ressources à court terme	100	- (2)
- Annuités à recevoir de l'Etat	310	-
		<hr/>
		1.810 millions
		<hr/> <hr/>

(1) non compris les fonds bloqués pour le service des emprunts à l'étranger s'élevant à Frs 54,6 millions.

(2) Opérations de renouvellement.

Dépenses

Ravitaillement des gares et Services (solde du personnel, pensions de retraite, etc.).....	660 millions
Charges financières et retraits des Compagnies	470 -
Règlement des fournisseurs et divers	660 -
Remboursement des engagements à court terme	940 -
	<hr/>
	2.730 millions
	<hr/> <hr/>

L'insuffisance de ressources à prévoir d'ici fin janvier, compte tenu d'un fonds de roulement de Frs 200 millions et de l'hypothèse du renouvellement partiel des échéances de la dette à court terme, à concurrence de 90 %, ressort à

$$2.730 + 200 - 1.810 - 750 = 370 \text{ millions.}$$

Il devra y être fait face au moyen d'avances du Trésor.

Ce chiffre accuse une amélioration de 100 millions de francs par rapport aux prévisions établies en début de mois, amélioration résultant des ressources à court terme nouvelles qu'il a été possible de recueillir sur le marché au début de la semaine.

- 6°) Modification des conditions de délivrance des cartes d'abonnements trimestriels et extension de 250 à 300 km du maximum de distance prévu pour l'application de ce régime (Tarif spécial des abonnements - Titre I - chap. 4).

Il s'agit de remédier à des difficultés qui se sont produites en ce qui concerne l'application du tarif.

- D'autre part, le Comité ajourne à huitaine l'examen de la question suivante :

- 7°) Projet d'arrangement entre la Compagnie du Chemin de fer Métropolitain de Paris et la S.N.C.F., déterminant les conditions dans lesquelles sera assuré, par le Métropolitain, le service des marchandises sur la ligne de Paris-Luxembourg à Lassy-Palaiseau et l'embranchement de Bourg-la-Reine à Sceaux-Robinson.

Résiliation des conventions relatives à la construction et à l'exploitation des tramways de la Vendée.

QUESTION V - Résiliation des conventions relatives à la construction et à l'exploitation des tramways de la Vendée.

Sur le rapport de M. ARON, le Comité approuve le projet d'arrangement avec le département de la Vendée qui lui est soumis.

Extension aux anciens combattants agents de chemins de fer des dispositions du décret-loi du 17 juin 1938.-

QUESTION VI - Extension aux anciens combattants agents de chemins de fer des dispositions du décret-loi du 17 juin 1938.-

Sur le rapport de M. BOUFFANDEAU, le Comité arrête les propositions qui seront soumises au Conseil d'Administration dans sa séance du lendemain.

.....