

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Comité de Direction

Séance du 13 juin 1939

IV - Service Commercial

- Compte rendu de tarifs.

Aut.

" Service Comm SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS
(Question N°.....)

SERVICE COMMERCIAL

Paris, le 13 Juin 1939

N O T E

pour M.M. les Membres du Comité de Direction au
sujet d'un compte rendu de tarifs

EXPOSE. - Les propositions de tarifs énumérées ci-après, en raison de leur caractère, n'ont pas été soumises au Comité de Direction:

1° - Tarif Spécial P.V. N° 100

Inscription de la relation Caudry-Saint-Quentin ou inversement au Tableau I annexé au Tarif P.V. N° 100 avec une condition de tonnage de 1 T. 5 par wagon.

Cette mesure a pour but de ramener au chemin de fer un tonnage de 75 T. par mois qui procurerait à la S.N.C.F. un supplément de recettes annuelles de l'ordre de 40.000 francs.

Sauf veto, ces dispositions entreront en vigueur le 13 Juillet 1939.

2° - Tarif Spécial P.V. N° 19

Abaissement de la tarification commune Région Sud-Est et Tramway de Pontcharra à La Rochette et à Allevard-les-Bains applicable aux cartons expédiés de La Rochette à Valence (P.V. 19, chapitre 59-A), et création, dans le même chapitre, d'une tarification réduite pour les déchets de carton expédiés en sens inverse sur la même relation.

.....

COMITE DE DIRECTION
13 JUILLET 1939

Cette mesure a pour but de faciliter le développement du trafic en invitant les Etablissements SACOC-MAURICE-BLANC à reporter à La Rochette la fabrication des boîtes actuellement effectuée à Valence, ce qui procurerait à la S.N.C.F. une recette annuelle supplémentaire d'environ 100.000 francs.

Sauf veto, ces dispositions entreront en vigueur le 13 Juillet 1939.

3° - Tarif Spécial P.V. N° 14

Création dans le chapitre 6 du tarif spécial P.V. N° 14 d'un paragraphe nouveau comportant un prix de 35^f,40 par tonne pour le transport de plomb en saumon expédié par wagon chargé de 10 tonnes de La Rochelle-Pallice à Tonnav-Charente, sous condition d'un engagement de fidélité.

Cette mesure a pour but d'assurer au Chemin de Fer un trafic nouveau d'environ 1.500 tonnes par an. (52.000 francs).

Sauf veto, ces dispositions entreront en vigueur le 13 Juillet 1939.

Signé : ESCOLLE.

Société Nationale
des Chemins de fer
français.

12 juin 1939

NOTE POUR LE COMITE DE DIRECTION

Subventions à certaines
Oeuvres d'aveugles

Le Secrétariat Général a procédé à un nouvel examen de la question des subventions aux Sociétés d'Aveugles, suivant les directives fixées par le Comité de Direction dans sa séance du 6 juin courant.

Il résulte des renseignements recueillis que seule, la Société des Ateliers d'Aveugles se trouve en relations avec les Régions auxquelles elle fournit différents articles de broserie tels que: lave-ponts, brosses à parquets, balais en soie ou en sorgho, rempaillages de chaises, etc... Le chiffre d'affaires ainsi réalisé s'élève annuellement à 40.000 francs environ.

L'Union des Aveugles de Guerre a cessé, depuis l'installation de sa maison de retraite, toute fabrication et, partant, toute vente d'objets fabriqués.

Quant à l'Association Valentin Haüy, ce groupement moins bien équipé que la Société des Ateliers d'Aveugles, n'a pu, jusqu'ici, réaliser un prix de revient assez bas pour lui permettre d'obtenir des commandes du chemin de fer. Les aveugles secourus par ses soins sont, le plus souvent, de petits artisans travaillant à domicile et ne disposant que d'une installation rudimentaire.

Le Service des Approvisionnements consulté a fait connaître au Secrétariat Général qu'il lui serait possible de réserver, aux Ateliers d'Aveugles, aux prix de la concurrence, une partie (1/3 par exemple) des commandes de broserie et produits similaires. Il en résulterait évidemment, pour ce Service, une complication de son travail, mais sans répercussion sensible sur les prix. Par contre, il estime que les commandes ne devraient, en aucun cas, être attribuées au-dessus du prix de la concurrence car, dans ce cas, le système de la subvention directe serait préférable.

.....

Toutefois, cette solution semble d'application difficile et aurait comme conséquence directe la suppression pure et simple de l'appui financier antérieurement accordé à l'Union des Aveugles de guerre et l'évincement probable de l'Association Valentin Haüy.

Signé: VAGOGNE

Conformément aux dispositions de la lettre ministérielle du 18 octobre 1938, dont il a été donné copie le 2 décembre dernier, cette affaire sera inscrite à un paragraphe spécial de l'ordre du jour de la séance du Comité de Direction du 13 juin 1939.

6 juin 1939

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS.

D.433294/2

le 6 juin 1939

Subvention de
16.000 f. à
une Société
sportive d'Agents.

RAPPORT AU COMITE DE DIRECTION

Le Club Athlétique et Sportif des Cheminots d'Oullins-Lyon (C.A.S.C.O.L) sollicite l'aide financière de la S.N.C.F. pour lui faciliter l'exécution de divers travaux sur son terrain de sports.

Cette Société groupe plus de 300 membres, dont 235 Agents et présente un réel intérêt pour la bonne utilisation des loisirs du personnel.

La Région ne disposant pas d'un emplacement suffisant dans les emprises du chemin de fer, le "C.A.S.C.O.L" a loué avec bail de longue durée, le terrain sur lequel il a établi son stade.

Une première subvention exceptionnelle de 11.000 f. (-10 %) lui a été accordée en 1938 en vue de l'exécution d'une partie des installations nécessaires.

Pour aider ce groupement à terminer les aménagements indispensables, j'ai l'honneur de proposer au Comité de Direction de lui accorder une nouvelle subvention exceptionnelle de 16.000 f. (-10 %).

Le Directeur Général

LE BESNERAIS

gv

SOCIETE NATIONALE
DES
CHEMINS DE FER FRANCAIS

n° 135

Paris, le 28 octobre 1937

Monsieur le Président,

Vous avez bien voulu m'informer que la Compagnie de P.L.M. aurait besoin d'être fixée rapidement sur les intentions de la Société Nationale des Chemins de fer français au sujet de la reprise éventuelle des Houillères de la Chazotte et de leurs annexes (atelier d'agglomération et Chemin de fer de Sorbiers) qui appartiennent à son domaine privé.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que la Société Nationale a décidé de ne pas procéder au rachat de ces installations.

J'ajoute que je fais actuellement examiner les conditions d'acquisition, par la Société Nationale des Chemins de fer français, des combustibles, des Houillères de la Chazotte et de l'atelier d'agglomération.

Veillez agréer,

Signé : GUINAND

Monsieur LEBON,
Président du Conseil d'Administration de la Compagnie P.L.M.
88, rue Saint-Lazare, Paris.

Ministère
des Travaux Publics

Direction générale
des Chemins de fer

1er bureau

Houillères de la Chazotte

REPUBLIQUE FRANCAISE

Paris, le 9 juillet 1928

LE MINISTRE

à MM.les Administrateurs de la Compagnie P.L.M.

Une dépêche ministérielle en date du 1er février 1927 a fixé, pour les années 1926, 1927 et 1928, une formule de calcul du prix de cession des menus des Houillères de la Chazotte et a stipulé que, sauf accord nouveau, le prix appliqué dès 1929 serait le prix moyen des menus achetés dans le bassin de la Loire.

Par lettre n° 151/256 du 9 mars 1928, vous avez exposé que si l'application de la formule visée ci-dessus était limitée aux trois exercices 1926, 1927 et 1928, les Houillères de la Chazotte seraient, dès 1929, dans l'impossibilité absolue d'effectuer des travaux neufs. Or vous estimez que l'existence de la mine est liée, au contraire, à l'exécution d'un important programme de travaux neufs, dont le prix de revient total peut être évalué à 10 millions.

Dans ces conditions, votre Compagnie sollicite la prorogation, pour une durée de 10 ans, à partir de l'exercice 1929 inclus, de la formule appliquée aux exercices 1926 à 1928.

Comme cette formule comporte un maximum annuel d'un million de travaux neufs, cette prorogation de 10 ans permettrait l'exécution du programme de travaux envisagé.

Vous ajoutez qu'un amortissement plus rapide des travaux pourrait être obtenu en portant de 1 million à 2 millions le maximum annuel prévu par la dépêche du 1er février 1927, auquel cas la durée de la prorogation pourrait être ramenée à six années au lieu de dix, compte tenu de ce que les dépenses ne pourraient atteindre le chiffre de 2 millions pour la première année.

.....

J'ai l'honneur de vous informer qu'après avis des services des mines et du contrôle financier des chemins de fer, j'estime, d'accord avec vous, que l'exécution d'un important programme de travaux neufs s'impose à bref délai, notamment en ce qui concerne le puits Lacroix qui se trouve dans une situation telle que l'exploitation pourrait être compromise.

Toutefois, l'amortissement des travaux en 6 ans, proposé par votre réseau en dernière analyse, se heurte à de graves objections. Il en résulterait, en effet, au cours de cette période, un accroissement sensible des prix de cession des charbons à la division des combustibles. Par ailleurs, le bénéfice de l'usine d'agglomérés, fixé forfaitairement en fonction du prix de revient, étroitement dépendant lui-même du prix de cession des charbons, serait indûment majoré.

Les réserves reconnues des Houillères de la Chazotte et les travaux envisagés assureront à l'exploitation une durée minima de 10 ans. On peut donc prévoir l'amortissement sur une période de temps égale, à raison de 1 million par an au maximum.

Dans ces conditions, j'ai l'honneur de vous proposer d'adopter la solution suivante:

1° - le prix de vente des menus de la Chazotte restera égal au minimum au prix des menus des autres mines du bassin de la Loire. Il pourra être élevé, en fin d'année, de manière à couvrir le déficit des mines de la Chazotte. Il ne pourra, en aucun cas, dépasser le prix moyen de l'ensemble des menus de toute provenance rendus aux lieux de consommation;

2° - le déficit des mines de la Chazotte comprendra: d'une part, le déficit d'exploitation proprement dit; d'autre part, l'amortissement des travaux neufs jusqu'à concurrence d'une somme de 1 million par an au maximum;

3° - les menus seront cédés au même prix à la Division des Combustibles et à l'usine de transformation;

4° - le Domaine privé conservera les bénéfices réalisés par l'usine de transformation, sans que ces bénéfices puissent dépasser 10 % du prix de revient;

5° - cet accord entrera en vigueur le 1er janvier 1929. Il sera valable jusqu'à l'année incluse où l'amortissement des travaux, fixés au chiffre maximum de 10 millions, sera achevé;

....

6° - la Compagnie devra établir un programme très détaillé de ces travaux, et toutes facilités devront être données au Service des Mines pour en suivre l'exécution;

7° - la Compagnie devra justifier au Service du Contrôle financier des dépenses de travaux neufs réellement effectuées pour lui permettre de vérifier les calculs des prix de cession des charbons au compte d'Exploitation.

Je vous prie de vouloir bien me faire connaître si vous donnez votre adhésion à la solution ainsi envisagée.

Par autorisation:
Le Conseiller d'Etat
Directeur général des Chemins de fer,
SCHWOB.

13.7.1928

M.VALLANTIN,

Voulez-vous bien préparer
une réponse au Ministre (double signature).
Je remets copie de la présente
décision à MM.BARRIOL et OZANNE.

signé: MARGOT

Société Nationale
des
Chemins de fer français

8 juin 1939

Houillères de La Chazotte.

La Compagnie P.L.M. (Domaine privé) est propriétaire, depuis plus de 60 ans, dans le bassin de la Loire, des Houillères de la Chazotte et de l'atelier d'agglomération qui leur est rattaché; ces installations sont reliées aux lignes de la Région du Sud-Est, en gare de Pont-de-l'Ane, par le chemin de fer de Sorbiers, appartenant également au Domaine privé de la Compagnie P.L.M.

La presque totalité de la production des Houillères de la Chazotte (sauf un faible tonnage - 2% environ - vendu directement) était absorbée par le Réseau P.L.M., mais cette production était limitée au tonnage que le Réseau pouvait absorber compte tenu de la qualité du charbon.

En effet, en raison de leur nature très cendreuse, les charbons de la Chazotte ne peuvent être consommés par les locomotives qu'après mélange avec une forte proportion de menus améliorants. Les menus améliorants nécessaires sont fournis en totalité par la Région du Sud-Est: seuls ceux destinés à la fabrication des briquettes sont facturés par la Région à La Chazotte au prix moyen des menus du bassin de la Loire.

Les achats de la Région du Sud-Est aux Houillères de la Chazotte ont été de :

- 271.000 tonnes en 1937,
- 280.000 - - 1938,

et seront vraisemblablement de l'ordre de 250.000 tonnes cette année, ces tonnages comprenant les menus améliorants remis pour l'agglomération et qui ont représenté :

- 87.200 tonnes en 1937,
- 91.900 - - 1938.

.....

Les fournitures représentent, en tant que menus Chazotte proprement dits, une proportion à peu près constante de la consommation de la Région.

Prix. - La fixation du prix de vente des menus et des briquettes de La Chazotte au chemin de fer est réglementée par la dépêche de M. le Ministre des Travaux Publics à la Compagnie P.L.M. en date du 9 juillet 1928, dont copie ci-jointe.

A.- Menus - Le prix doit être égal, au minimum, au prix des menus des autres mines du bassin de la Loire. Toutefois, il peut être élevé, en fin d'année, de manière à couvrir le déficit éventuel de La Chazotte, déficit pouvant comprendre, d'une part, un déficit d'exploitation proprement dit, d'autre part, l'amortissement d'une partie des travaux neufs. Cependant il ne peut, en aucun cas, dépasser le prix moyen de l'ensemble des menus de toute provenance consommés par le Réseau, rendus aux lieux de consommation.

A cet effet, la Division des Combustibles fournit aux Houillères de La Chazotte, trimestriellement ou lors de la révision des prix de ses marchés en cours, les renseignements qui leur sont nécessaires pour la détermination de leur prix de vente et ce dernier est mis en application après accord entre les deux parties.

B.- Briquettes - Le prix est constitué par l'ensemble des éléments suivants :

- valeur de la houille menue,
- valeur de la matière agglomérante,
- dépenses de main-d'oeuvre et de fournitures,
- frais généraux,

auxquels est ajoutée une majoration de 10 % à titre de bénéfice.

La Compagnie P.L.M. a demandé à la S.N.C.F. si elle avait l'intention de faire jouer les dispositions de l'article 44 de la convention du 31 août 1937 à l'égard des Houillères de La Chazotte et de leurs annexes; la S.N.C.F. ayant répondu par la négative, ces installations demeurent dans le domaine privé de la Compagnie P.L.M.

Par lettre du 14 janvier 1938, M. le Directeur Général a autorisé la Région du Sud-Est à opérer comme par le passé vis-à-vis des Houillères de La Chazotte, en attendant que la question de l'acquisition de leurs produits par la S.N.C.F. soit résolue.

Les prix payés par le Réseau pour :

- les menus des mines du bassin de la Loire autres que La Chazotte,
- l'ensemble des menus de toute provenance,
- les menus et les agglomérés de La Chazotte sont indiqués dans le tableau ci-dessous, pour la période 1935-1938 :

Années	Prix moyen réel de base des menus du bassin de la Loire rendus à Saint-Etienne-Pont-de-l'Ane	Prix moyen réel des menus de toute provenance rendus aux points d'utilisation	Prix de base des menus de La Chazotte	Prix de base des agglomérés de La Chazotte
1935	103 ^f ,29	113 ^f ,22	103 ^f ,29	149 ^f ,72
1936	104,23	113,80	104,23	150,33
1937	143,29	152,12	143,29	202,25
1938	175,02	172,52	175,02	258,44

Les fournitures de La Chazotte ayant fait l'objet d'une décision ministérielle n'ont pas été soumises à la Commission des Marchés.

La dépêche du 9 juillet 1928, qui a enregistré cette décision, en a exposé les motifs et, plus particulièrement, a fixé le prix des fournitures faites au chemin de fer de telle façon que le programme de travaux soumis alors au Ministre soit amorti à une cadence prévue; elle lie la S.N.C.F. jusqu'au jour où cet amortissement sera complètement réalisé, mais nous nous réservons, avant cette date, de présenter des nouvelles propositions pour les fournitures ultérieures.

Le Directeur du Service des Approvisionnements,
Commandes et Marchés,

signé : LECLERC du SABLON.

ja

SOCIÉTÉ NATIONALE
DES
CHEMINS DE FER FRANÇAIS

14 janvier 1938

Le Directeur Général

D.33
V.R. n° 1 AG
du 1er janvier 1938

Monsieur le Directeur de
l'Exploitation de la Région du Sud-Est

Acquisition par la S.N.C.F.
des combustibles des Houillères
de la Chazotte

Mon Cher Camarade,

La question de l'acquisition par la S.N.C.F. des combustibles des Houillères de la Chazotte est encore à l'étude.

En attendant que cette question soit résolue, je suis d'accord avec vous pour que vos Services continuent provisoirement à opérer vis-à-vis des Houillères de la Chazotte comme par le passé.

Votre dévoué Camarade,

Le Directeur Général,

LE BESNERAIS.

S.N.C.T

Cosmide & Drueby
II - Li'ana 20 October 1977

Les Anistlini & Chazell

Product net for the entire.

Gog. que tiene nda. Cifras
millares. El fin de las ventas.

L. B. La república de los Estados Unidos.
Ces primera (1500 millones) de los Estados Unidos.
El 1000000 de los Estados Unidos.

R. Dices. Mas por lo que
a los Estados Unidos p. B. B. W. Los Estados Unidos
10 años.

L. B. Prop. a los Estados Unidos.
R. Dices, mas por lo que
L. B. 10 millones de los Estados Unidos
10 años, los Estados Unidos.

El fin de las ventas Mas. Mas
de los Estados Unidos en los Estados Unidos
mas por lo que

R. Dices. Mas por lo que
Mas por lo que, de los Estados Unidos en los Estados Unidos
de los Estados Unidos.

R. Dices, de los Estados Unidos en los Estados Unidos
Dices,

R. Dices, de los Estados Unidos en los Estados Unidos
de los Estados Unidos.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

COMITÉ DE DIRECTION

Séance du 20 octobre 1937

Texte définitif
adopté dans la séance
du 9 novembre 1937.

Principes de
l'organisation
nouvelle.

QUESTION I - Principes de l'organisation nouvelle.

Le Comité examine les trois points ci-après :

1^o) Nombre des secteurs d'exploitation.-

M. LE BESNERAIS propose de fixer, dès à présent, à titre provisoire, à cinq le nombre des secteurs d'exploitation, dont les limites seraient respectivement celles des Réseaux d'Alsace et de Lorraine et de l'Est réunis, de l'Etat, du Nord, du P.L.M. et du P.O.-Midi.

Toutefois, il serait d'avis de créer sans attendre deux inspections générales ou sous-directions : l'une à l'intérieur des Réseaux d'Alsace et de Lorraine et de l'Est réunis, à Strasbourg, en raison des conditions particulières d'exploitation en Alsace et en Lorraine, l'autre dans le sud du P.L.M., destinée à coordonner tous les problèmes particuliers à la région méditerranéenne.

Ces propositions sont adoptées.

2^o) Noms à donner aux secteurs d'exploitation.-

M. LE BESNERAIS pense que le mieux, au point de vue commodité du public et des agents, serait d'adopter des noms géographiques tirés des points cardinaux : Sud-Est, Sud-Ouest, Ouest, Nord et Est.

A la suite d'un échange de vues, il est décidé que M. LE BESNERAIS enverra une note sur la question, en vue d'une discussion prochaine au Comité de Direction.

3^e) Désignation de certains chefs de service.-

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

M. BARTH, Secrétaire Général de la Compagnie de l'Est, pour les fonctions de Chef du Service du Personnel;

M. LECLERC DU SABLON, Directeur de la Compagnie du Midi, pour celles de Chef du Service des Commandes et Approvisionnements;

M. DUMAS, Ingénieur en Chef adjoint du Matériel et de la Traction, pour celles de Chef du Service de l'organisation technique.

Représentation de la Société Nationale au Conseil Supérieur des Transports.

QUESTION II - Représentation de la Société Nationale au Conseil Supérieur des Transports.

Après s'être entretenu de la question avec M. le Ministre des Travaux Publics, M. LE PRESIDENT a l'intention de proposer au Conseil d'Administration de désigner son Président et ses deux Vice-Présidents ainsi que cinq hauts fonctionnaires de la Société, savoir : le Directeur Général, le Directeur Général adjoint, le Secrétaire Général et deux autres personnalités dont il demande à se réserver le choix, n'étant pas encore suffisamment éclairé sur ce point.

Le Comité se déclare d'accord sur ces propositions.

Impôt sur le revenu des valeurs mobilières.

QUESTION III - Impôt sur le revenu des valeurs mobilières.

M. MARLIO rappelle que le décret du 3 septembre 1937 a remis en vigueur la disposition aux termes de laquelle la part de l'impôt frappant le produit des titres au porteur qui excède 18 % est laissée à la charge du bénéficiaire des revenus "nonobstant toute clause contraire".

Or, l'Administration des Finances vient de faire connaître que cette disposition, "si elle permet aux Sociétés ou collectivités qui ont pris l'impôt sur le revenu à leur charge de récupérer la fraction de cet impôt qui dépasse 18 %, ne leur en fait pas toutefois une obligation".

Cette manière de voir qui, au point de vue juridique, appelle les plus expresses réserves, met les sociétés dans une situation difficile du fait qu'elle laisse l'entière responsabilité de l'attitude à prendre.

Les Compagnies vont examiner dès lors s'il ne conviendrait pas d'intervenir à ce sujet auprès du Ministre des Finances. Mais la Société Nationale étant également intéressée, rien ne saurait être fait sans accord avec elle.

Le Comité donne acte à M. MARLIO de sa communication et est bien d'accord sur la procédure envisagée.

Ancien régime de retraite du P.O.

QUESTION IV - Ancien régime de retraite du P.O.

M. LE BESNERAIS expose qu'un ancien règlement de retraites de la Compagnie du P.O., dont bénéficient encore certains fonctionnaires, prévoit, pour les fonctionnaires supérieurs, des conditions de retraite plus avantageuses que celles fixées par le nouveau régime unifié de 1911, en ce sens qu'il n'existe pas de maximum de retraite et que le traitement servant de base au calcul de cette dernière est arrêté dans chaque cas par le Conseil d'Administration. Or, au moment où, pour le personnel tributaire du règlement de 1911, la décision fut prise de tenir compte, en plus du traitement proprement dit, de la gratification, la Compagnie P.O. décida, pour ses fonctionnaires tributaires du règlement ancien, de fixer une fois pour toutes la part de

gratification à prendre en compte à un pourcentage variant de 20 à 40 % du traitement suivant le grade.

La question se pose de savoir si, pour ceux des fonctionnaires qui prendront leur retraite après le 1^{er} janvier 1938, cette dernière décision du Conseil d'Administration du P.O. continuera à être appliquée.

M. FREDULT tient à souligner que le Conseil de la Compagnie d'Orléans avait pour règle générale d'appliquer aux fonctionnaires hors statut les mêmes conditions de liquidation de retraites qu'aux agents statutaires, - et que sa décision de ne retenir qu'un pourcentage de la gratification pour le calcul de la pension a été prise en vue de réduire, et non d'augmenter, le montant de la retraite des fonctionnaires supérieurs.

Après échange de vues, le Comité estime qu'il n'y a pas lieu, pour la Société Nationale, de prendre dès maintenant un engagement d'ordre général, étant entendu qu'elle sera appelée à se prononcer si la question se pose et le jour où elle se posera,

Représentation
des chemins de
fer français à
l'Union Inter-
nationale des
Chemins de fer.

QUESTION V - Représentation des chemins de fer français
à l'Union Internationale des Chemins de fer.

M. LE BESNERAIS expose que la Société Nationale doit prendre la suite des grands Réseaux comme membres de l'Union Internationale des chemins de fer. Mais cette situation soulève diverses questions.

Tout d'abord, ce sont les chemins de fer français qui ont, depuis l'origine, la présidence de l'Union. Les Réseaux avaient désigné M. MANGE, alors Directeur de la Compagnie P.O., pour assurer effectivement cette présidence. Or, celui-ci vient de faire savoir qu'il mettait son poste à

la disposition de la Société Nationale.

La question de savoir si la présidence ne devra pas passer aux chemins de fer d'une autre Nation sera posée à l'Assemblée Générale de l'Union de novembre 1938. La France aura, en temps voulu, à examiner si elle doit faire acte de candidature.

Pour le moment, M. LE BESNERAIS pense que le mieux est de demander à M. MANGE de conserver ses fonctions de Président de l'U.I.C. jusqu'en novembre 1938.

Il en est ainsi décidé.

D'autre part, le siège de l'U.I.C. se trouve installé dans un immeuble acheté à cet effet, à la requête des autres Réseaux, par la Compagnie P.L.M. et situé 10, rue de Prony. Le loyer en est de 290.000 frs mais le Ministère des Travaux Publics a autorisé les Réseaux à en prendre à leur charge la moitié. M. LE BESNERAIS propose de maintenir cet état de choses, la Société Nationale se substituant aux Réseaux pour le versement de leur part de loyer.

Il en est ainsi décidé.

Houillères
de la Chazotte.

QUESTION VI - Houillères de la Chazotte.

M. LE BESNERAIS expose que la Compagnie P.L.M. possède, au titre de son domaine privé, une mine de combustibles qu'elle exploite en vue de se fournir du charbon à elle-même, dans les conditions d'une décision ministérielle du 9 juillet 1928.

Or, cette Compagnie vient d'écrire à la Société Nationale pour lui demander de la fixer sans attendre sur le point de savoir s'il est dans ses intentions de reprendre ladite mine dans les termes de l'article 44 de la Convention du

31 août 1937, car certaines questions relatives à l'exploitation de l'affaire sont à régler sans tarder. D'une part, il s'agit d'adhérer à la Convention collective du travail. D'autre part, l'Ingénieur en Chef des Mines de St-Etienne vient de demander que lui soit présenté, au titre des Houillères de la Chazotte, un programme complet de travaux neufs s'étendant sur 10 années.

M. GRIMPRET pose la question préalable. A son avis, la Société Nationale n'a pas le droit d'acquérir la mine dont il s'agit, L'art. 44 de la Convention ne vise que les biens du domaine privé des Réseaux "nécessaires à l'exploitation du chemin de fer" et il lui paraît impossible de soutenir que les Houillères de la Chazotte répondent à cette définition.

M. GOY prend acte de l'interprétation stricte ainsi donnée à l'art. 44 de la Convention.

M. LE BESNERAIS estime qu'en tout état de cause, avant de prendre une décision définitive, il conviendrait de se rapprocher de la Direction des Mines.

Après échange de vues, et sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Comité décide de ne pas procéder au rachat des Houillères de la Chazotte.

Il diffère, par ailleurs, sa décision sur la question du contrat de fournitures qui lie actuellement la Mine à la Compagnie P.L.M. jusqu'en 1940, M. LE BESNERAIS devant au préalable en entretenir M. le Directeur des Mines.

Le Président
de la Société Nationale,

GUINAND.

Extrait de la "Steno revue et corrigée",
de la séance du Comité de Direction
du 20 octobre 1937

Houillères de la Chazotte -

QUESTION V - Houillères de la Chazotte.

M. LE BESNERAIS expose que la Compagnie P.L.M. possède, au titre de son domaine privé, une mine de combustibles qu'elle exploite, en vue de se fournir du charbon à elle-même, dans les conditions d'une décision ministérielle du 9 juillet 1928.

Cette affaire est une de celles pour lesquelles la Société Nationale a à se demander si elle doit être reprise par elle dans les termes de l'article 44 de la Convention.

La Compagnie P.L.M. vient d'écrire à la Société Nationale pour lui demander de la fixer sans attendre à ce sujet. Car deux questions relatives à cette exploitation sont à régler sans tarder. D'une part, il s'agit d'adhérer à la Convention Collective du travail. D'autre part, l'Ingénieur en Chef des Mines de Saint-Etienne vient de demander à la Compagnie P.L.M. de lui présenter, au titre des Houillères de la Chazotte, un programme complet de travaux neufs s'étendant sur 10 années.

M. LE BESNERAIS attire l'attention du Comité sur ce fait que la Mine dont il s'agit fournit un charbon très cendreur et à un prix de revient relativement élevé. Elle ne pourra continuer à vivre que dans la mesure où, sous une forme ou sous une autre, elle bénéficiera, comme par le passé, d'un contrat lui garantissant des conditions spéciales pour l'écoulement de ses produits.

M. GOY insiste sur l'urgence qu'il y a pour la Compagnie P.L.M. à connaître les intentions de la Société Nationale. Car il est bien certain que, dans le cas où celle-ci ne reprendrait pas l'affaire, la mine devra fermer ses portes, la Compagnie P.L.M. ne pouvant continuer à exploiter une mine, alors qu'elle n'en a plus le débouché puisqu'elle n'exploite plus son réseau ferré.

M. GRIMPRET pose la question préalable. A son avis la Société Nationale n'a pas le droit d'acquérir la mine en question, l'article 44 de la Convention du 31 août 1937 ne visant que les biens du domaine privé des Réseaux "nécessaires à l'exploitation du chemin de fer". Or, à son avis, il est impossible de soutenir que les Houillères de la Chazotte répondent à cette définition.

M. GOY prend acte de l'interprétation ainsi donnée à l'article 44 de la Convention. Ainsi la Société Nationale n'a le droit de reprendre, comme biens du domaine privé des Compagnies, que ceux qui lui sont "nécessaires", à l'exclusion de ceux dont l'exploitation lui serait simplement utile ou avantageuse.

M. GRIMPRET confirme que telle est bien son interprétation de la Convention.

M. LE RESERVEAIRE estime qu'avant de prendre une décision définitive dans cette affaire, il conviendrait de se rapprocher de la Direction des Mines, que la fermeture des Houillères de la Chazotte, au cas où la Société Nationale se refuserait à prendre la suite de la Compagnie P.L.M., pourrait à certains égards mettre dans une situation délicate. D'une part, en effet, ce serait la mise en chômage de 1500 ouvriers. D'autre part, la mine extrait 200.000 tonnes de charbon par an et quelle que soit la qualité laissant à désirer de ce charbon, ce serait 200.000 tonnes qu'il faudrait ajouter au bloc des importations.

M. LE PRÉSIDENT est d'accord avec M. LE BESNERAIS. Mais, à son avis, la question n'est pas si urgente qu'il peut paraître de prime abord, étant donné que le contrat en cours n'expire qu'en 1940.

M. René MAYER précise qu'en fait il y a deux questions à distinguer dans cette affaire.

Une première question est celle de savoir si la Société Nationale rachètera la mine au domaine privé de la Compagnie P.L.M. Sur ce point, il ne semble pas qu'il puisse y avoir de difficultés. Manifestement l'exploitation de cette mine n'est pas nécessaire au chemin de fer.

Il s'agit, d'autre part, de savoir si la Société Nationale entend reprendre à son compte le contrat de fournitures qui lie actuellement la mine à la Compagnie P.L.M. jusqu'en 1940 et éventuellement en accepterait la prolongation ou l'aménagement de manière à ~~permettre~~ permettre l'exécution du programme de travaux demandés par l'Ingénieur en Chef des Mines de Saint-Etienne.

Sur la proposition de M. le Président, le Comité décide de ne pas procéder au rachat des Houillères de la Chazotte mais diffère sa décision sur la question du contrat de fournitures. M. LE BESNERAIS devant au préalable entretenir M. le Directeur des Mines de la question.

Comité de Direction

Séance du 13 juin 1939

X - Facilités de circulation demandées par le Conseil Général de la Seine.

C. Obs. des pass. Yvernois et p. Aut. V. de L. et art 29. Cf. rapport au bureau,
N. 100. 10/11/39
D. L. 100. 10/11/39

Le 10/11/39. Article 29. art. 29. 10/11/39
D. L. 100. 10/11/39

D. L. 100. 10/11/39
N. 100. 10/11/39

Le 10/11/39. Article 29. art. 29. 10/11/39
D. L. 100. 10/11/39

Le 10/11/39. Article 29. art. 29. 10/11/39
D. L. 100. 10/11/39

Le 10/11/39. Article 29. art. 29. 10/11/39
D. L. 100. 10/11/39

Le 10/11/39. Article 29. art. 29. 10/11/39
D. L. 100. 10/11/39

Le 10/11/39. Article 29. art. 29. 10/11/39
D. L. 100. 10/11/39

Le 10/11/39. Article 29. art. 29. 10/11/39
D. L. 100. 10/11/39

Le 10/11/39. Article 29. art. 29. 10/11/39
D. L. 100. 10/11/39

Le 10/11/39. Article 29. art. 29. 10/11/39
D. L. 100. 10/11/39

Le 10/11/39. Article 29. art. 29. 10/11/39
D. L. 100. 10/11/39

Le 10/11/39. Article 29. art. 29. 10/11/39
D. L. 100. 10/11/39

Le 10/11/39. Article 29. art. 29. 10/11/39
D. L. 100. 10/11/39

Le 10/11/39. Article 29. art. 29. 10/11/39
D. L. 100. 10/11/39

Le 10/11/39. Article 29. art. 29. 10/11/39
D. L. 100. 10/11/39

Le 10/11/39. Article 29. art. 29. 10/11/39
D. L. 100. 10/11/39

Le 10/11/39. Article 29. art. 29. 10/11/39
D. L. 100. 10/11/39

Le 10/11/39. Article 29. art. 29. 10/11/39
D. L. 100. 10/11/39

Le 10/11/39. Article 29. art. 29. 10/11/39
D. L. 100. 10/11/39

Le 10/11/39. Article 29. art. 29. 10/11/39
D. L. 100. 10/11/39

Le 10/11/39. Article 29. art. 29. 10/11/39
D. L. 100. 10/11/39

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Comité de Direction

Séance du 6 juin 1939

XIV - Facilités de circulation demandées
par le Conseil Général de la Seine.

A. Gau
—

COMITÉ DE DIRECTION

du 6 JUIN 1939 193
(Question N° XIV)

SOCIÉTÉ NATIONALE
DES
CHEMINS DE FER FRANÇAIS

5 juin 1939

Secrétariat Général.

Demande de cartes de circulation en faveur des
membres du Conseil Général de la Seine.

En avril 1938, le Président du Conseil Général de la Seine a manifesté le désir de voir attribuer, aux Membres de cette Assemblée, une carte d'abonnement à prix très réduit valable sur l'ensemble de nos lignes. Il a fait valoir que le Conseil Général de la Seine et le Conseil Municipal de Paris ont la charge de services importants indispensables à la vie et à la santé de l'agglomération parisienne, services très dispersés dont le contrôle exige des déplacements fréquents sur tout le territoire, et qui présentent autant d'intérêt au point de vue national qu'au point de vue parisien.

Faisant état de ce que le Ministre des Travaux Publics, mis au courant de cette situation, s'était en principe montré favorable au projet, M. CRESP a suggéré à cette époque que les conditions de ces abonnements pourraient être celles accordées aux Députés et Sénateurs, majorées de 25 à 50 %, les sommes correspondantes devant être retenues sur l'indemnité annuelle des Conseillers Généraux.

L'affaire a été évoquée à la séance du Comité de Direction du 5 avril et une lettre de regrets a été adressée à M. CRESP le 13 avril 1938.

Par la suite, M. CRESP nous a adressé un extrait du procès-verbal de la séance du Bureau du Conseil Général en date du 23 juillet 1938, allouant à la S.N.C.F. une subvention de 25.000 frs qui, d'après l'enquête faite, constituait la contrepartie des facilités de circulation demandées en faveur des Membres de cette Assemblée.

.....

Au Comité de Direction du 27 juillet 1938, il a été exposé qu'à la suite de la délivrance par le Conseil Général de la Seine, aux Membres du Parlement, de cartes de circulation sur les lignes du Métropolitain et les voitures de la T.C.R.P. Les Questeurs des deux Assemblées étaient intervenus auprès de la S.N.C.F. pour que des facilités de circulation soient accordées sur ses lignes aux Membres du Conseil Général, contre le paiement d'une somme de 950 frs par carte, dont 750 frs versés individuellement par chaque membre (correspondant à celle que chaque Sénateur verse pour son abonnement) plus une subvention complémentaire versée par le Conseil Général et correspondant à peu près à 200 frs par carte.

Des regrets ont été de nouveau exprimés à M. CRESP le 28 juillet 1938.

La question a été reconsidérée en décembre 1938, à la suite de conversations entre les représentants du Conseil Général et le Ministère des Travaux Publics, conversations au cours desquelles il a été envisagé de négocier une convention entre le Département de la Seine et la S.N.C.F., le Département s'engageant à participer au déficit des lignes de banlieue pour une somme de 900.000 frs et la S.N.C.F. s'engageant en contre partie à accorder des cartes individuelles aux Membres du Conseil Général (une centaine environ) moyennant 1.000 frs par carte.

Dans sa séance du 13 décembre 1938, le Comité de Direction, saisi de cette proposition, a ajourné sa décision.

M. de MONZIE a manifesté, quelques mois après, son désir de voir aboutir la négociation, et de nouveaux pourparlers ont été engagés le 7 avril 1939.

M. CRESP a fait savoir alors que les chiffres avancés ne répondaient pas à l'importance des offres que le Conseil Général pouvait consentir et qu'il ne lui était pas possible de faire intervenir le budget départemental dans l'affaire. Dans ces conditions, chaque Conseiller devant payer lui-même sa carte, il ne pouvait envisager un prix supérieur à 1.800 frs par carte, la contre partie devant résulter pour la S.N.C.F. de tarifs de faveur pour ses agents hospitalisés à Paris, de la concession d'une centaine de cartes valables dans le Métropolitain et autant dans les voitures de la T.C.R.P., et de prestations diverses de la part des Services d'Incendie.

En nous basant sur la valeur d'un abonnement à plein tarif sur toutes nos lignes en 1ère classe, 20.000 frs environ, nous avons fait savoir à M. CRESP que nous ne pouvions envisager un prix inférieur à 8.000 frs par carte.

Par lettre du 11 avril dernier, M.CRESP a saisi officiellement le Ministre des Travaux Publics des propositions qu'il nous a faites. En nous transmettant copie de cette lettre, M.de MONZIE nous a priés, par lettre du 3 mai, de poursuivre les négociations dans le cadre et l'esprit du Cahier des Charges de la S.N.C.F.

Les arguments de M.CRESP donnent lieu aux observations suivantes:

1°- Le Président du Conseil Général fait état des facilités à 50 % déjà consenties en faveur des Membres de l'Assemblée pour estimer que la valeur de la carte évaluée par nos Services à 20.000 fr. doit être en l'espèce ramenée à 10.000 fr.

Cet argument ne saurait être retenu. Les Conseillers Généraux de la Seine obtiennent gracieusement, mais en nombre très réduit, des bons de réduction à 50 % passibles d'impôt, pour leurs seuls voyages de service. Leur carte leur donnerait par contre la libre circulation sur toutes lignes et pour tous voyages.

2°- Un grand nombre de cheminots parisiens seraient admis dans des conditions très favorables dans les hôpitaux de la Capitale. En 1938, 680 d'entre eux auraient été ainsi hospitalisés pour un séjour moyen de 15 jours et auraient payé en moyenne 19 à 15 fr. par jour au lieu de 42 fr, ce qui représenterait un bénéfice d'environ 300.000 fr, susceptible de varier dans l'avenir avec l'augmentation des tarifs.

D'une enquête faite par le Service Social, il résulte que, seuls, nos agents habitant Paris bénéficient d'une réduction variant selon la situation des intéressés, cet avantage n'étant nullement attaché à leur qualité de cheminots, mais au titre de contribuables de Paris non Assurés Sociaux. Cette faveur est, en effet, consentie à tous les habitants de Paris.

En fait, la S.N.C.F. a versé en 1938 à l'Assistance Publique pour 76.458 journées d'hospitalisation d'agents habitant à Paris ou hors Paris, une somme de 3.228.626 fr. Sur ce total, 10.000 journées environ concernent des agents habitant Paris et bénéficient par suite, à ce titre, de la réduction.

Si l'Assemblée départementale était disposée à étendre à la totalité de notre personnel hospitalisé dans les Etablissements de l'Assistance Publique les avantages consentis aux agents habitant Paris, il serait possible d'envisager l'octroi d'une carte de circulation aux Membres du Conseil Général de la Seine, avec une réduction compensatrice.

Il est proposé au Comité de Direction d'autoriser l'ouverture de négociations avec le Président du Conseil Général de la Seine, en vue de l'établissement, sur les bases indiquées au Rapport et dans le cadre de l'article 29 du Cahier des Charges, d'une Convention pour la délivrance aux membres de cette Assemblée, de cartes de circulation sur les lignes de la S.N.C.F.

Le Secrétaire Général adjoint

Signé: VAGOGNE

Paris, le 11 avril 1939

COPIE

Monsieur le Ministre,

Vous savez que je suis, depuis longtemps déjà, en pourparlers avec la S.N.C.F. pour l'attribution de cartes de circulation aux Membres du Conseil Général de la Seine ou, plus exactement, à 120 de mes collègues, les autres n'ayant pas besoin de la faveur précitée en raison de leur qualité de parlementaires.

A l'heure actuelle, la S.N.C.F. demande à l'Assemblée départementale de payer ces cartes sur le taux de 8.000 francs l'unité. C'est un chiffre que nous ne saurions accepter, et cela pour les raisons suivantes:

La S.N.C.F. estime que la valeur de la carte de circulation est d'environ 20.000 francs, mais je me permets de vous rappeler que les Conseillers généraux obtiennent, dès maintenant, sur leur demande, une réduction de 50 %, ce qui a pour effet de réduire à environ 10.000 francs la valeur de la carte précitée.

En nous donnant 120 cartes de circulation, la S.N.C.F. nous donne donc environ 1.200.000 francs.

Nous serions disposés à payer 1.800 francs la carte de circulation, soit 216.000 francs au total.

.....

Monsieur le Ministre des TRAVAUX PUBLICS.

La S.N.C.F. prétendra peut-être qu'elle nous fera un cadeau de 984.000 francs, mais je dois vous rappeler:

1°) Que nous envisagerions très volontiers l'attribution à la S.N.C.F. de 100 cartes de circulation sur le chemin de fer métropolitain de Paris et d'un nombre égal de cartes sur les lignes de la Société des Transports en commun de la région parisienne.

Chacune de ces cartes vaut, au minimum, 1.800 francs; c'est le prix que la Préfecture de Police les paie à la S.T.C.R.P. pour ses agents.

Je m'empresse d'ajouter qu'en ne lui imposant pas un tarif supérieur, la S.T.C.R.P. lui fait un cadeau appréciable: 200 cartes à 1.800 francs font 260.000 francs.

2°) Qu'un très grand nombre de cheminots parisiens sont admis, dans des conditions très favorables, dans les hôpitaux de la Capitale. En 1938, 680 d'entre eux ont été hospitalisés et la durée moyenne de leur séjour a été de 15 jours. Ils ont payé, au lieu de 42 francs (prix normal de journée), une moyenne de 10 à 15 francs par jour.

La S.N.C.F. a donc bénéficié de la différence entre les réductions consenties à ses agents et le tarif intégral; elle a, de ce fait, réalisé en 1938 un bénéfice d'environ 300.000 francs.

Etant donné l'augmentation considérable du prix de journée qui vient d'être décidée, ce chiffre sera certainement porté au minimum à 500.000 francs en 1939.

Dans ces conditions, je me plais à croire, Monsieur le Ministre, que vous voudrez bien considérer qu'en octroyant aux Conseillers généraux de la Seine des cartes de circulation au prix de 1.800 francs, la S.N.C.F. ne leur fera pas un cadeau - comme

elle semble le croire - les avantages dont elle bénéficie actuellement, ajoutés aux avantages supplémentaires que nous sommes tout disposés à lui consentir, compenseront sensiblement la réduction qu'elle accordera aux Membres de l'Assemblée départementale sur le prix normal des cartes.

J'espère, Monsieur le Ministre, que vous voudrez bien intervenir auprès de la S.N.C.F. pour qu'un accueil favorable soit définitivement réservé aux propositions que nous lui avons faites.

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

Le Président du Conseil Général,

Paris, le 3 mai 1939

Direction générale
des chemins de fer
et des transports

COPIE

1^{er} bureau

Monsieur le Président,

Par lettre du 11 avril, vous m'avez fait part des propositions que vous avez soumises à la S.N.C.F. pour l'attribution de cartes de circulation aux membres du Conseil général de la Seine.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que j'ai transmis votre lettre à M. le Président du Conseil d'Administration de la Société Nationale en l'invitant à poursuivre les négociations dans le cadre et l'esprit du cahier des charges.

Ledit cahier des charges, qui a été approuvé par décret du 31 décembre 1937, prévoit, en son article 17, que la délivrance de facilités de circulation aux Administrations publiques doit faire l'objet de traités passés entre chacune d'elles et la S.N.C.F.

L'article 26 pose en principe que les dépenses ou pertes de recettes résultant pour la S.N.C.F. des obligations qui lui incombent à l'égard des services publics doivent donner lieu à remboursement.

D'autre part, l'article 29 précise que les arrangements ou conventions susceptibles d'intervenir entre la Société et les services publics ne pourront comporter, par rapport aux tarifs ordinaires, que des modifications justifiées par les relations de service, les accroissements de trafic, ou les réductions de dépenses que ces arrangements seront de nature à procurer au chemin de fer.

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

Le Ministre des Travaux Publics,

de MONZIE.

à Monsieur le Président du Conseil Général de la Seine.

Ministère des Travaux Publics

Direction générale des
Chemins de fer et des
Transports

1er Bureau

Paris, le 3 mai 1939

COPIE

Le Ministre

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

J'ai l'honneur de vous transmettre copie d'une lettre en date du 11 avril, du Président du Conseil Général de la Seine, relative à l'attribution de cartes de circulation aux membres de cette assemblée.

Vous trouverez également ci-joint copie de la réponse que j'adresse ce jour à M. Cresp.

Je vous prie de poursuivre les négociations dans le cadre et l'esprit du cahier des charges de la S.N.C.F.

Vous voudrez bien me faire connaître la suite qui aura été donnée à cette affaire.

Le Ministre des Travaux Publics,
de MONZIE

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Comité de Direction

Séance du 13 juin 1939

XI^b - Attribution de facilités de circulation
aux Médecins de la S.N.C.F. à l'occasion
des Congrès des Unions Mutuelles de
Médecins des Régions.

Ch. B. de J.

le B. M. J.

A valoir pour le...

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

COMITE DE DIRECTION

Séance du 6 juin 1939

XIII - Attribution de facilités de circulation
aux Médecins de la S.N.C.F. à l'occasion
des Congrès des Unions Mutuelles de
Médecins des Régions.

Agar

du 6 JUIN 1939 193

(Question N° XIII.)

ja

SOCIÉTÉ NATIONALE
DES
CHEMINS DE FER FRANÇAIS

5 juin 1939

Le Directeur Général

RAPPORT AU COMITÉ DE DIRECTION

Attribution de facilités de circulation aux Médecins
de la S.N.C.F. à l'occasion des Congrès des Unions
Mutuelles de Médecins des Régions.

Les Médecins des Régions Ouest, Sud-Ouest et Sud-Est sont groupés en Associations Mutualistes et, à ce titre, obtenaient des anciens Réseaux des facilités de circulation hors compte pour eux et les membres de leur famille afin de se rendre aux Assemblées Générales de ces Associations.

Ces errements nous paraissent devoir être maintenus dans les limites d'un crédit global annuel correspondant à l'importance de chaque Association.

Le contingent pourrait être fixé de la façon suivante :

Pour l'Union Mutuelle des Médecins des Chemins de Fer de l'Ouest	- 150 permis
Pour l'Association des Médecins de l'ex-Compagnie P.L.M. et de la Région Sud-Est	- 150 permis
Pour l'Association des Médecins de l'ancien Réseau du P.O.	- 100 permis
Pour l'Amicale des Médecins de l'ancien Réseau du Midi	- 80 permis.

Les bénéficiaires seraient les médecins, médecins honoraires ou anciens médecins, leurs femmes et leurs enfants mineurs.

Le Directeur Général,

LE BESNERAIS.

Services Financiers

COMITE DE DIRECTION

Séance du 13 juin 1939

Unification des méthodes de versement
et de ravitaillement des gares

I - Données générales de la question

Les recettes du Chemin de fer sont, pour leur presque totalité, encaissées par les gares disséminées sur l'ensemble du territoire national. Ces encaissements sont à peu près également répartis dans le temps. Après règlement des diverses opérations domiciliées à leurs guichets, les gares disposent d'excédents de recettes, qui doivent être centralisés aux Services Financiers, en vue de leur utilisation par ceux-ci.

Inversement, à certaines époques (fin de mois pour la solde du personnel, début des trimestres civils pour les arrérages de pensions de retraites), les gares ont à faire face à des paiements massifs, excédant généralement les disponibilités provenant du trafic et doivent, en conséquence, recevoir des ravitaillements de fonds des Services Financiers.

Il existe donc un double courant de mouvements de fonds : journalier pour l'un deux, périodique pour l'autre, entre les gares, jouant le rôle de caisses locales, et les Services Financiers, organisme centralisateur.

Les procédés susceptibles d'être utilisés pour réaliser matériellement ce double courant de mouvements de fonds relèvent, en définitive, des deux systèmes ci-après :

- Transports des espèces par le Chemin de fer lui-même (par groupes-finances);

- Versements sur place à ou par des organismes étrangers au Chemin de fer (Poste, banques) en relations avec les Services Financiers.

Ces deux procédés, loin de s'exclure mutuellement, peuvent être appelés à se compléter, car, si le premier est toujours d'une réalisation possible, il n'en est pas de même du second qui présuppose l'existence de guichets étrangers au Chemin de fer, au voisinage des gares.

Le premier procédé était seul, à l'origine, employé par tous les Réseaux.

Par la suite, en raison du développement du réseau bancaire et des facilités accordées par l'Administration des Postes dans le fonctionnement des comptes de chèques-postaux, en raison également de l'autorisation donnée à un nombre d'usagers de plus en plus grand de régler leurs frais de transport en monnaie scripturale (chèques et virements), la plupart des Réseaux ont trouvé avantage à utiliser, au moins partiellement, le deuxième procédé défini plus haut.

II - Régimes en vigueur sur les différents Réseaux lors de la constitution de la S.N.C.F.

Au moment où s'est constituée la S.N.C.F., les régimes en vigueur sur les différents Réseaux, en matière de versement et de ravitaillement des gares, pouvaient être considérés comme relevant de trois systèmes distincts que nous allons analyser rapidement.

Premier système (Réseau du Nord)

L'ensemble des versements des gares est expédié par boîtes-finances sur une caisse centrale à Paris.

Inversement, le ravitaillement des gares se fait également par boîtes-finances dans le sens Paris sur Province. Ce ravitaillement est toutefois limité dans son montant, car la solde du personnel des principaux centres de l'Exploitation et de tous les Etablissements des deux autres grands Services est réglée par des agents payeurs rattachés à la Caisse centrale.

Aussi bien pour les versements que pour les ravitaillements, les boîtes-finances empruntent des trains du service régulier dénommés "Financiers", spécialement aménagés pour la collecte et la distribution des colis de finances, ce qui confère à ce transport une réelle sécurité.

Deuxième système (Réseaux P.O., Midi et Etat)

Les gares n'ont de relations bancaires qu'avec les comptoirs de la Banque de France, ce qui en limite le nombre à moins d'une centaine pour l'ensemble des Régions Ouest et Sud-Ouest actuelles.

Les gares situées dans les localités ne comportant pas de comptoirs de la Banque de France versent leurs disponibilités, soit aux gares visées au paragraphe précédent, et qui jouent le rôle de gares-centres, soit à la Poste.

Les ravitaillements se font exclusivement par l'intermédiaire des comptoirs de la Banque de France et des gares-centres situées au voisinage de ces comptoirs.

Toutefois, sur le Réseau de l'Etat, un certain nombre de gares de moyenne et de faible importance étaient ravitaillées directement par les Services Financiers par l'intermédiaire de la Poste malgré les frais en résultant (5.000 francs par mois environ).

Troisième système (Réseaux A.L., Est et P.L.M.)

Les disponibilités des gares sont versées soit à la Poste, soit dans les comptoirs de la Banque de France, soit dans les succursales des principaux établissements de crédit.

Les transports de fonds par groupes-finances vers des gares-centres n'existent qu'en l'absence, dans le voisinage de la gare, de tout guichet susceptible de recevoir la recette.

Pour les ravitaillements, les gares sont alimentées par chèques payables aux guichets des comptoirs locaux de la Banque de France ou des établissements de crédit. Les gares situées dans une localité où il n'existe pas de comptoir de banque sont ravitaillées par gares-centres. Il n'est fait aucun ravitaillement par l'intermédiaire de la Poste en raison du tarif exigé pour les retraits d'espèce.

III - Propositions d'unification

Lors de la constitution de la S.N.C.F., aucune modification n'a, bien entendu, pu être apportée immédiatement aux errements en vigueur sur les différentes Régions, toute unification, sans doute désirable, devant être précédée d'une étude

approfondie des avantages respectifs des différents procédés possibles.

Les critères auxquels il convenait de se référer ont paru devoir être les suivants :

- Rapidité des transferts de fonds;
- Sécurité des fonds transportés, tant dans l'enceinte du Chemin de fer que hors de celle-ci;
- Réduction des fonds de roulement improductifs dans les établissements locaux;
- Réduction des frais généraux d'administration.

Si on examine, au regard de ces critères, les trois systèmes actuellement employés, on constate que l'unification ne paraît pas pouvoir être réalisée, au mieux des intérêts de la S.N.C.F., sur la base du premier système rappelé plus haut.

Si ce système était défendable, voire même préférable à tout autre, dans le cas particulier du Réseau du Nord, cela tenait à la configuration de ce Réseau, à la fois court et très dense. Si, comme il a été dit plus haut, les autres Réseaux ont abandonné progressivement ce système, ce n'est pas sans d'excellentes raisons et il serait sans aucun doute rétrograde d'en revenir à une centralisation générale à Paris des espèces reçues par les gares.

L'unification reste, par contre, possible sur l'un ou l'autre des deux autres systèmes, sous réserve des aménagements de détail dont ils peuvent faire l'objet.

En définitive, les deux formules entre lesquelles le choix doit être fait peuvent être définies comme suit :

Première formule d'unification

Les gares des localités où il existe un comptoir de la Banque de France y verseraient leurs disponibilités pour être virées au compte de la S.N.C.F. à Paris. Les autres gares verseraient leurs disponibilités soit à la Poste, s'il existe un guichet de celle-ci à proximité, soit aux gares visées ci-dessus jouant le rôle de gares-centres.

Les ravitaillements seraient opérés uniquement, sauf accord à intervenir avec la Poste, par l'intermédiaire des comptoirs de la Banque de France, les gares en relation avec ces comptoirs expédiant par groups-finances les fonds nécessaires à l'ensemble des autres gares.

Deuxième formule d'unification

Les versements des gares seraient opérés :

- soit au comptoir local de la Banque de France pour être virés au compte de la S.N.C.F. à Paris;
- soit à la succursale locale d'un grand établissement de crédit pour être portés au crédit du compte courant de la SNCF, chez cet établissement à Paris (ou à Strasbourg dans le cas particulier des provinces recouvrées);
- soit au bureau de Poste local par mandats poste à porter au crédit du compte Paris 48-87;
- soit à une gare centre.

Les deux premiers modes de versement, qui permettent à la fois l'encaissement des chèques sur place et une réversibilité complète pour le cas des ravitaillements, seraient employés de préférence. Quant au choix entre ces deux premiers modes, il

serait uniquement guidé par des circonstances locales : pratiquement, le versement serait fait aux guichets de l'Etablissement le plus proche de la gare.

Quant au quatrième mode de versement, il ne serait utilisé qu'à défaut des trois premiers.

Les ravitaillements des gares seraient opérés par l'intermédiaire des guichets qui recevraient les versements. Toutefois en attendant qu'un accord puisse être passé avec l'Administration des Postes, en vue de réduire les frais qui résulteraient de ce mode de ravitaillement, les gares versant à la Poste seraient ravitaillées par gares-centres.

La comparaison des deux formules schématisées ci-dessus peut, au point de vue des avantages qu'elles présentent respectivement, être analysée comme suit :

Avantages de la première formule

1^o - Diminution du nombre des transports de fonds s'effectuant en dehors des emprises du chemin de fer - Ces transports seraient en effet limités aux 250 gares environ en contact avec les comptoirs de la Banque de France. Ce sont toutes des grandes gares ou des gares de moyenne importance, pour lesquelles des mesures spéciales de sécurité peuvent être prises sans trop grandes difficultés, étant donné l'effectif de leur personnel. D'autre part, les nombreux transports de fonds dans l'enceinte du chemin de fer, entre gares-centres et gares satellites, ne doivent pas être considérés nécessairement

comme un inconvénient de la formule : quand il s'agit de ravitailler une gare appartenant à une localité non bancable et ne disposant pas sur place des fonds nécessaires, un transport de fonds est obligatoire; que ce transport soit effectué sous couvert d'un Etablissement de crédit ou sous couvert du chemin de fer lui-même, la situation est analogue, les Etablissements de crédit se refusant à prendre à leur charge les frais réels de leurs envois de fonds pour nos seuls besoins.

2^e - Simplicité des relations financières entre les gares et les Services Financiers - Les Services Financiers n'ont à connaître, en ce qui concerne les ravitaillements, que les 250 gares en contact avec les comptoirs locaux de la Banque de France, d'où, pour ces Services, une économie appréciable de frais généraux. D'autre part, étant donné le nombre relativement réduit de ces gares, ils peuvent en surveiller efficacement les encaisses quotidiennes et, de ce fait, exercer une action directe sur les fonds de roulement improductifs.

3^e - Facilité de la mise en oeuvre de l'unification - Les considérations locales quant au choix du mode de versement et de ravitaillement ne jouant pas dans la formule, sauf pour ce qui est du versement à la Poste, l'unification pourrait rapidement être réalisée dans les Régions.

Avantages de la deuxième formule

1^e - Suppression dans de très nombreux cas du relais de la gare-centre tant pour les versements que pour les ravitaillements
Ce relais se traduit non seulement par une perte de jours de

valour, mais encore par un accroissement des frais généraux, du fait du double comptage des espèces qu'il nécessite.

2^e - Possibilité de versement sur place du plus grand nombre des chèques reçus par les gares - Dans cette formule, 1.000 à 1.200 gares environ pouvant être mises en relations avec un établissement bancaire, il est possible, au besoin par des reprises comptables de gare à gare, de remettre directement à l'encaissement sur la place même où ils sont payables la plupart des chèques reçus par les gares, d'où il résulte un avantage de valeur, par rapport à la solution qui consiste à remettre à l'encaissement ces chèques à Paris par l'intermédiaire de la Caisse Générale (3 jours de valeur en moyenne), voire même par rapport à celle par laquelle les chèques seraient versés aux seuls comptoirs de la Banque de France.

3^e - Souplesse générale de la formule, qui divise les risques de transports de fonds hors des emprises du chemin de fer et les réduit au minimum en permettant d'utiliser toujours le guichet de banque le mieux placé par rapport à la gare. - Les fonds transportés hors des enceintes du chemin de fer ne sont pas plus importants dans cette formule que dans l'autre, mais les transports sont seulement beaucoup plus divisés, ce qui est souhaitable en soi. D'autre part, la distance à parcourir par les agents locaux est, dans chaque cas, réduite au minimum, alors que dans de nombreux centres, la gare est éloignée de la succursale de la Banque de France correspondante (exemple : Versailles-Chantiers).

Tout bien considéré, il apparaît que les avantages de la deuxième formule l'emportent sur ceux de la première. On peut penser, en effet, qu'en pareille matière, la souplesse que l'on gagne en accroissant le nombre des guichets bancaires en relations avec les gares prime tout autre argument et notamment celui de la simplicité apparente de gestion qui résulterait de la stricte limitation des relations susvisées avec les seuls guichets de la Banque de France.

Il est donc proposé au Comité d'approuver la deuxième formule d'unification telle qu'elle a été décrite plus haut. Sa mise en oeuvre dans les Régions qui ne l'appliquent pas encore (Nord, Ouest et Sud-Ouest), de même que la revision, dans le détail, s'il y a lieu, des errements suivis par les Régions qui l'appliquent déjà en principe (Est et Sud-Est), serait réalisée progressivement, les Régions devant être appelées à soumettre aux Services Financiers leurs propositions détaillées établies en conformité des principes généraux arrêtés, lesquels seraient portés à leur connaissance par voie de Note Générale. Les Etablissements, qu'il serait proposé de retenir dès maintenant comme susceptibles d'être utilisés pour le service financier des gares, seraient ceux avec lesquels la S.N.C.F. est déjà en compte, leurs filiales directes et, en outre, quelques grandes banques à nombreux comptoirs desservant les Régions Nord, Ouest et Sud-Ouest (ex. le Crédit du Nord) et dont la liste serait arrêtée par le Directeur Général sur le vu des propositions des Régions et des Services Financiers.

Comité de Direction

Séance du 13 juin 1939

CA
=

IX - Gestion des cités et logements mis par la S.N.C.F. à la disposition de son personnel.

Gr. - Sign. concordance état existant avec état des lieux.
Com. M. N. et M. N. O. et M. N. O. et M. N. O.

Le b. C. de la ligne. Pour toutes questions, unifier
à la charge de M. N. et M. N. O. et M. N. O. et M. N. O. et M. N. O.

Gr. - Dans un état de la ligne, les points de vue directs. Direction. L'annuaire
Le b. C. de la ligne. Pour toutes questions, unifier
des lignes (non fait de la ligne, les points de vue directs)

Le b. C. de la ligne. Pour toutes questions, unifier
Le b. C. de la ligne. Pour toutes questions, unifier
Le b. C. de la ligne. Pour toutes questions, unifier
Le b. C. de la ligne. Pour toutes questions, unifier

Le b. C. de la ligne. Pour toutes questions, unifier
Le b. C. de la ligne. Pour toutes questions, unifier
Le b. C. de la ligne. Pour toutes questions, unifier
Le b. C. de la ligne. Pour toutes questions, unifier

R. C. C. ?

Le b. C. de la ligne. Pour toutes questions, unifier
Le b. C. de la ligne. Pour toutes questions, unifier
Le b. C. de la ligne. Pour toutes questions, unifier
Le b. C. de la ligne. Pour toutes questions, unifier

10.
aff. pour...
SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Comité de Direction

Séance du 13 juin 1939

III - Marchés et Commandes

- 7834 2°) Avenant à un marché avec les Etablissements Industriels D. SOULE pour la fourniture de 12 voitures métalliques de 3ème classe, série c⁵ Ddyi, d'un bogie et de 4 essieux montés de rechange - Région Sud-Ouest - (Dépense supplémentaire : 1.837.861 fr pour un marché primitif de 8.285.300 fr réduit à 8.258.900 fr par un premier avenant).

4

COMITÉ DE DIRECTION

13 JUIN 1939.....193

"Marchés et Commandes"

(Question N° 6/2)

Société Nationale
des
Chemins de fer français

13 mai 1939

7 8 3 4

Région du Sud-Ouest

Matériel et Traction

Caw 305-37

2^{ème} avenant à un marché avec les Etablissements Industriels D. SOULÉ pour la fourniture de 12 voitures métalliques de 3^{ème} classe, série C⁵ Ddyi, d'un bogie et de 4 essieux montés de rechange.- Région Sud-Ouest - (dépense supplémentaire : 1.837.861 fr pour un marché primitif de 8.285.300 fr réduit à 8.258.900 fr par un premier avenant).

Commande Caw 438 du 21 mai 1937 modifiée par l'avenant du 24 mars 1938. -

Fournisseur : Etablissements Industriels D. SOULE

Marché initial : Appel à la concurrence: 8.285.300 fr

Avenant du 24 mars 1938 (Réduction de).. -26.400 fr

Avenant proposé+ 1.837.861 fr

Le 21 mai 1937, le P.O.-Midi a passé commande aux Etablissements Industriels D. SOULE pour la fourniture de :

1° - 12 voitures métalliques de 3^{ème} classe série C⁵ Ddyi au prix unitaire de 685.000 fr ramené par l'avenant du 24 mars 1938 à 682.800 fr

2° - Un bogie de rechange à châssis polybloc au prix de 30.500 fr

3° - 4 essieux montés U 2 R de rechange, au prix unitaire de 8.700 fr

.....

Cette commande, dont le montant s'élève ainsi à la somme totale de 8.258.900 fr, a fait l'objet :

- d'une autorisation ministérielle en date du 8 mars 1937
- d'un avis favorable de la Commission des Marchés en date du 7 avril 1937, mais cette Commission a spécifié que le prix définitif, qui résulterait du jeu de la clause de variation de prix insérée dans le marché, lui serait soumis avant règlement.

La fourniture étant entièrement livrée, nous nous sommes mis d'accord avec les Etablissements Industriels D. SOULE sur la majoration ci-dessous :

a) pour les 12 voitures	1.820.430 fr
b) pour le bogie de rechange	8.363 fr
c) pour les 4 essieux de rechange	9.068 fr

Total.....	1.837.861 fr

soit 22,24 % du prix principal (8.258.900 fr).

Cette majoration résulte sans aucune interprétation des clauses de révision du contrat.

L'origine du délai d'exécution qui permet de situer le début de la période à l'intérieur de laquelle doivent être relevées les valeurs de comparaison des paramètres "salaires" et "matières", a été fixée au 1er octobre 1937 - date à laquelle il a été admis que l'O.C.E.M. avait remis au constructeur tous les documents définissant la fourniture.

La cadence d'exécution du marché qui fixe les dates de comparaison a été réglée comme indiqué ci-après (colonne 2) pour permettre au constructeur d'imbriquer dans un programme d'ensemble la construction en cause ici :

12 voitures	à livrer de mars 1938 à
1 bogie de rechange	à livrer de
4 essieux de rechange	à livrer de

	(1)	(2)
	Echelonnement contrac-	Echelonnement
	tuel qui découle de	définitif
	l'origine du délai	
	d'exécution	
	(1er octobre 1937)	

Septembre 1938	"	1
octobre "	1	3
novembre "	2	4
décembre "	3	3
janvier 1939	2	1
février "	3	"
mars "	1	"

échélonnement dont le marché actuel tire un bénéfice.

Le supplément de 1.837.861 fr indiqué ci-dessus ne comprend pas la majoration contractuelle résultant des variations des tarifs de transport survenues depuis la notification de la commande.

Cette majoration s'élève approximativement à 30.000 fr mais il reste à vérifier les lettres de voiture que le constructeur doit nous soumettre, vérification qui est très longue.

C'est pourquoi, en vue de hâter le règlement de l'affaire ainsi que le demande le constructeur, il est proposé au Comité de Direction de vouloir bien approuver le règlement dans son état actuel.

Il n'y a pas d'indemnité de retard à retenir.

Le Chef du Service
du Matériel et de la Traction,

signé : CARDON

Boff. Kalk w lita K. 6/10,

delegacja w sprawie

—

STRICTEMENT PERSONNEL

en vue de la séance
du Comité de Direction
du 13 juin 1939

(Questions diverses)

10 juin 1939

Le Directeur Général.

Paris, le 10 Juin 1939.

RAPPORT AU COMITÉ DE DIRECTION.

Travaux d'Elaboration
de la
Convention Collective.

Nous rappelons au Comité qu'il reste à élaborer le Chapitre V (Blessures, maladies, maternité) de la Convention Collective ainsi que les 5 annexes (1) prévues par l'article 5 de la Convention, qui doivent réglementer et compléter les dispositions relatives :

- au fonctionnement des délégations de personnel;
- à l'organisation de l'apprentissage;
- aux congés;
- aux conditions de rémunération;
- aux agents malades ou blessés et à la maternité.

A la demande de M. le Ministre des Travaux Publics (dépêche ministérielle du 27 Décembre 1938) et en accord avec la Fédération, la procédure suivante a été adoptée :

1°- la S.N.C.F. remet ses propositions à la Fédération. Cette dernière propose, s'il y a lieu, des amendements ou établit des contre-propositions. Les textes en présence sont ensuite discutés par les représentants des deux parties dans une Commission paritaire au sein de laquelle ils s'efforcent de réaliser l'accord sur le plus grand nombre de points possible.

2°- Seuls les désaccords irréductibles constatés par cette Commission paritaire sont soumis à la Commission tripartite instituée par un arrêté du 23 Juin 1937 de M. le Ministre des Travaux Publics.

.....

(1) L'article 5 de la Convention prévoit une 6ème annexe relative aux facilités de circulation. Cette annexe se trouve supprimée par application d'un des décrets-lois du 12 Novembre 1938 en vertu duquel les facilités de circulation font l'objet d'un règlement homologué par le Ministre des Travaux Publics.

Nous sommes au premier stade de la procédure. La Commission paritaire s'est réunie 4 fois depuis le début de 1939 : le 23 Février, le 2 Juin, le 7 Juin et le 9 Juin.

Les textes ont été établis puis discutés par les deux parties en ce qui concerne :

- le chapitre V (blessures, maladies, maternité);
- le fonctionnement des délégations de personnel;
- l'organisation de l'apprentissage.

Nous exposerons ci-après l'état d'avancement des négociations sur ces 3 textes.

La S.N.C.F. n'a pas encore remis ses propositions à la Fédération concernant les 3 autres annexes relatives:

- aux congés;
- aux conditions de rémunération;
- aux agents malades ou blessés et à la maternité.

Pour les congés, il a paru préférable d'attendre la parution du décret du 19 Mai portant réglementation du travail dans les Chemins de fer qui a modifié les conditions de la récupération des congés pris en sus de 12 jours ouvrables. Nous soumettrons prochainement un projet de texte au Comité.

L'annexe relative aux conditions de rémunération est particulièrement importante. Nous soumettrons spécialement cette question au Comité dès que le Service Central du Personnel aura achevé l'établissement d'un projet unifiant les errements des différentes Régions.

Enfin, l'Annexe relative aux agents malades ou blessés et à la maternité ne pourra être élaborée que lorsque le Chapitre V de la Convention qui traite des mêmes questions l'aura été lui-même.

I - ETABLISSEMENT DU CHAPITRE V (BLESSURES, MALADIES, MATERNITE).

La S.N.C.F. avait, au début de 1938, remis à la Fédération des propositions reprenant purement et simplement les dispositions du Statut du Personnel et de la réglementation en vigueur.

A la demande de la Fédération, la discussion de ces propositions a été réservée jusqu'à la mise en application du décret du 6 Août 1938, en vertu duquel a été instituée la Caisse de Prévoyance de la S.N.C.F.

Cette discussion n'a été abordée que le 23 Février 1939. Les représentants de la Fédération ont fait connaître leur désir de voir instituer pour l'ensemble de la Société Nationale une Caisse de Prévoyance analogue à celle de l'ancien Réseau du P.O.-Midi, à la gestion de laquelle des représentants du personnel participeraient et qui engloberait les organismes déjà existants : sous cette forme, ils ne seraient pas opposés à ce que le personnel participât aux dépenses supplémentaires ainsi occasionnées.

Les représentants de la S.N.C.F. avaient alors réservé la décision de celle-ci et, à leur demande, la Fédération a élaboré des contre-propositions tenant compte du maintien de l'organisation existante et comportant l'octroi, à la seule charge de la Société Nationale, de prestations supplémentaires très importantes.

Au cours des réunions des 2 et 6 Juin de la Commission paritaire, les représentants de la Société Nationale ont fait connaître qu'après examen, le Directeur Général n'était pas, en principe, opposé à proposer au Comité la réalisation de l'institution demandée par une extension des prestations actuellement accordées par la Caisse de Prévoyance de la Société Nationale avec, en contre-partie, une augmentation de la cotisation du personnel, la dite Caisse améliorant les prestations qu'elle accorde aux familles des agents et prenant, en outre, à sa charge, l'octroi de certaines prestations aux agents eux-mêmes.

La question préjudicielle la plus importante consistait à savoir s'il est possible, par voie de Convention Collective, de rendre obligatoire l'affiliation de tous les agents à la Caisse de Prévoyance envisagée : l'obligation seule, en effet, permettrait de donner des bases financières saines à cette institution.

Il paraît possible, (après étude par le Service du Contentieux) de répondre affirmativement à cette question: le Ministre du Travail a, en effet, déjà pris un arrêté d'extension à l'égard d'une Convention Collective comportant une clause prévoyant l'institution d'une Caisse de Prévoyance analogue à celle dont la création est envisagée.

On pourrait donc prévoir, comme le désire la Fédération, que tous les agents soumis à la Convention Collective du Personnel du Cadre permanent (agents des échelles 1 à 18 et assimilés) seront obligatoirement affiliés (quel que soit

leur traitement) à la Caisse de Prévoyance envisagée.

La procédure suivante a été adoptée par la Commission paritaire :

1°- Fixation en lère analyse des prestations qui seraient accordées par la Caisse aux agents et à leur famille;

2°- Evaluation du coût de ces prestations et des dépenses supplémentaires qui en résulteront par rapport au régime actuel;

3°- Fixation des taux des cotisations à verser à la Caisse par la S.N.C.F. d'une part, et par les agents, d'autre part.

On ne pourra, en effet, discuter utilement le 3ème point qu'après examen des deux premiers et il ne sera également possible de prendre une décision ferme sur la nature des prestations qui pourront être accordées aux agents (1er point) que lorsque leurs répercussions financières auront été chiffrées (2ème point) et lorsqu'un accord sera intervenu sur la participation du personnel aux dépenses supplémentaires (3ème point).

Il s'agit, en définitive, pour l'instant d'une étude destinée à préciser le problème sans engager l'une ou l'autre des parties. Il a été finalement entendu que l'étude financière serait faite dans l'hypothèse de l'octroi par la Caisse des prestations énumérées à l'annexe N° 1 ci-jointe prestations analogues à celles accordées par la Caisse du P.O-Midi les soins donnés aux agents restant assurés par notre Service Médical, comme ils le sont sur le Midi.

En dehors de cette question de principe, la discussion n'a visé que les agents blessés en service et les principaux points de cette discussion ont été les suivants :

1°- Libre choix du Médecin.

En l'état actuel de la réglementation, les agents blessés en service ne peuvent se faire soigner aux frais de la S.N.C.F. par un médecin étranger qu'en demandant l'application du régime de droit commun; s'ils désirent bénéficier des avantages du régime statutaire (solde entière pendant toute la durée de l'exemption) ils doivent s'adresser au Médecin de la S.N.C.F.

Mais, en fait, les anciens Réseaux acceptaient pratiquement que l'agent se fasse soigner par un médecin étranger tout en lui accordant le bénéfice du régime statutaire; aussi proposons-nous au Comité d'habiliter les représentants de la S.N.C.F.

à la Commission paritaire à se montrer conciliants sur cette question du maintien de la solde, sous réserve d'un contrôle efficace.

2°- Maintien des primes de travail pendant la durée de l'interruption.

Les agents blessés en service reçoivent, jusqu'à leur reprise de service ou jusqu'à leur mise à la réforme, leur traitement fixe, l'indemnité de cherté de vie, l'indemnité de résidence et les allocations familiales.

La Fédération demande que les primes de travail leur soient maintenues pendant cette période.

La question a surtout de l'importance pour les mécaniciens et chauffeurs dont les primes de traction représentent en moyenne près du tiers du salaire global.

L'application des règles actuelles conduirait à attribuer à la plupart de ces agents, notamment à partir du 30ème jour d'interruption, des sommes inférieures au montant des indemnités journalières légales qui ont été relevées à dater du 1er Janvier 1939 par application de la loi du 1er Juillet 1938 modifiant la loi du 9 Avril 1898.

Or, nous ne pouvons accorder des indemnités inférieures aux indemnités légales. Nous serons donc conduits, en fait, à tenir compte, dans une certaine mesure, des primes de traction dans la fixation du salaire à maintenir aux agents blessés en service.

Compte tenu de cette obligation, le maintien des primes de travail pendant la durée de l'interruption entraînerait une dépense supplémentaire annuelle d'environ..... 4 Millions.

Nous proposons au Comité d'habiliter, le cas échéant, les représentants de la S.N.C.F. à la Commission paritaire à accepter le maintien des primes.

3°- Maintien de la solde entière aux agents célibataires hospitalisés aux frais de la S.N.C.F.

Le statut du personnel prévoyait qu'il n'était payé aux intéressés pendant la durée de leur interruption que la moitié du traitement fixe, de l'indemnité de résidence et des indemnités de cherté de vie. Nous avons dû, dans nos propositions prévoir le paiement des indemnités journalières légales qui depuis le 1er Janvier 1939 sont légèrement plus avantageuses.

La Fédération nous demande de maintenir à ces agents

la totalité des éléments de rémunération visés ci-dessus ainsi que les primes de travail;

Nous proposons au Comité de ne pas accéder à cette demande sauf à examiner si le complément à la solde entière ne serait pas à comprendre dans les prestations à accorder par la Caisse de Prévoyance.

4°- Maintien en service des agents blessés.

La Fédération demande que le maintien en service soit obligatoire en cas de blessures en service (ou de maladie d'origine professionnelle) ayant entraîné une incapacité permanente inférieure à 66 %.

Une règle aussi rigide est inacceptable car il arrive qu'une incapacité permanente partielle, même faible, rend complètement inutilisable un agent dont les aptitudes sont déjà réduites par suite d'un mauvais état de santé ou d'autres incapacités préexistantes.

La Commission de réforme dans laquelle le personnel est représenté et qui est appelée à donner son avis sur le maintien en service ou la mise à la réforme des agents blessés en service donne au personnel de très sérieuses garanties. Cette organisation fonctionne en réalité dans des conditions très satisfaisantes pour le personnel et nous proposons au Comité de ne pas accéder à la demande de la Fédération.

5°- Cumul de la rente invalidité et du salaire.

La Fédération demande que ce cumul soit autorisé dans certains cas notamment :

1°- en cas de mise à la réforme pendant la durée qui s'écoule entre la date à laquelle la Commission de Réforme a donné son avis sur la mise à la réforme et la date de cessation des fonctions en cas de réforme (durée égale au minimum à un mois; préavis de licenciement).

2°- dans le cas où un agent maintenu en service serait ultérieurement réformé par suite d'une aggravation de son incapacité permanente : paiement rétroactif de la rente invalidité à dater du jour de la consolidation de la blessure sans que l'agent ait à rembourser tout ou partie du salaire perçu.

La Fédération a eu notamment le souci d'accorder en quelque sorte une indemnité de fin de carrière aux agents réformés à la suite de blessures en service.

Le représentant de la S.N.C.F. à la Commission paritaire a déclaré ne pas pouvoir admettre ces cumuls qui entraîneraient une dépense supplémentaire annuelle d'environ 1 Million.

II - ETABLISSEMENT DE L'ANNEXE RELATIVE AU FONCTIONNEMENT DES DELEGATIONS DU PERSONNEL.

La première partie de ce document qui traite des élections des délégués et qui comporte des tableaux indiquant la répartition des agents dans les différentes catégories avait déjà été arrêtée, d'accord avec la Fédération; l'ensemble forme l'Ordre Général N° 13 actuellement en vigueur.

Toutefois, par dépêche du 8 Mai 1939, le Ministre des Travaux Publics a invité la S.N.C.F. à se rapprocher de la Fédération pour modifier les dispositions de cet ordre général ainsi que celles de l'article 30 de la Convention Collective relatives à l'élection des délégués des agents des échelles 15 à 18 auprès du Directeur Général, qui ne sont pas conformes aux prescriptions de l'article 3 du décret-loi du 12 Novembre 1938 sur les Délégués du Personnel, en vertu desquelles les délégués d'une spécialité professionnelle doivent être élus par les agents de cette spécialité.

Au cours des réunions des 2 et 6 Juin 1939 de la Commission paritaire, les Représentants de la Fédération ont déclaré accepter la nouvelle rédaction suivante du § 1^{er} de l'article 30 de la Convention Collective qui tient compte des directives données par le Ministre :

"§ 1 - Les délégués titulaires et suppléants des échelles 14 et au-dessous auprès du Directeur de l'Exploitation de chaque Région élisent parmi eux, trois délégués titulaires et trois délégués suppléants auprès du Directeur Général; les délégués suppléants et titulaires des Services Centraux auprès du Directeur Général Adjoint appartenant aux mêmes échelles élisent parmi eux un délégué titulaire et un délégué suppléant auprès du Directeur Général".

"En outre, les délégués titulaires et suppléants des échelles 15 à 18 auprès des Directeurs de l'Exploitation des Régions et auprès du Directeur Général Adjoint élisent parmi eux deux délégués titulaires et deux délégués suppléants qui représentent auprès du Directeur Général l'ensemble du personnel de ces échelles".

Ce texte a également reçu l'agrément du Syndicat du Personnel d'Inspection et de Direction de la S.N.C.F. qui a, en outre, demandé que les délégués des agents des échelles 15 à 18 auprès des Directeurs de l'Exploitation des Régions et auprès du Directeur Général soient reçus séparément par ces Fonctionnaires, tout au moins pour l'examen des questions intéressant ces agents.

Les représentants de la Fédération se sont refusés à insérer dans la Convention Collective une clause prévoyant de telles réunions séparées.

En contre-partie de son acceptation de modifier la rédaction de l'article 30 de la Convention Collective, les Représentants de la Fédération ont demandé que la S.N.C.F. accepte de compléter le Livre I (Droit syndical) de la Convention Collective par une disposition fixant la procédure de révision et de modification de ladite Convention.

L'insertion d'une telle disposition est obligatoire en vertu de l'article 31 v-c du Livre I du Code du Travail et après examen par le Service du Contentieux, nous proposons au Comité de compléter le Livre I de la Convention Collective par la clause ci-après :

"Chaque partie à la Convention pourra, à tous moments, en demander la révision ou la modification. Au cas où un accord n'interviendrait pas à ce sujet dans le délai de deux mois à compter de la demande, le différend serait réglé conformément à l'article 2 du Livre I de la Convention".

La deuxième partie de l'Annexe traite du fonctionnement des délégations du personnel.

Les points de désaccord sont les suivants :

1°- Indemnités pour frais de correspondance des délégués du personnel.

Ces indemnités qui ont toujours été relevées parallèlement à l'augmentation des tarifs postaux correspondent assez largement dans l'ensemble aux dépenses réelles que les intéressés peuvent avoir à supporter. La Fédération demande une augmentation de ces indemnités pour les délégués des 2ème, 3ème et 4ème degrés qui aurait pour effet d'en faire passer le montant annuel d'environ 700.000 Frs à 850.000 Frs.

Nous proposons au Comité d'habiliter les représentants de la S.N.C.F. à la Commission paritaire à accepter le cas échéant les modifications demandées sur ce point.

2°- Facilités de circulation accordées aux délégués.

Actuellement les délégués qui, en raison de leur grade voyagent normalement en 3ème classe bénéficient de la 2ème classe lorsque leurs fonctions de délégué les appellent à Paris.

La Fédération demande que ce surassèment soit accordé aux délégués pour tous les déplacements que nécessite leur mission. Nous proposons au Comité de donner satisfaction à cette demande.

3°- Congés supplémentaires avec solde accordés aux délégués.

En l'état actuel de la réglementation, il est accordé aux délégués aux 2ème, 3ème ou 4ème degré, une journée par mois de congé supplémentaire avec solde à la volonté des bénéficiaires, que les intéressés cumulent ou non des fonctions de délégué à plusieurs degrés.

La Fédération demande que les mêmes congés supplémentaires soient accordés aux délégués au 1er degré (délégués d'arrondissement) et qu'en cas de cumul de fonctions il y ait aussi cumul des congés supplémentaires.

Le nombre annuel des journées de congés supplémentaires accordées actuellement est d'environ 13.000. Ce nombre serait augmenté d'environ 35.000 journées, soit une dépense supplémentaire de 2,3 millions. La dépense actuelle serait presque quadruplée.

Nous proposons au Comité de repousser cette demande en ce qui concerne l'octroi de congés supplémentaires aux délégués d'arrondissement; il semble, par contre, que les représentants de la S.N.C.F. à la Commission paritaire pourraient, le cas échéant, se montrer conciliants en ce qui concerne le cumul des congés pour les délégués cumulant plusieurs fonctions car ce point est plus difficile à défendre; la dépense est peu importante.

4°- Remboursement des frais de déplacements des délégués.

La Fédération demande l'institution de règles forfaitaires de détermination de la durée des autorisations d'absences accordées aux délégués pour l'exercice de leurs fonctions. L'application de ces règles conduirait à des durées

d'absences excessives et au paiement d'indemnités de déplacements injustifiées.

Jusqu'à présent, et sauf sur la Région du Sud-Ouest cette question n'est pas réglementée et l'on se borne à veiller à ce qu'il ne se produise pas d'abus.

Nous proposons au Comité de maintenir le statu quo; nous veillerons seulement à ce que les délégués puissent exercer leurs fonctions dans des conditions satisfaisantes pour eux.

5°- Réunions préparatoires.

La Fédération demande qu'avant chacune des réunions trimestrielles auprès du Chef de Service, il soit attribué aux délégués la journée de la veille pour se concerter sur les questions inscrites à l'ordre du jour et que la même facilité soit accordée aux délégués auprès du Directeur de l'Exploitation et aux délégués auprès du Directeur Général la veille de chaque Conférence semestrielle.

Avec la réglementation actuelle les délégués auprès du Chef du Service peuvent se concerter entre eux le jour même de la réception. Les délégués auprès du Directeur de l'Exploitation et les délégués auprès du Directeur Général disposent, d'autre part, d'une journée complète dont la date est antérieure de quelques semaines à la réunion pour élaborer ensemble l'ordre du jour.

Nous proposons au Comité de Direction de maintenir les règles actuelles qui donnent aux délégués des facilités très suffisantes.

III - ETABLISSEMENT DE L'ANNEXE RELATIVE A L'ORGANISATION DE L'APPRENTISSAGE.

Les textes en présence ont été examinés au cours de la Réunion du 9 Juin de la Commission paritaire.

Les points de désaccord sont les suivants :

1°- Comités d'apprentissage - Création de divisions d'apprentissage et d'Instructeurs chefs.

La Fédération demande qu'il soit créé :

a) un Comité National d'apprentissage présidé par le Directeur Général ou le Directeur Général Adjoint et composé d'un représentant de l'enseignement technique, de représentants des trois Services Centraux techniques et de 19 délégués du Personnel désignés par la Fédération, ce Comité comprenant 3 Sous-Commissions correspondant à chacun des

trois Services techniques;

b) 5 Comités généraux d'apprentissage à raison d'un par Région, présidé par le Directeur de l'Exploitation de la Région et composé d'un Fonctionnaire de l'Enseignement technique, de représentants de la S.N.C.F., de délégués à l'apprentissage et d'un représentant de l'Union des Syndicats de la Région;

c) 15 Comités régionaux d'apprentissage à raison d'un par Service et par Région, composé de représentants de la S.N.C.F. et de "délégués à l'apprentissage".

Les attributions de ces Comités seraient très étendues. Elles comporteraient véritablement la direction du Service de l'apprentissage : fixation du nombre des apprentis à admettre, contrôle des épreuves des concours d'admission, coordination des instructions relatives à l'apprentissage et aux oeuvres complémentaires, fixation des programmes des cours.

Les délégués, en dehors de leur participation aux Comités, auraient la mission d'entretenir des relations étroites avec les parents d'apprentis, de redresser les indisciplinés, d'effectuer une enquête sur place avant le congédiement d'un apprenti, de s'intéresser à l'orientation professionnelle donnée aux jeunes gens, d'assister officiellement à des Réunions familiales semestrielles, de visiter les centres d'apprentissage, d'assister aux examens, de se tenir en relation étroite avec les Chefs d'Arrondissement, les inspecteurs et les instructeurs chefs.

Le projet de la Fédération comporte des prescriptions sur l'organisation du service proprement dit de l'apprentissage; il prévoit la création d'une Division Centrale dans chacun des Services Centraux techniques; il fixe le rôle des Inspecteurs et instructeurs chefs.

Nous avons fait connaître à la Fédération qu'il ne nous était pas possible d'envisager l'intervention de délégués du personnel dans l'organisation et la gestion de l'apprentissage. Rien de tel n'est prévu dans les Ecoles dépendant de l'enseignement technique ni dans la plupart des industries et, quant à moi, je m'y refuse absolument : l'Oeuvre d'apprentissage de la S.N.C.F. est très belle ; il ne faut pas la compromettre en décourageant ceux qui s'y sont donnés tout entiers et dont il ne faut pas brider l'initiative par des prescriptions qui n'ont pas leur place dans une Convention Collective qui doit seulement régler les rapports entre les rapports entre la S.N.C.F. et ses apprentis.

Les représentants de la Fédération ont fait remarquer que, sur l'ex-Réseau de l'Etat avait été institué un Comité d'apprentissage au Service du Matériel et Traction dans lequel le personnel était représenté par 5 agents.

Il est exact que le Directeur Général du Réseau de l'Etat avait constitué en 1932 un tel Comité mais il avait choisi lui-même les agents parmi ceux qui en raison de leur expérience particulière de l'apprentissage, pouvaient présenter utilement des suggestions au Chef du Service; il ne s'agissait nullement de délégués du personnel élus par leurs camarades..

Il ne nous paraît pas possible de pouvoir faire une concession sur ce point étant bien entendu que des Comités analogues à ceux qui existaient sur l'ancien Réseau de l'Etat pourraient continuer à fonctionner dans le cadre de la S.N.C.F. Il a d'ailleurs été créé depuis le 1er Janvier 1938, un Comité Central où siège un agent, ancien ouvrier, actuellement contrôleur technique principal au Service de l'apprentissage de la Région de l'Ouest, qui possède une grande expérience de ces questions. Mais de tels Comités n'ont pas à être prévus par les annexes à la Convention Collective, pas plus que les divers organismes consultatifs que la Société Nationale peut estimer utile de créer.

2°- Conditions du concours d'admission.

Nous avons prévu que les conditions du concours seraient fixées chaque année par la S.N.C.F.

Le projet de la Fédération règle les principales conditions du concours :

- Nature et coefficient des épreuves,
- Majorations de points,
- Aptitude physique.

Il nous paraît préférable de définir ces conditions chaque année par une instruction : elles peuvent, en effet, varier suivant les besoins en personnel.

Nous pourrions, cependant, accepter que la Fédération soit consultée sur la partie de cette instruction relative aux majorations de points à accorder aux fils d'agents et assimilés.

Nous devons, d'ailleurs, dans cette hypothèse, réduire les majorations à un taux sensiblement inférieur à celui proposé par la Fédération dans son projet d'Annexe.

3°- Oeuvres sociales en faveur des apprentis.

Le projet de la Fédération prévoit que les colonies de vacances doivent être suffisantes pour y recevoir durant la période de vacances scolaires l'ensemble des apprentis, le séjour normal étant fixé à 21 jours. Il prévoit, en outre, des camps de vacances pour les mineurs ouvriers dont la direction serait confiée aux délégués à l'apprentissage.

Nous ne pouvons pas accepter de rendre contractuelles des dispositions de cet ordre.

4°- Extension de l'apprentissage aux élèves du Service de l'Exploitation.

Le projet de la Fédération prévoit l'institution de cours technologiques de perfectionnement de 1^e, 2^e et 3^e années qui s'adresseraient à des jeunes gens du Service de l'Exploitation recrutés, formés et dirigés suivant les mêmes principes que les apprentis.

Il n'est pas nécessaire, pour former un futur gradé de l'Exploitation, de lui faire suivre un système d'instruction comparable à celui qui est réalisé pour préparer des ouvriers de la Voie et du Matériel et Traction. C'est surtout par la pratique que s'apprend le métier de gradé de l'Exploitation et la formation que nous donnons actuellement aux élèves ou aux mineurs de l'Exploitation ne peut pas être qualifiée "apprentissage".

5°- Admission obligatoire au cadre permanent à l'expiration de l'apprentissage.

La Fédération demande que les apprentis reconnus aptes à l'emploi de mineur à la suite de l'examen de fin d'apprentissage soient admis dans le cadre permanent en qualité de mineur à l'essai sous réserve qu'ils possèdent les aptitudes physiques fixées par les règlements en vigueur.

Les représentants de la S.N.C.F. ont fait connaître qu'elle ne pouvait prendre cet engagement qui serait sans contre-partie puisque l'apprenti aux termes de la loi n'est nullement tenu de rester chez le patron qui lui a dispensé l'apprentissage.

Il en résulterait, en outre, que la S.N.C.F. devrait limiter étroitement le nombre de ses apprentis à ses besoins estimés ainsi à l'avance, ce qui irait à l'encontre même de l'intérêt des apprentis et de leurs familles.

6°- Gratifications.

Nous avons prévu que les gratifications n'étaient payées à l'apprenti que lors de son départ au Service Militaire, sous forme d'un livret de Caisse d'Epargne qui lui est remis s'il est encore en service à la S.N.C.F. à cette époque.

Les représentants de la Fédération demandent que les gratifications soient considérées comme acquises par l'apprenti au fur et à mesure qu'elles lui sont attribuées.

Il serait équitable de payer les sommes acquises au crédit de l'apprenti dans le cas où la S.N.C.F. ne pourrait pas l'admettre comme mineur-ouvrier avant son départ au Service Militaire en raison de la situation des effectifs. Nous nous proposons d'accorder cette satisfaction à la Fédération; mais il resterait entendu que l'apprenti congédié ou quittant la S.N.C.F. de son fait entre la fin de son apprentissage et son départ au Régiment se verrait privé de la gratification.

7°- Régime des apprentis blessés ou malades.

Nous avons prévu que les apprentis seraient soumis au régime des Assurances Sociales.

La Fédération demande qu'ils soient traités à ces points de vue comme des agents du cadre permanent.

Nous pourrions accorder cette satisfaction si par ailleurs la Fédération n'insistait pas pour maintenir celles de ses demandes que nous proposons de rejeter.

8°- Soins dentaires.

L'ancien Réseau de l'Etat accordait la gratuité des soins dentaires aux apprentis.

La Fédération demande l'extension de ce régime.

Nous serions d'avis de donner satisfaction sous la même réserve que ci-dessus.

Le Directeur Général,

LE BESNERAIS.

ANNEXE au RAPPORT au COMITE en DATE DU 10 JUIN
relatif aux travaux d'élaboration de la
Convention Collective

Prestations qui doivent servir de base à l'étude financière du
projet d'extension des attributions de la Caisse de Prévoyance
de la S.N.C.F.

A - Prestations qui seraient accordées aux agents eux-mêmes

1° - Salaires de maladie

3/4 du traitement fixe et de l'indemnité de cherté de vie
pendant les 4 premiers jours de la maladie,

Moitié du traitement fixe et de l'indemnité de cherté de
vie du 125ème au 184ème jour de la maladie,

Moitié du traitement fixe et de l'indemnité de cherté de
vie et la totalité de l'indemnité de résidence et des allocations fa-
miliales du 215ème jour au 365ème jour de la maladie.

Ces prestations sont telles que, compte tenu de ce qu'il
reçoit déjà de la S.N.C.F., en application du statut du personnel,
l'agent toucherait au total :

- la totalité de l'indemnité de résidence et des allocations familiales
et les 3/4 du traitement fixe et de l'indemnité de cherté de vie pen-
dant les 4 premiers jours de maladie;
- la totalité de l'indemnité de résidence, des allocations familiales,
du traitement fixe et de l'indemnité de cherté de vie du 5ème au 184ème
jour de la maladie;
- la totalité de l'indemnité de résidence et des allocations familiales
et la moitié du traitement fixe et de l'indemnité de cherté de vie du
185ème au 365ème jour de la maladie.

M. TOURNEMAINE fait remarquer que si les salaires de ma-
ladie sont pris en charge par la Caisse de Prévoyance, il sera néces-
saire de prévoir des cotisations proportionnelles aux salaires et non
plus calculées sur le maximum de 18.000 frs., car on ne pourra plus
dire que les prestations sont pratiquement indépendantes du traitement.

.....

2° - Fournitures pharmaceutiques.-

Gratuité des médicaments du Codex et des spécialités délivrées par les pharmaciens de la S.N.C.F. sur ordonnances du médecin de la S.N.C.F.

3° - Appareils de prothèse.-

Gratuité pour les appareils figurant à une nomenclature établie par la Caisse de Prévoyance, et qui serait la même que celle de la Caisse P.O.-Midi.

Participation des 2/3 à la totalité, pour les autres appareils, suivant décision du Comité de gestion de la Caisse.

4° - Soins et prothèse dentaires.-

- Prestation du régime des assurances sociales.

M. PASQUIER fait remarquer qu'à son avis, ces prestations sont dans l'ensemble, insuffisantes, notamment pour ce qui concerne les soins proprement dits; en ce qui concerne la prothèse dentaire, il est personnellement d'avis d'être très prudent.

M. TOURNEMAINE déclare que sur la Région du Nord, les soins dentaires sont entièrement gratuits; il demande qu'il en soit ainsi dans le nouveau régime.

On s'efforcera de chiffrer ce que coûterait l'octroi des soins dentaires :

- 1°) dans les conditions des Assurances Sociales,
- 2°) dans les conditions de la Région du Nord.

5° - Séjour dans les hôpitaux publics.-

Gratuité dans les salles communes, opérations comprises.

6° - Séjour en clinique - Actes de chirurgie.-

Gratuité des frais de séjour dans les cliniques agréées par la Caisse et remboursement des frais de séjour dans les autres cliniques jusqu'à concurrence des prix de journée des cliniques agréées. Remboursement partiel des honoraires médicaux et chirurgicaux et des soins divers sur la base des tarifs fixés par la Caisse de Prévoyance P.O.-Midi.

7° - Séjour en Sanatorium.-

Pendant une durée de six mois pouvant être portée à neuf mois sur avis favorable des Médecins de la S.N.C.F., prise en charge par la

Caisse des frais de journée d'hospitalisation dans les conditions suivantes :

- Part fixe : 12 Frs. par journée,

- Participation supplémentaire jusqu'à un maximum de 28 frs. dans les conditions fixées par un barème.

Divers représentants de la Fédération font remarquer que ce régime est moins favorable que le régime actuel de certaines Régions, notamment le Nord et l'Est.

On chiffrera ce que coûterait :

1°- le régime visé ci-dessus;

2°- le plus favorable des régimes actuellement en vigueur dans les diverses Régions.

8° - Cures thermales et balnéaires prescrites par le Médecin S.N.C.F.

Allocation égale au demi-salaire, avec minimum de 25 ou 12 fr 50 par jour, selon qu'il y a ou non abandon de résidence.

9° - Cures de convalescence, hors de la résidence, prescrites par le Médecin S.N.C.F.

Allocation de cure variant de 21 à 15 frs. pendant la période s'étendant jusqu'au 124ème jour de la maladie et d'une allocation égale à la demi-solde, avec minimum de 25 frs. par jour, pendant la période s'étendant au-delà du 124ème jour de maladie.

10° - Allocations de naissance;-

250 frs. par enfant.

Allocation supplémentaire fixée comme suit :

150 frs. pour le 2ème enfant, lorsque le 1er enfant est vivant ;

300 frs. pour le 3ème, lorsque les deux premiers sont vivants;

450 frs. pour le 4ème, lorsque les trois premiers sont vivants;

et ainsi de suite, en majorant l'allocation d'une somme de 150 frs. à la naissance de chaque nouvel enfant.

11° - Allocation au décès.-

5 % de la rémunération soumise à retenue pour la Caisse de Prévoyance, avec minimum de 500 frs. + 500 frs. pour les frais funéraires.

12°- Maternité de la femme-agent.

Maintien du régime de plein salaire pendant 12 semaines prévu par le statut et pour le surplus, octroi d'avantages au moins égaux à ceux prévus par le régime des assurances sociales (à étudier).

°°

B - Prestations qui seraient accordées à la famille de l'agent.

1°- Ayants-droit.

Les ayants-droit seraient les suivants :

- a) Femme et enfants mineurs célibataires, y compris enfants naturels reconnus et les enfants adoptifs;
- b) Enfants mineurs de la femme du cotisant;
- c) Enfants mineurs recueillis par le cotisant, pupilles dont le cotisant est tuteur, à condition qu'ils soient effectivement à la charge du cotisant;
- d) Fils majeurs mis en réforme pour maladie au cours du service militaire, pendant qu'ils ne sont pas en état de travailler;
- e) Fils accomplissant leur service militaire quand ils sont envoyés en congé de convalescence dans leur famille;
- f) Fils majeurs, malades ou infirmes;
- g) En outre, à la double condition qu'elles habitent chez le cotisant et ne soient pas affiliées à une Caisse d'Assurances Sociales : les filles majeures célibataires ou veuves, et filles mariées dont le mari accomplit son service militaire.

2°- Soins médicaux.

Libre choix du médecin et remboursement partiel des honoraires dans les conditions actuelles de la Caisse de Prévoyance de la S.N.C.F.

3°- Fournitures pharmaceutiques.

Libre choix du pharmacien et remboursement des médicaments du Codex et des spécialités, à raison de 80 % des prix fixés par les tarifs arrêtés d'accord entre la S.N.C.F. et les pharmaciens agréés par elle (Les agents auraient ainsi l'assurance de bénéficier du remboursement de 80 % de leur dépense lorsqu'ils s'adresseront au pharmacien de la S.N.C.F.)

La S.N.C.F. examinera dans quelques mesures les tarifs de ses

pharmaciens agréés différent du tarif ministériel et recherchera la possibilité d'obtenir d'eux l'application du tarif ministériel s'il est plus favorable.

4°- Séjour dans les hôpitaux publics.

Gratuité dans les salles communes, opérations comprises.

5°- Séjour en clinique - Actes de chirurgie.

Participation allant des 2/3 aux 3/4 de la dépense, sur la base des accords passés avec les cliniques et les chirurgiens agréés par la Caisse.

6°- Séjour en Sanatorium.

Pendant une durée de 6 mois pouvant être portée à 9 mois, sur avis favorable du Médecin S.N.C.F. prise en charge par la Caisse des frais d'hospitalisation, dans les conditions suivantes :

- part fixe : 12 frs par jour,

- participation supplémentaire égale à la 1/2 de la différence entre le prix de la journée et 12 frs., avec limite supérieure de participation de 40 frs. par jour.

Comme pour les séjours en sanatoria des agents, les Représentants de la Fédération font remarquer que le régime actuel de certaines régions serait plus avantageux (Ouest - Nord); on fera de même deux évaluations.

7°- Cures thermales et balnéaires.

Allocations journalières :

15 frs pour les femmes,

10 à 30 frs pour les enfants, suivant l'âge et le nombre.

8°- Cures de convalescence.

Allocations journalières :

15 à 10 frs pour les femmes,

12,50 à 6 frs. pour chaque enfant,

l'allocation étant réduite de moitié pour en sus du premier, faisant une cure simul

famille,

.....

9°- Décès de la femme.

Allocation de 5 % de la rémunération annuelle soumise à retenue pour la Caisse de Prévoyance.

10°- Décès d'un enfant

Allocation de 100 frs., 350 ou 500 frs. suivant l'âge de l'enfant.

11°- Maternité de la femme de l'agent.

On appliquera au moins le régime des Assurances Sociales (à étudier).

en vue de la séance
du Comité de Direction
du 13 juin 1939

Questions diverses

9 juin 1939

8 juin 1939

REPRESENTATION

de la S.N.C.F. aux Conseils d'Administration des Sociétés
dont elle est actionnaire

NOTE pour le COMITE de DIRECTION

M. SURLEAU a été désigné par le Comité de Direction pour occuper le siège attribué à la S.N.C.F. dans le Conseil d'Administration de la Compagnie Générale pour la Navigation du Rhin.

En application des règles fixées par le Conseil d'Administration, M. SURLEAU vient d'adresser sa démission à la Compagnie dont il s'agit.

Conformément à ces mêmes règles, il appartient au Comité de désigner son successeur; il lui est proposé de confier ce mandat à M. LE BESNERAIS.

8 juin 1939

D E S I G N A T I O N

des représentants de la Société Nationale
au Conseil d'Administration du Port Autonome de STRASBOURG

NOTE pour le CONSEIL d'ADMINISTRATION

M. SURLÉAU ayant adressé sa démission de Membre du
Conseil d'Administration du Port Autonome de STRASBOURG,
il est proposé au Conseil d'Administration de désigner,
pour le remplacer, M. LE BESNERAIS, Directeur Général.

Cette désignation doit être soumise au Ministre des
Travaux Publics.

Extrait du P.V. du Conseil d'Administration de la
Société du 11 mai 1938

Représentation de la S.N.C.F.
aux Conseils d'Administration
des Sociétés dont elle est ac-
tionnaire dans les Comités
de gestion de différents or-
ganismes dans lesquels elle
possède une participation fi-
nancière.

QUESTION V - Représentation de la
S.N.C.F. aux Conseils d'Administration
des Sociétés dont elle est actionnaire
et dans les Comités de gestion de diffé-
rents organismes dans lesquels elle pos-
sède une participation financière.-

M. LE PRÉSIDENT expose les difficultés de principe que soulève la question et les propositions que le Comité de Direction a été amené à formuler dans sa séance d'hier pour essayer de les résoudre.

Il y a d'abord la question des Administrateurs de la Société Nationale qui sont fonctionnaires de l'Etat. Il a été rappelé qu'un décret du 29 octobre 1936 porte interdiction aux fonctionnaires d'exercer une profession industrielle et commerciale.

Or, en fait, la Société Nationale est représentée dans diverses Sociétés à deux titres ~~différents~~ ^{peut être} différents : tantôt elle est représentée en qualité, tantôt ceux qui sont désignés sur sa proposition siègent, au contraire, à titre personnel.

Le Comité de Direction a estimé que le décret du 29 octobre 1936 ne permettait pas aux fonctionnaires de l'Etat, Administrateurs de la Société Nationale, de siéger à titre personnel dans certains Conseils d'Administration.

Il propose donc au Conseil de ne les désigner que dans des cas où ils représentent la Société Nationale elle-même. La répartition des sièges prévue au tableau distribué ^{devrait} être remaniée en conséquence.

Il en est ainsi décidé à l'unanimité.

M. PICHAT ~~est~~ ^{car} souligne que la question se pose également pour les fonctionnaires de la Société Nationale, ~~auxquels~~ les dispositions du décret-loi du 29 octobre 1936 s'appliquent aussi à eux. Il précise ~~le~~ arrêt récent du Conseil

d'Etat a décidé que ces dispositions s'appliqueraient même aux fonctionnaires d'organismes privés, chargés, sans concession, de la gestion des services publics, tels que les Caisses primaires d'assurances sociales.

M. LAURENT-ATTHALIE souligne que, dans ces conditions, il devient difficile d'appliquer la formule qui vient d'être adoptée pour les fonctionnaires de l'Etat, car la Société Nationale n'occupe qu'un siège dans chaque Société en tant que telle .

M. PICRAT estime qu'il sera toujours possible de faire prendre un décret portant dérogation au décret-loi du 29 octobre 1936.

M. LE PRÉSIDENT fait remarquer que la paration du décret sur le statut des Administrateurs représentant l'Etat peut demander un certain temps, alors que la Société Nationale doit désigner d'urgence ses représentants. Il suggère, dans ces conditions, de provoquer un décret portant dérogation au décret-loi de 1936 , uniquement pour les fonctionnaires de la Société Nationale que le Comité de Direction doit désigner lui-même en conformité de la délégation que lui donnerait, à cet effet, le Conseil d'Administration.

M. URIMPRET partage cette manière de voir, estimant qu'il importe de limiter la difficulté soulevée par M. PICRAT aux seuls fonctionnaires de la Société Nationale.

M. LE PRÉSIDENT XXXX expose ensuite qu'au point de vue de la rémunération des représentants de la Société Nationale au sein des Conseils d'Administration des diverses Sociétés, le Comité de Direction propose les dispositions suivantes : les tantièmes seraient attribués à la Société

Nationale et les jetons de présence à ses représentants, ainsi d'ailleurs qu'en avait décidé le dernier Conseil. Toutefois, ces jetons de présence, aussi bien que les tantièmes, seront versés directement à la Société Nationale, à charge pour celle-ci d'assurer la réauration de ses représentants, en ^{directement} leur reversant ~~XXXXXXXXXXXX~~ une allocation de la Société Nationale représentant le montant des sommes qu'elle aurait encaissées au titre de jetons de présence, et cela qu'il s'agisse ~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~ des représentants de l'Etat, des Compagnies ou du personnel.

Il en est ainsi décidé à l'unanimité.

M. LE PRÉSIDENT fait connaître qu'il reste à prendre partie sur le tableau qui a été distribué et qui doit être modifié sur plusieurs points en application des décisions prises. C'est ainsi que M. BOUFFANDEAU et CLAPIER ayant été désignés tous deux pour représenter la S.T.A.P.O., dont un à titre personnel, M. CLAPIER passera à la S.A.T.E. aux lieu et place de M. de TARDÉ qui remplacera M. CLAPIER à la S.T.A.P.O. D'autre part, ^{il signale que} M. PESCHAUD remplacera M. GOY à la T.P.L.E.

M. CRESCENT ^{rappelle} ~~XXXXXXXXXX~~ qu'il a demandé de réserver la solution en ce qui concerne ^{la représentation à certaines Sociétés.} ~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~

M. LE PRÉSIDENT répond qu'en effet la question a été réservée pour quelques sièges. C'est en particulier le cas pour la Compagnie Nationale du Rhône dont il sera parlé à la prochaine séance, à la demande de M. CRESCENT.

M. GRIMPET fait part d'une observation qui appelle le tableau de répartition du capital social, au sujet de la participation des réseaux à la Société des Consommateurs de

pétrole. Il précise que, contrairement à ce qui est indiqué au tableau et contrairement d'ailleurs à ce qu'il avait lui-même indiqué au Conseil à l'occasion du marché passé par la Société Nationale avec cette Société pour la fourniture des huiles noires, ce n'est pas 49,5 % du capital social que représente la part souscrite à la fois par le domaine privé des Compagnies et par le domaine public des anciens Réseaux d'Etat, mais bien un peu plus de 51 %. Ce détail lui semble important puisque, du fait du rachat des actions du domaine privé des Compagnies, la Société Nationale aurait la majorité dans la Société des Consommateurs de pétrole. Sans aborder la question de l'opportunité du rachat des dites actions, qui est actuellement hors de cause, M. GRIMPRET estime utile que le représentant de la Société Nationale à la Société des Consommateurs de Pétrole soit tenu au courant de cette situation.

M. CRESCENT se demande, puisque M. GRIMPRET vient d'évoquer la question du domaine privé des Compagnies, s'il n'y a pas d'autres sociétés au sein desquelles les Compagnies ont pris des participations sur leur domaine privé, où la question du rachat des actions puisse se poser également.

M. GRIMPRET précise qu'il n'a pas suggéré le rachat; il a tenu seulement à rectifier une erreur qu'il avait commise.

M. LE PRESIDENT fait remarquer qu'en fait, cette question n'est pas soumise au Conseil et qu'elle sera étudiée ultérieurement.

Il demande au Conseil d'approuver, compte tenu des décisions qu'il vient de prendre, les règles qui lui sont soumises relatives à la représentation de la S.N.C.F., ainsi que la répartition des sièges dont il est saisi.

Ces propositions sont approuvées à l'unanimité.

Représentation de la S.N.C.F.

VII
aux Conseils d'Administration des Sociétés dont elle est actionnaire, et dans les Comités de gestion de différents organismes dans lesquels elle possède une participation financière.

NOTE pour le Conseil d'Administration

I - TRANSFERT DES TITRES -

L'Article 1er de la Convention du 31 août 1937 comporte la disposition suivante :

"A l'exception des biens, droits et charges composant
"les domaines privés des Compagnies, tous les biens, meubles
"et immeubles des grands réseaux d'intérêt général, et notam-
"ment les bâtiments, terrains et ateliers, le matériel, le
"mobilier et l'outillage, les approvisionnements, les crédits
"en banque et les fonds en caisse, ainsi que tous baux, con-
"trats et arrangements quelconques conclus dans l'intérêt de
"l'exploitation de ces Réseaux, la jouissance de toutes créan-
"ces comme la charge de toutes dettes desdits Réseaux seront à
"cette date transférés de plein droit à la Société Nationale".

En application de ce texte, la S.N.C.F. est substituée aux Compagnies concessionnaires dans les droits et charges qui résultaient pour elles des participations souscrites à l'aide des fonds de leur Domaine Public dans un certain nombre de Sociétés anonymes.

En vertu de ces mêmes dispositions, la S.N.C.F. prend la suite des Compagnies pour le gestion de divers organismes qu'elles avaient constitués en vue de répondre à des besoins ne se rattachant qu'indirectement à l'objet de leur exploitation.

.....

.....

a) Sièges attribués à la Compagnie elle-même (au plus un siège par Conseil) et occupés par un délégué de celle-ci;

étaient actionnaires, 2 catégories de sièges :

Conseils d'Administration des Sociétés anonymes dont elles
Les Compagnies concessionnaires détenaient, dans les

1°) Démission des Administrateurs en fonctions -

=====

OU COMITES DE GESTION -

=====

II - REPRESENTATION DE LA S.N.C.F. DANS LES CONSEILS D'ADMINISTRATION

dantes.

seront présentées pour régulariser les situations correspon-

dition n'apparaîtra pas satisfaisante, des propositions

régulièrement autorisées. Dans les cas où cette dernière con-

réseaux, et vérifient également que ces imputations ont été

Les comptes d'établissement ou d'exploitation des anciens

droits transmis avec les imputations qui ont été faites dans

financiers de la S.N.C.F. vérifient la concordance des

A l'occasion de l'exécution du transfert, les services

matérielle des titres, sont actuellement en cours.

gnes; Les formalités correspondantes, ainsi que la remise

fert des certificats a été demandé par les anciennes Compa-

pagées. Pour toutes les Sociétés en question, le trans-

ves, et font l'objet de certificats établis au nom des Com-

déterminées. Les actions souscrites sont toujours nominati-

soit l'octroi d'avances remboursables suivant des modalités

talent, soit la souscription d'actions de Sociétés anonymes

Les participations consenties par les Compagnies compor-

b) sièges attribués à des Administrateurs ou Fonc-
tionnaires de la Compagnie, figurant dans les Conseils en
leur nom personnel, mais représentant en fait la Compagnie.
Les sièges de la catégorie a) sont transférés "de
plano" à la S.N.C.F. sous réserve toutefois de l'agrément
des organismes qualifiés des Sociétés Intéressées. Les
sièges de la catégorie b) ne peuvent être libérés que par
la démission de leurs titulaires antérieurs.

Par lettre du 18 novembre 1937, M.M. les Prési-

dents des Compagnies concessionnaires ont été priés de pro-
voquer la démission de ceux de leurs représentants dans

les Conseils d'Administration, qui ne seraient pas repris
dans le personnel de la S.N.C.F. Toutefois, ces démis-

sions étant susceptibles d'entraîner des difficultés pour
le fonctionnement des Conseils d'Administration des

Sociétés Intéressées, il a été précisé, à la date du

25 novembre, qu'il pourrait être suris à l'envoi des

démissions dans les cas de l'espèce.

A l'heure actuelle, les démissions des represen-

tants des Compagnies ne sont acquises que dans un petit
nombre de cas, et la généralisation de ces démissions

ne sera provoquée qu'après que le Conseil d'Adminis-

tration aura été appelé à désigner les représentants

qu'il entend substituer à ceux des anciennes Compagnies.

Il va de soi que les actions déposées, en garantie de leur gestion, par les représentants des anciennes Compagnies (catégorie b), devront leur être reprises par la S.N.C.F., lorsque, comme cela arrive fréquemment, lesdites actions avaient été cédées aux intéressés par le Domaine Public des Compagnies. Dans le cas au contraire où les actions des représentants des Compagnies avaient été achetées à des tiers, il paraît équitable de donner aux intéressés la faculté, soit de conserver leurs titres, soit de les céder à la S.N.C.F. dans des conditions qui feront l'objet d'un examen individuel.

2° - Représentation de la S.N.C.F. dans les Conseils d'Administration.

A - Règles générales

Il est proposé au Conseil d'Administration de fixer les règles générales suivantes en ce qui concerne la représentation de la S.N.C.F. dans les Conseils d'Administration ou Comités de gestion des Sociétés ou organismes auxquels elle participe :

- a) Ne pourront être désignés, pour représenter la S.N.C.F., que :
- des membres ou anciens membres du Conseil d'Administration;
 - des fonctionnaires de la S.N.C.F. en activité de service ou en retraite, ou jusqu'à nouvel ordre, des fonctionnaires ayant appartenu aux cadres des anciens Réseaux.

b) La durée et les conditions de renouvellement du mandat dont sont investis les représentants de la S.N.C.F. sont celles

....

déterminées par les Statuts ou règlements intérieurs des Sociétés ou organismes correspondants, sous les réserves ci-après :

- leur mandat prend fin lorsqu'ils cessent d'exercer la fonction à raison de laquelle ils en ont été investis, à moins qu'ils ne reçoivent une nouvelle investiture;

- il peut, en outre, être mis fin à toute époque à leur mandat par décision de l'Autorité qui les en a investis.

c) Si elles en font la demande, la S.N.C.F. cèdera aux personnes appelées à la représenter, le nombre d'actions exigibles en garantie de leur gestion; les intéressés s'engageront à se démettre de leur mandat lorsqu'ils en seront requis dans les conditions spécifiées à l'alinéa b) ci-dessus; ils s'obligeront également à rétrocéder à la S.N.C.F. les actions qu'ils détiennent, au prix auquel elles leur auront été cédées. La S.N.C.F. s'engagera à les reprendre à ce même prix.

d) Les personnes désignées pour représenter la S.N.C.F. reverseront à celle-ci tous les éléments de leur rémunération qui constitueront une participation aux bénéfices des Sociétés à la gestion desquelles ils participent; elles conserveront, sous réserve des dispositions à prendre pour l'application de la réglementation sur les cumuls, la partie de cette rémunération qui ne dépend pas des bénéfices réalisés (jetons de présence, rémunérations fixes, indemnités représentatives de frais de déplacement, etc...).

e) Les représentants de la S.N.C.F. rendront compte chaque semestre au Président du Conseil d'Administration de celle-ci

de l'exécution de leur mandat. Le compte rendu pourra être commun à l'ensemble des représentants de la S.N.C.F. dans le même Conseil, sous réserve des observations spéciales que chacun d'eux croira utile de présenter.

Lorsque la représentation de la S.N.C.F. dans le Conseil d'une Société comprendra un (ou plusieurs) Administrateurs, cet Administrateur (ou l'un de ces Administrateurs) sera chargé de rapporter devant le Conseil d'Administration de la S.N.C.F. toutes les questions ayant trait au fonctionnement de la Société, considérée, ou à ses relations avec la S.N.C.F.

Les règles définies sous les paragraphes a), b), d) e) sont applicables à la fois aux mandataires désignés par la S.N.C.F. pour occuper les sièges qui lui sont attribués, en son nom propre, dans les Conseils d'Administration des Sociétés dont elle est actionnaire, et aux personnalités que la S.N.C.F. délèguera pour occuper, en leur nom personnel, les sièges dont elle a la faculté de désigner les titulaires. Les règles définies sous le paragraphe c) ne sont applicables qu'aux représentants de la seconde catégorie.

B - Modalités de désignation

Le tableau annexé à la présente note donne la liste des Sociétés et organismes auxquels participe la S.N.C.F.; il précise, dans chaque cas ;

- la proportion de capital appartenant à la S.N.C.F. ;
- le nombre actuel des membres du Conseil d'Administration de la Société, et celui des sièges attribués nommément à la S.N.C.F., ou considérés comme étant à sa disposition;
- le nombre des sièges qu'il est proposé de réserver à des membres du Conseil d'Administration, et le nombre de ceux qui seront attribués à des fonctionnaires, ou anciens fonctionnaires;
- les noms des membres du Conseil d'Administration susceptibles d'être désignés pour remplir les mandats de la première catégorie.

.....

Il est proposé au Conseil de :

a) désigner nominativement ceux de ses membres qui seront appelés à représenter la S.N.C.F. dans les Conseils d'Administration ou Comités de gestion qui sont repris sur le tableau ci-joint :

b) donner délégation au Comité de Direction pour désigner les fonctionnaires, ou anciens fonctionnaires, qui seront appelés à représenter la S.N.C.F., dans les limites résultant du tableau ci-joint.

Dans ce tableau, n'ont pas été reprises les Sociétés d'Habitations à Bon Marché ou de Crédit Immobilier, pour lesquelles la représentation de la S.N.C.F. sera assurée uniquement par des fonctionnaires. Les mandats en question ne comportent aucune rémunération.

C - Ratification par les Sociétés intéressées.

A l'exception des sièges attribués nommément à la S.N.C.F. dans les Conseils d'Administration des Sociétés auxquelles elle participe, la désignation qui aura été faite par la S.N.C.F. des personnes par lesquelles elle désire que soient occupés les sièges qui lui sont réservés dans les Conseils d'Administration devra, bien entendu, être soumise à la ratification de ces Conseils eux-mêmes, puis des Assemblées générales des Sociétés.

Des négociations devront être engagées à ce sujet avec les représentants des Conseils d'Administration.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

COMITE DE DIRECTION

Séance du 13 juin 1939

Questions diverses

Représentation de la S.N.C.F. au Conseil
d'Administration de la Compagnie Générale
pour la Navigation du Rhin, - et au Conseil
d'Administration du Port autonome de
Strasbourg.

Le Bureau des Travaux (L. V. P. T. 101)
AS

LISTE DES ADMINISTRATEURS ET FONCTIONNAIRES DÉSIGNÉS POUR
REPRÉSENTER LA S.N.C.F. DANS LES SOCIÉTÉS DONT ELLE EST ACTIONNAIRE

ja

S.N.C.F.

 Secrétariat Général

 Participations Financières

LISTE DES ADMINISTRATEURS ET FONCTIONNAIRES DÉSIGNÉS POUR
 REPRÉSENTER LA S.N.C.F. DANS LES SOCIÉTÉS DONT ELLE EST ACTIONNAIRE

Noms	Sociétés	Fonctions dans les Sociétés	Observations
M.M.	1° - <u>Administrateurs de la S.N.C.F.</u>		
	Voies Ferrées Départementales du Midi (VFDM)	Vice-Président	
ARON	Sté pour le Transport de l'Energie Electrique du Massif Central (TEMAC)	Administrateur	
	Cie Nationale du Rhône	Vice-Président	
BARRES	Voies Ferrées Départementales du Midi (VFDM)	Administrateur	
	Sté des Transports auxiliaires des Chemins de fer du Midi (STAM)	Président	
BOUFFANDEAU	Sté de Transports auxiliaires du Réseau P.C. (STAPC)	Président	
	Union Hydro-Electrique (U.H.E.)	Administrateur	
CLAPIER	Sté Auxiliaire de Transports Automobiles de l'Est (S.A.T.E.)	Administrateur	
	Tunnel sous-marin	Administrateur	

.....

Noms	Sociétés	Fonctions dans les Sociétés	Observations
M.M.	Sté "Union Hydro-Electrique" (UHE siège SHEM)	Membre du Comité de Direction	
CRESCENT	Société Hydro-Electrique du Midi (S.H.E.M.)	Vice-Président	
	Société de Transport de l'énergie Centre-Ouest (S.A.T.E.C.O.)	Administrateur	
DEVINAT	Chemins de fer des Alpes Bernoises		Ne sera nommé que par Assemblée générale en 1939
	Société de Transports et Entrepôts Frigorifiques	Administrateur	
FREDAULT	Sté "Union Hydro-Electrique (U.H.E.)	Administrateur	
GETTEN	Sté des Transports Auxiliaires de la Région du Nord (S.T.A.R.N)	Président	
GRIMPRET	Air-France	Administrateur	
GRUNEBaum-BALLIN	Consommateurs de Pétrole	Administrateur	
JACQUET	Crédit Immobilier des Chemins de fer de l'Est (S.C.F.E.)	Administrateur	
	V.F.D.M. () provisoirement	Administrateur	
	S.I.C.E. (Administrateur	

Noms	Sociétés	Fonctions dans les Sociétés	Observations
M.M.	Sté des Habitations du Nord (S.H.N.)	Vice-Président	
	Sté des Transports auxiliaires des Chemins de fer du Midi (S.T.A.M.)	Administrateur	
LIAUD	Sté Immobilière des Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine (S.I.C.A.L.)	Administrateur	
	T.P.L.M. (Administrateur	
) provisoirement		
	S.H.E.M. (Administrateur	
René MAYER	Tunnel sous-marin	Administrateur	
MARLIO	Cie Nationale du Rhône	Administrateur	
MOREAU-NERET	Sté Hydro-Electrique du Midi (S.H.E.M.)	Administrateur	
PESCHAUD	Sté Auxiliaire de Transports du P.L.M. (T.P.L.M.)	Administrateur	
	Cie Nationale du Rhône	Administrateur	
de TARDE	Sté de Transports Auxiliaires du Réseau P.O. (S.T.A.P.O.)	Membre du Comité de Direction	
TOUTEE	Sté d'Exploitation de Wagons Frigorifiques	Membre du Comité de Direction	
	Voies Ferrées des Landes (F.V.L.)	Président	
TIRARD	Sté Hydro-Electrique du Midi (S.H.E.M.)	Président

Noms	Sociétés	Fonctions dans les Sociétés	Observations
M.M.	<u>2° -Fonctionnaires et anciens Fonctionnaires</u>		
AMBLARD-LAROLPHIE	C.I. des Ch.de fer Midi	Administrateur	
	H.B.M.des Ch.de fer Midi	Administrateur	
BACHELLERY	Société Hydro-Electrique du Midi (S.H.E.M.)	Administrateur	
	Voies Ferrées des Landes	Administrateur	
	Voies Ferrées Départementales du Midi (VFDM)	Administrateur	
BERTHELOT	Société des Transports auxiliaires du Midi (STAM)	Administrateur	
	Société des Transports auxiliaires du Réseau P.O. (S.T.A.P.O.)	Administrateur	
BOUCHEREAU	Société Immobilière des Ch.de fer de l'Etat (SICE)	Administrateur	
BOURGEOIS	Société des Transports auxiliaires du Réseau P.O. (S.T.A.P.O.)	Membre du Comité de Direction	
BOUTELOUP	C.I. des Ch.de fer Midi	Vice-Président	
	H.B.M. des Ch.de fer Midi	Vice-Président	
	Avant-Port du Verdon		
BROCHU	Société auxiliaire de transports du Réseau P.L.M. (T.P.L.M.)	Membre du Comité de Direction	
	Sté auxiliaire de transports automobiles de l'Est (S.A.T.E.)	Administrateur	

Noms	Sociétés	Fonctions dans les Sociétés	Observations
M.M. CAMBOURNAC	Tunnel sous-marin	Administrateur	
CARDON	Société Hydro-Electrique du Midi (S.H.E.M.)	Administrateur	Ne sera nommé que par Ass. Gle en 1939
CATHUSIER	Golf d'Alsace	Administrateur	
CHAUVIGNÉ	Sté auxiliaire de transports automobiles de l'Est (S.A.T.E.)	Administrateur	
COCHET	C.I. des Ch. de fer Midi	Administrateur	
	H.B.M. des Ch. de fer Midi	Administrateur	
COLOMBEL	Sté Immobilière des Ch. de fer d'Alsace et de Lorraine (S.I.C.A.L.)	Administrateur	
DARGEOU	Sté auxiliaire de transports automobiles de l'Est (S.A.T.E.)	Administrateur	
DARGNIES	Caisse Centrale de Crédit Hôtelier Commercial et Industriel	Administrateur	
DEVUCOUX	C.I. Ch. de fer de l'Est (S.C.F.E.)	Administrateur	
		

Noms	Sociétés	Fonctions dans les Sociétés	Observations
M.M. DEGARDIN	Cies de Chemins de fer : Achiét à Bapaume Vélu-Bertincourt à St-Quentin Hermes à Beaumont Boisleux à Marquion Cie Gle des Voies ferrées d'intérêt local	Administrateur Administrateur Administrateur Administrateur Administrateur	
DREYFUSS	Société Immobilière des Chemins de fer de l'Etat (S.I.C.E.)	Président & Adm. Délégué	
DUMAS	Consommateurs de Pétrole Sté Immobilière des Ch. de fer de l'Etat (SICE) Sté Immobilière des Ch. de fer d'Alsace et de Lorraine (S.I.C.A.L.)	Administrateur Administrateur Administrateur	
DUPIN	C.I. des Ch. de fer de l'Est (S.C.F.E.) Société des Habitations du Nord (S.H.N.) C.I. Ch. de fer du Midi H.B.M.Ch. de fer du Midi	Président Administrateur Président Président	
EPINAY	Sté de Transports auxiliaires du Réseau P.O. (S.T.A.P.O.) Avant-Port du Verdon	Membre du Comité de Direction	
FLORENTIN	Société des Habitations du Nord (S.H.N.)	Administrateur

Noms	Sociétés	Fonctions dans les Sociétés	Observations
M.M. GIRETTE	Sté de Transports auxiliaires du Réseau P.O. (S.T.A.P.O.)	Administrateur	
GONON	Société "Union Hydro-Electrique" (U.H.E.) Tunnel sous-marin	Administrateur Administrateur	
GUFFLET	Voies ferrées des Landes (V.F.L.) Chemins de fer des Pyrénées-Orientales	Adm. délégué Président	
HAUTERRE	Voies ferrées départementales du Midi (VFDM)	Président & Adm. délégué	
HEBERT	Sté d'Exploitation de Wagons Frigorifiques	Président	
HENRY-GREARD	Sté de Transport de l'énergie Centre-Ouest (S.A.T.E.C.O.)	Membre suppléant du Comité de Direction	
JAC	Sté Hydro-Electrique du Midi (S.H.E.M.)	Administrateur	
LAGRANGE	Sté Immobilière des Ch. de fer d'Alsace et de Lorraine (S.I.C.A.L.)	Président	
	Sté Immobilière des Ch. de fer d'Alsace et de Lorraine (S.I.C.A.L.)	Administrateur

Noms	Sociétés	Fonctions dans les Sociétés	Observations
M.M. LASSERRE	Sté de Transports auxiliaires du Réseau P.O. (S.T.A.P.O.)	Administrateur	
LATRASSE	Sté des Transports auxiliaires de la Région du Nord (S.T.A.R.N.)	Membre du Comité de Direction	
LE BESNERAIS	Tunnel sous-marin Cie Nationale du Rhône	Administrateur Administrateur	
LECLERC du SABLON	Sté Hydro-Electrique du Midi (S.H.E.M.) Sté Union Hydro-Electrique (U.H.E.) Sté pour le Transport de l'Energie électrique du Massif Central (TEMAC) Cie Nationale du Rhône Sté pour le Transport de l'Energie Rouergue-Auvergne (T.E.R.A.) Sté de Transport de l'Energie Centre-Ouest (S.A.T.E.C.O.)	Adm. délégué Membre du Comité de Direction Membre du Comité de Direction Membre du Comité de Direction Administrateur Membre suppléant du Conseil et Membre titulaire du Comité de Direction	
LELIEVRE	Société des Habitations du Nord (S.H.N.)	Administrateur	
LEVY	Sté des Transports auxiliaires de la Région du Nord (S.T.A.R.N.)	Administrateur	

.....

Noms	Sociétés	Fonctions dans les Sociétés	Observations
M.M. MAROIS	Sté d'Exploitation de Wagons Frigorifiques (S.E.F.)	Membre du Comité de Direction	
MARTIN	Sté Immobilière des Ch. de fer de l'Etat (SICE)	Adm. délégué	
MARTIN-NEUVILLE	Société des Habitations du Nord (S.H.N.)	Adm. délégué	
METTAS	Sté des Transports auxiliaires des Ch. de fer du Midi (S.T.A.M.)	Administrateur	
MUGNIOT	Cie Nationale du Rhône	Membre du Comité de Direction	
NASSE	Sté d'Exploitation de Wagons Frigorifiques (S.E.F.)	Administrateur	
OUDOT	Sté de Transports auxiliaires de la Région du Nord (S.T.A.R.N.)	Administrateur	
	Sté auxiliaire de Transports automobiles de l'Est (S.A.T.E.)	Président	
	Sté des Transports auxiliaires des Ch. de fer du Midi (S.T.A.M.)	Vice-Président & Adm. délégué	
PELLARIN	Sté de Transports auxiliaires de la Région du Nord (S.T.A.R.N.)	Vice-Président & Membre du Comité de Direction	
	Sté auxiliaire de transports du P.L.M. (T.P.L.M.)	Président	
	Sté de Transports auxiliaires du Réseau P.O. (S.T.A.P.O.)	Administrateur	

Noms	Sociétés	Fonctions dans les Sociétés	Observations
M.M. PICQ	Sté Immobilière des Ch. de fer d'Alsace et de Lorraine (S.I.C.A.L.)	Administrateur	
	Sté de Transports auxiliaires du Réseau P.O. (S.T.A.P.O.)	Administrateur	
RENAULT	C.I. Ch. de fer du Midi	Administrateur	
	H.B.M.Ch. de fer du Midi	Administrateur	
RIDET	C.I. des Ch. de fer Est	Administrateur	
ROBERT	C.I. Ch. de fer du Midi	Secrétaire	
	H.B.M. Ch. de fer du Midi	Secrétaire	
	Sté auxiliaire de transports automobiles de l'Est (S.A.T.E.)	Administrateur	
	Sté des Transports auxiliaires des Ch. de fer du Midi (S.T.A.M.)	Administrateur	
SAUVAJOL	Sté de Transports auxiliaires de la Région du Nord (S.T.A.R.N.)	Administrateur	
	Sté auxiliaire de Transports du P.L.M. (T.P.L.M.)	Membre du Comité de Direction	
	Sté de Transports auxiliaires du Réseau P.O. (S.T.A.P.O.)	Administrateur	

Noms	Sociétés	Fonctions dans les Sociétés	Observations
M.M. SPIRITO	C.I. des Chemins de fer de l'Est	Administrateur	
SURLEAU	Compagnie Générale pour la Navigation du Rhin	Administrateur	
THIERS	Sté d'Exploitation de Wagons Frigorifiques	Administrateur	
	Docks Frigorifiques du Havre	Membre du Comité de Direction	
THOMAS	Sté des Voies Ferrées des Landes (V.F.L.)	Administrateur	
	Chemins de fer des Pyrénées-Orientales	Administrateur	
	Voies Ferrées départementales du Midi (VFDM)	Administrateur	
TUJA	Sté auxiliaire de Transports du P.L.M. (T.P.L.M.)	Membre du Comité de Direction	
VAGOGNE	Sté de Transports auxiliaires de la Région du Nord (S.T.A.R.N.)	Administrateur	

Comité de Direction
du 13 juin 1939

Ordre du jour définitif

Distribution faite le 12 juin 1939

12 juin 1939

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Comité de Direction
-----Séance du mardi 13 juin 1939
88, rue Saint-Lazare, à 16 heures 30
-----ORDRE DU JOUR DEFINITIF
-----I - Adoption du procès-verbalII - Comptes rendus hebdomadaires :

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

III - Marchés et commandes

- a) de la compétence du
Conseil d'Administration

**

.....

b) de la compétence du
Comité de Direction

- 1°) Cession de 5.050 tonnes de rails usagés à l'Etablissement Central du Matériel de Chemin de fer de Versailles (3.041.000 fr).
- 7834 2°) 2^{ème} avenant à un marché avec les Etablissements Industriels D. SOULE pour la fourniture de 12 voitures métalliques de 3^{ème} classe, série C⁵ Ddyi, d'un bogie et de 4 essieux montés de rechange - Région Sud-Ouest- (dépense supplémentaire : 1.837.861 fr pour un marché primitif de 8.285.300 fr réduit à 8.258.900 fr par un premier avenant).

IV - Service Commercial

- 1°) Régime d'exploitation à adopter pour la ligne de Pierrelatte à Nyons, dont la fermeture au service des voyageurs a été proposée par la S.N.C.F., mais repoussée par le Conseil Général. (1)
- 2°) Prise en charge par la S.N.C.F. d'une partie du déficit d'exploitation des services de remplacement de trains de la ligne Don-Armentières-Houplines, fermée au service des voyageurs par application de la circulaire ministérielle du 12 août 1936. (Période du 1^{er} juillet 1937 au 7 novembre 1938).
- 3°) Tarif spécial P.V. n° 29, chapitre 9 (Région Sud-Ouest) 2°) Aménagement de la tarification prévue pour les transports en provenance ou à destination des installations maritimes de Bordeaux Grattequina situées au lieu dit Trabuchet.
- 4°) Tarif spécial P.V. n° 14: - Proposition relative à la création de dispositions spéciales au chapitre 16 pour le "Cuivre en lingots" expédié du Havre à Bornel-Belle-Eglise et à Laigneville.

(1) Une note a été distribuée le 5 juin.

- 5°) Tarif spécial G.V. n° 3 : - Insertion dans le chapitre 6, § VI- B, de dispositions spéciales applicables aux beurres, crème, fromages expédiés d'Orbec, St-Martin-de-Bienfaite, Mézidon, St-Pierre-sur-Dives, Mesnil-Mauger, Livarot, Valognes et Vire, à destination des Halles Centrales de Paris.
- 6°) Application sur les relations Paris-Ivry, Ivry-sur-Seine à Poitiers (et inversement) d'une réduction de 30 % moyennant un tonnage mensuel de 200 tonnes.
- 7°) Création d'une tarification d'abonnement pour les transports de pâtes à carton ou à papier expédiées, par rame de 180 tonnes de Calais à Steney (Meuse) (chap.11).
- 8°) Trafic des fruits et légumes d'Algérie, de Tunisie et du Maroc à destination de la Grande-Bretagne - Création d'un tarif direct entre les ports Nord-Africains d'Alger, Bône, Oran, Philippeville, Tunis et Casablanca à Londres en transit par la Métropole via Marseille, Port-Vendres ou Bordeaux et Dieppe, Boulogne ou Dunkerque.
- (+) 9°) Convention avec la Compagnie des Nouvelles Sources de Vittel pour le transport des eaux minérales et des bouteilles vides en retour.
- (+) 10°) Tarif spécial P.V. n° 11 : - Insertion des cailloux, gravier et sable dans le chapitre 2, § VI - B, et suppression d'un certain nombre de tarifications spéciales devenues sans objet.

- Compte rendu de tarifs.

V - Projets

(+) Question n'ayant pas figuré sur les ordres du jour précédemment distribués.

VI - Subventions (renouvellement de)

- 1°) à certaines oeuvres d'aveugles (20.000 fr) (1)
- 2°) au Club Athlétique et Sportif des cheminots d'Oullins-Lyon (C.A.S.C.O.L.)(2)

VII - Houillères de La Chazotte

VIII - Allocations familiales.

IX - Gestion des cités et logements mis par la S.N.C.F. à la disposition de son personnel (3)

X - Facilités de circulation demandées par le Conseil Général de la Seine (4)

XI^a - Facilités de circulation des Médecins de la S.N.C.F.

XI^b - Attribution de facilités de circulation aux Médecins de la S.N.C.F. à l'occasion des Congrès des Unions Mutuelles de Médecins des Régions (5).

.....

-
- (1) Une note a été distribuée le 26 mai
 - (2) Une note a été distribuée le 6 juin
 - (3) Une note a été distribuée le 22 mai
 - (4) Une note a été distribuée le 5 juin
 - (5) Une note a été distribuée le 5 juin.

(+) XII - Unification des méthodes de
versement et de ravitaillement
des gares.

- Questions diverses -

(+) Question n'ayant pas figuré sur les ordres du jour précédemment distribués.

UNITED STATES DEPARTMENT OF JUSTICE
FEDERAL BUREAU OF INVESTIGATION
WASHINGTON, D. C. 20535

- RETURN TO SENDER -

1964

ALL INFORMATION CONTAINED HEREIN IS UNCLASSIFIED

DATE

12 juin 1939

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Comité de Direction

Séance du mardi 13 juin 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

""

.....

b) de la compétence du
Comité de Direction

- 1°) Cession de 5.050 tonnes de rails usagés à l'Etablissement Central du Matériel de Chemin de fer de Versailles (3.041.000 fr).
- 7834 2°) 2^{ème} avenant à un marché avec les Etablissements Industriels D. SOULE pour la fourniture de 12 voitures métalliques de 3^{ème} classe, série C⁵ Ddyi, d'un bogie et de 4 essieux montés de rechange - Région Sud-Ouest- (dépense supplémentaire : 1.837.861 fr pour un marché primitif de 8.285.300 fr réduit à 8.258.900 fr par un premier avenant).

IV - Service Commercial

- 1°) Régime d'exploitation à adopter pour la ligne de Pierrelatte à Nyons, dont la fermeture au service des voyageurs a été proposée par la S.N.C.F., mais repoussée par le Conseil Général. (1)
- 2°) Prise en charge par la S.N.C.F. d'une partie du déficit d'exploitation des services de remplacement de trains de la ligne Don-Armentières-Houplines, fermée au service des voyageurs par application de la circulaire ministérielle du 12 août 1936. (Période du 1^{er} juillet 1937 au 7 novembre 1938).
- 3°) Tarif spécial P.V. n° 29, chapitre 9 (Région Sud-Ouest) 2°) Aménagement de la tarification prévue pour les transports en provenance ou à destination des installations maritimes de Bordeaux Grattequina situées au lieu dit Trabuchet.
- 4°) Tarif spécial P.V. n° 14: - Proposition relative à la création de dispositions spéciales au chapitre 13 pour le "Cuivre en lingots" expédié du Havre à Bornel-Belle-Eglise et à Laigneville.

(1) Une note a été distribuée le 5 juin.

- 5°) Tarif spécial G.V. n° 3 : - Insertion dans le chapitre 6, § VI-B, de dispositions spéciales applicables aux beurres, crème, fromages expédiés d'Orbec, St-Martin-de-Bienfaite, Mézidon, St-Pierre-sur-Dives, Mesnil-Mauger, Livarot, Valognes et Vire, à destination des Halles Centrales de Paris.
- 6°) Application sur les relations Paris-Ivry, Ivry-sur-Seine à Poitiers (et inversement) d'une réduction de 30 % moyennant un tonnage mensuel de 200 tonnes.
- 7°) Création d'une tarification d'abonnement pour les transports de pâtes à carton ou à papier expédiées, par rame de 180 tonnes de Calais à Steney (Meuse) (chap.11).
- 8°) Trafic des fruits et légumes d'Algérie, de Tunisie et du Maroc à destination de la Grande-Bretagne - Création d'un tarif direct entre les ports Nord-Africains d'Alger, Bône, Oran, Philippeville, Tunis et Casablanca à Londres en transit par la Métropole via Marseille, Port-Vendres ou Bordeaux et Dieppe, Boulogne ou Dunkerque.
- (+) 9°) Convention avec la Compagnie des Nouvelles Sources de Vittel pour le transport des eaux minérales et des bouteilles vides en retour.
- (+) 10°) Tarif spécial P.V. n° 11 : - Insertion des cailloux, gravier et sable dans le chapitre 2, § VI-B, et suppression d'un certain nombre de tarifications spéciales devenues sans objet.

- Compte rendu de tarifs.

V - Projets

(+) Question n'ayant pas figuré sur les ordres du jour précédemment distribués.

VI - Subventions (renouvellement de)

- 1°) à certaines oeuvres d'aveugles (20.000 fr) (1)
- 2°) au Club Athlétique et Sportif des cheminots d'Oullins-Lyon (C.A.S.C.O.L.)(2)

VII - Houillères de La Chazotte

VIII - Allocations familiales.

IX - Gestion des cités et logements mis par la S.N.C.F. à la disposition de son personnel (3)

X - Facilités de circulation demandées par le Conseil Général de la Seine (4)

XI^a - Facilités de circulation des Médecins de la S.N.C.F.

XI^b - Attribution de facilités de circulation aux Médecins de la S.N.C.F. à l'occasion des Congrès des Unions Mutuelles de Médecins des Régions (5). ○

.....

-
- (1) Une note a été distribuée le 26 mai
 - (2) Une note a été distribuée le 6 juin
 - (3) Une note a été distribuée le 22 mai
 - (4) Une note a été distribuée le 5 juin
 - (5) Une note a été distribuée le 5 juin.

(+) XII - Unification des méthodes de
versement et de ravitaillement
des gares.

- Questions diverses -

(+) Question n'ayant pas figuré sur les ordres du jour précédemment distribués.

12 juin 1939

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Comité de Direction

Séance du mardi 13 juin 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

""

.....

b) de la compétence du
Comité de Direction

- 1°) Cession de 5.050 tonnes de rails usagés à l'Etablissement Central du Matériel de Chemin de fer de Versailles (3.041.000 fr).
- 7834 2°) 2^{ème} avenant à un marché avec les Etablissements Industriels D. SOULE pour la fourniture de 12 voitures métalliques de 3^{ème} classe, série C⁵ Ddyi, d'un bogie et de 4 essieux montés de rechange - Région Sud-Ouest- (dépense supplémentaire : 1.837.861 fr pour un marché primitif de 8.285.300 fr réduit à 8.258.900 fr par un premier avenant).

IV - Service Commercial

- 1°) Régime d'exploitation à adopter pour la ligne de Pierrelatte à Nyons, dont la fermeture au service des voyageurs a été proposée par la S.N.C.F., mais repoussée par le Conseil Général. (1)
- 2°) Prise en charge par la S.N.C.F. d'une partie du déficit d'exploitation des services de remplacement de trains de la ligne Don-Armentières-Houplines, fermée au service des voyageurs par application de la circulaire ministérielle du 12 août 1936. (Période du 1^{er} juillet 1937 au 7 novembre 1938).
- 3°) Tarif spécial P.V. n° 29, chapitre 9 (Région Sud-Ouest) 2°) Aménagement de la tarification prévue pour les transports en provenance ou à destination des installations maritimes de Bordeaux Grattequina situées au lieu dit Trabuchet.
- 4°) Tarif spécial P.V. n° 14: - Proposition relative à la création de dispositions spéciales au chapitre 16 pour le "Cuivre en lingots" expédié du Havre à Bornel-Belle-Eglise et à Laigneville.

(1) Une note a été distribuée le 5 juin.

- 5°) Tarif spécial G.V. n° 3 : - Insertion dans le chapitre 6, § VI-B, de dispositions spéciales applicables aux beurres, crème, fromages expédiés d'Orbec, St-Martin-de-Bienfaite, Mézidon, St-Pierre-sur-Dives, Mesnil-Mauger, Livarot, Valognes et Vire, à destination des Halles Centrales de Paris.
- 6°) Application sur les relations Paris-Ivry, Ivry-sur-Seine à Poitiers (et inversement) d'une réduction de 30 % moyennant un tonnage mensuel de 200 tonnes.
- 7°) Création d'une tarification d'abonnement pour les transports de pâtes à carton ou à papier expédiées, par rame de 180 tonnes de Calais à Steney (Meuse) (chap.11).
- 8°) Trafic des fruits et légumes d'Algérie, de Tunisie et du Maroc à destination de la Grande-Bretagne - Création d'un tarif direct entre les ports Nord-Africains d'Alger, Bône, Oran, Philippeville, Tunis et Casablanca à Londres en transit par la Métropole via Marseille, Port-Vendres ou Bordeaux et Dieppe, Boulogne ou Dunkerque.
- (+) 9°) Convention avec la Compagnie des Nouvelles Sources de Vittel pour le transport des eaux minérales et des bouteilles vides en retour.
- (+) 10°) Tarif spécial P.V. n° 11 : - Insertion des cailloux, gravier et sable dans le chapitre 2, § VI-B, et suppression d'un certain nombre de tarifications spéciales devenues sans objet.

- Compte rendu de tarifs.

V - Projets

(+) Question n'ayant pas figuré sur les ordres du jour précédemment distribués.

VI - Subventions (renouvellement de)

- 1°) à certaines oeuvres d'aveugles (20.000 fr) (1)
- 2°) au Club Athlétique et Sportif des cheminots d'Oullins-Lyon (C.A.S.C.O.L.)(2)

VII - Houillères de La Chazotte

VIII - Allocations familiales.

IX - Gestion des cités et logements mis par la S.N.C.F. à la disposition de son personnel (3)

X - Facilités de circulation demandées par le Conseil Général de la Seine (4)

XI^a - Facilités de circulation des Médecins de la S.N.C.F.

XI^b - Attribution de facilités de circulation aux Médecins de la S.N.C.F. à l'occasion des Congrès des Unions Mutuelles de Médecins des Régions (5).

.....

-
- (1) Une note a été distribuée le 26 mai
 - (2) Une note a été distribuée le 6 juin
 - (3) Une note a été distribuée le 22 mai
 - (4) Une note a été distribuée le 5 juin
 - (5) Une note a été distribuée le 5 juin.

(+) XII - Unification des méthodes de
versement et de ravitaillement
des gares.

- Questions diverses -

(+) Question n'ayant pas figuré sur les ordres du jour précédemment
distribués.

Comité de Direction

du 13 juin 1939

Complément à l'Ordre du Jour

Distribution faite le 10 juin 1939.

10 juin 1939

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Comité de Direction

Séance du mardi 13 juin 1939
88, rue Saint-Lazare, à 16 heures 30

COMPLEMENT A L'ORDRE DU JOUR

à la rubrique :

III - Marchés et commandes

b) de la compétence du
Comité de Direction.

ajouter :

- 7834 2°) Avenant à un marché avec les Etablissement Industriels D. SOULE pour la fourniture de 12 voitures métalliques de 3ème classe, série c5 DQyi, d'un bogie et de 4 essieux montés de rechange - Région Sud-ouest (Dépense supplémentaire: 1.837.861 fr pour un marché primitif de 8.285.300 fr réduit à 8.258.900 fr par un premier avenant).

à la rubrique :

IV - Service Commercial

ajouter :

- 5° Tarif spécial G.V. n° 3 : - Insertion dans le chapitre 6, § VI-B de dispositions spéciales applicables aux beurres, crème, fromages expédiés d'Orbec, St-Martin-de-Bienfaite, Mézidon, St-Pierre-sur-Dives, Mesnil-Mauger, Livarot, Valognes et Vire, à destination des Halles Centrales de Paris.

.....

- 6° - Application sur les relations Paris-Ivry, Ivry-sur-Seine à Poitiers (et inversement) d'une réduction de 30 % moyennant un tonnage mensuel de 200 tonnes.
 - 7° - Création d'une tarification d'abonnement pour les transports de pâtes à carton ou à papier expédiées, par rame de 180 tonnes de Calais à Steney (Meuse) (chap.11).
 - 8° - Trafic des fruits et légumes d'Algérie, de Tunisie et du Maroc à destination de la Grande-Bretagne - Création d'un Tarif direct entre les ports Nord-Africains d'Alger, Bône, Oran, Philippeville, Tunis et Casablanca à Londres en transit par la Métropole via MARSEILLE, PORT- VENDRES ou BORDEAUX et DIEPPE, BOULOGNE ou DUNKERQUE.
- Compte rendu de tarifs.

Avant "Questions diverses"

Insérer :

- XI^a - Facilités de circulation des Médecins de la S.N.C.F.
- XI^b - Attribution de facilités de circulation aux Médecins de la S.N.C.F. à l'occasion des Congrès des Unions Mutuelles de Médecins des Régions (1)

(1) Une note a été distribuée le 5 juin.

10 juin 1939

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Comité de Direction

Séance du mardi 13 juin 1939
88, rue Saint-Lazare, à 16 heures 30

COMPLEMENT A L'ORDRE DU JOUR

à la rubrique :

III - Marchés et commandes

b) de la compétence du
Comité de Direction.

ajouter :

- 7834 2°) Avenant à un marché avec les Etablissement Industriels D. SOULE pour la fourniture de 12 voitures métalliques de 3ème classe, série c5 Ddyi, d'un bogie et de 4 essieux montés de rechange - Région Sud-ouest (Dépense supplémentaire: 1.837.861 fr pour un marché primitif de 8.285.300 fr réduit à 8.258.900 fr par un premier avenant).

à la rubrique :

IV - Service Commercial

ajouter :

- 5° Tarif spécial G.V. n° 3 : - Insertion dans le chapitre 6, §VI-B de dispositions spéciales applicables aux beurres, crème, fromages expédiés d'Orbec, St-Martin-de-Bienfaite, Mézidon, St-Pierre-sur-Dives, Mesnil-Mauger, Livarot, Valognes et Vire, à destination des Halles Centrales de Paris.

.....

- 6° - Application sur les relations Paris-Ivry, Ivry-sur-Seine à Poitiers (et inversement) d'une réduction de 30 % moyennant un tonnage mensuel de 200 tonnes.
 - 7° - Création d'une tarification d'abonnement pour les transports de pâtes à carton ou à papier expédiées, par rame de 180 tonnes de Calais à Steney (Meuse) (chap.11).
 - 8° - Trafic des fruits et légumes d'Algérie, de Tunisie et du Maroc à destination de la Grande-Bretagne - Création d'un Tarif direct entre les ports Nord-Africains d'Alger, Bône, Oran, Philippeville, Tunis et Casablanca à Londres en transit par la Métropole via MARSEILLE, PORT-VENDRES ou BORDEAUX et DIEPPE, BOULOGNE ou DUNKERQUE.
- Compte rendu de tarifs.

Avant "Questions diverses"

Insérer :

- XI^a - Facilités de circulation des Médecins de la S.N.C.F.
- XI^b - Attribution de facilités de circulation aux Médecins de la S.N.C.F. à l'occasion des Congrès des Unions Mutuelles de Médecins des Régions (1)

(1) Une note a été distribuée le 5 juin.

10 juin 1939

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Comité de Direction

Séance du mardi 13 juin 1939
88, rue Saint-Lazare, à 16 heures 30

COMPLEMENT A L'ORDRE DU JOUR

à la rubrique :

III - Marchés et commandes

b) de la compétence du
Comité de Direction.

ajouter :

- 7834 2°) Avenant à un marché avec les Etablissement Industriels D. SOULE pour la fourniture de 12 voitures métalliques de 3ème classe, série c5 Ddyi, d'un bogie et de 4 essieux montés de rechange - Région Sud-ouest (Dépense supplémentaire: 1.837.861 fr pour un marché primitif de 8.285.300 fr réduit à 8.258.900 fr par un premier avenant).

à la rubrique :

IV - Service Commercial

ajouter :

- 5° Tarif spécial G.V. n° 3 : - Insertion dans le chapitre 6, § VI-B de dispositions spéciales applicables aux beurres, crème, fromages expédiés d'Orbec, St-Martin-de-Bienfaite, Mézidon, St-Pierre-sur-Dives, Mesnil-Mauger, Livarot, Valognes et Vire, à destination des Halles Centrales de Paris.

.....

- 6° - Application sur les relations Paris-Ivry, Ivry-sur-Seine à Poitiers (et inversement) d'une réduction de 30 % moyennant un tonnage mensuel de 200 tonnes.
 - 7° - Création d'une tarification d'abonnement pour les transports de pâtes à carton ou à papier expédiées, par rame de 180 tonnes de Calais à Steney (Meuse) (chap.11).
 - 8° - Trafic des fruits et légumes d'Algérie, de Tunisie et du Maroc à destination de la Grande-Bretagne - Création d'un Tarif direct entre les ports Nord-Africains d'Alger, Bône, Oran, Philippeville, Tunis et Casablanca à Londres en transit par la Métropole via MARSEILLE, PORT- VENDRES ou BORDEAUX et DIEPPE, BOULOGNE ou DUNKERQUE.
- Compte rendu de tarifs.

Avant "Questions diverses"

Insérer :

- XI^a - Facilités de circulation des Médecins de la S.N.C.F.
- XI^b - Attribution de facilités de circulation aux Médecins de la S.N.C.F. à l'occasion des Congrès des Unions Mutuelles de Médecins des Régions (1)

(1) Une note a été distribuée le 5 juin.

Comité de Direction
du 13 juin 1939

Ordre du Jour

Distribution faite le 9 juin 1939

9 juin 1939

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Comité de Direction

Séance du mardi 13 juin 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

"

.....

b) de la compétence du
Comité de Direction

- 1°) Cession de 5.050 tonnes de rails usagés à l'Etablissement Central du Matériel de Chemin de fer de Versailles (3.041.000 fr).

IV - Service Commercial

- 1°) Régime d'exploitation à adopter pour la ligne de Pierrelatte à Nyons, dont la fermeture au service des voyageurs a été proposée par la S.N.C.F., mais repoussée par le Conseil Général (1).
- 2°) Prise en charge par la S.N.C.F. d'une partie du déficit d'exploitation des services de remplacement de trains de la ligne Don-Armentières-Houplines, fermée au service des voyageurs par application de la circulaire ministérielle du 12 août 1936. (Période du 1^{er} juillet 1937 au 7 novembre 1938).
- 3°) Tarif spécial P.V. n° 29, chapitre 9 (Région Sud-Ouest) 2°) Aménagement de la tarification prévue pour les transports en provenance ou à destination des installations maritimes de Bordeaux Grattequina situées au lieu dit Trabuchet.
- 4°) Tarif spécial P.V. n° 14: - Proposition relative à la création de dispositions spéciales au Chapitre 16 pour le "Cuivre en lingots" expédié du HAVRE à BORNEE-BELLE-EGLISE et à LAIGNEVILLE.

.....

(1) Une note a été distribuée le 5 juin.

V - Projets

""

VI - Subventions (renouvellement de)

- 1°) à certaines oeuvres d'aveugles (20.000^f) (1)
- 2°) au Club Athlétique et Sportif des cheminots d'Oullins-Lyon (C.A.S.C.J.L) (2)

VII - Houillères de La Chazotte

VIII - Allocations familiales (projet de décret-loi).

IX - Gestion des cités et logements mis par la S.N.C.F. à la disposition de son personnel (3)

X - Facilités de circulation demandées par le Conseil Général de la Seine (4)

- Questions diverses -

-
- (1) Une note a été distribuée le 26 mai.
 - (2) Une note a été distribuée le 6 juin.
 - (3) Une note a été distribuée le 22 mai.
 - (4) Une note a été distribuée le 5 juin.

9 juin 1939

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Comité de Direction

Séance du mardi 13 juin 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

"

.....

b) de la compétence du
Comité de Direction

- 1°) Cession de 5.050 tonnes de rails usagés à l'Etablissement Central du Matériel de Chemin de fer de Versailles (3.041.000 fr).

IV - Service Commercial

- 1°) Régime d'exploitation à adopter pour la ligne de Pierrelatte à Nyons, dont la fermeture au service des voyageurs a été proposée par la S.N.C.F., mais repoussée par le Conseil Général (1).
- 2°) Prise en charge par la S.N.C.F. d'une partie du déficit d'exploitation des services de remplacement de trains de la ligne Don-Armentières-Houplines, fermée au service des voyageurs par application de la circulaire ministérielle du 12 août 1936. (Période du 1er juillet 1937 au 7 novembre 1938).
- 3°) Tarif spécial P.V. n° 29, chapitre 9 (Région Sud-Ouest) 2°) Aménagement de la tarification prévue pour les transports en provenance ou à destination des installations maritimes de Bordeaux Grattequina situées au lieu dit Trabuchet.
- 4°) Tarif spécial P.V. n° 14: - Proposition relative à la création de dispositions spéciales au Chapitre 16 pour le "Cuivre en lingots" expédié du HAVRE à BORNEE-BELLE-EGLISE et à LAIGNEVILLE.

(1) Une note a été distribuée le 5 juin.

V - Projets

""

VI - Subventions (renouvellement de)

- 1°) à certaines oeuvres d'aveugles (20.000^f) (1)
- 2°) au Club Athlétique et Sportif des cheminots d'Oullins-Lyon (C.A.S.C.O.L) (2)

VII - Houillères de La Chazotte

VIII - Allocations familiales (projet de décret-loi).

IX - Gestion des cités et logements mis par la S.N.C.F. à la disposition de son personnel (3)

X - Facilités de circulation demandées par le Conseil Général de la Seine (4)

- Questions diverses -

-
- (1) Une note a été distribuée le 26 mai.
 - (2) Une note a été distribuée le 6 juin.
 - (3) Une note a été distribuée le 22 mai.
 - (4) Une note a été distribuée le 5 juin.

9 juin 1939

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Comité de Direction

Séance du mardi 13 juin 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

"

.....

b) de la compétence du
Comité de Direction

- 1°) Cession de 5.050 tonnes de rails usagés à l'Etablissement Central du Matériel de Chemin de fer de Versailles (3.041.000 fr).

IV - Service Commercial

- 1°) Régime d'exploitation à adopter pour la ligne de Pierrelatte à Nyons, dont la fermeture au service des voyageurs a été proposée par la S.N.C.F., mais repoussée par le Conseil Général (1).
- 2°) Prise en charge par la S.N.C.F. d'une partie du déficit d'exploitation des services de remplacement de trains de la ligne Don-Armentières-Houplines, fermée au service des voyageurs par application de la circulaire ministérielle du 12 août 1936. (Période du 1er juillet 1937 au 7 novembre 1938).
- 3°) Tarif spécial P.V. n° 29, chapitre 9 (Région Sud-Ouest) 2°) Aménagement de la tarification prévue pour les transports en provenance ou à destination des installations maritimes de Bordeaux Grattequina situées au lieu dit Trabuchet.
- 4°) Tarif spécial P.V. n° 14: - Proposition relative à la création de dispositions spéciales au Chapitre 16 pour le "Cuivre en lingots" expédié du HAVRE à BORNEE-BELLE- EGLISE et à LAIGNEVILLE.

.....

(1) Une note a été distribuée le 5 juin.

V - Projets

""

VI - Subventions (renouvellement de)

- 1°) à certaines oeuvres d'aveugles (20.000^f) (1)
- 2°) au Club Athlétique et Sportif des cheminots d'Oullins-Lyon (C.A.S.C.J.L) (2)

VII - Houillères de La Chazotte

VIII - Allocations familiales (projet de décret-loi).

IX - Gestion des cités et logements mis par la S.N.C.F. à la disposition de son personnel (3)

X - Facilités de circulation demandées par le Conseil Général de la Seine (4)

- Questions diverses -

-
- (1) Une note a été distribuée le 26 mai.
 - (2) Une note a été distribuée le 6 juin.
 - (3) Une note a été distribuée le 22 mai.
 - (4) Une note a été distribuée le 5 juin.

M^r Cossel

1
10/10/20 4 11 1/2
10/10/20 4 11 1/2

de la compétence du
Comité de Direction

- 1°) ~~Fourniture de combustibles par les houillères de la Chazotte.~~
- 2°) Cession de 5.050 tonnes de rails usagés à l'Etablissement Central du Matériel de Chemin de fer de Versailles. (3.041.000 fr).

IV - Service Commercial

- 1°) Régime d'exploitation à adopter pour la ligne de Pierralatte à Nyons, dont la fermeture au service des voyageurs a été proposée par la S.N.C.F., mais repoussée par le Conseil Général. (1)
- 2°) Prise en charge par la S.N.C.F. d'une partie du déficit d'exploitation des services de remplacement de trains de la ligne Don-Armentières-Houplines, fermée au service des voyageurs par application de la circulaire ministérielle du 12 août 1936. (Période du 1er juillet 1937 au 7 novembre 1938.)
- 3°) Tarif spécial P.V. n°29, chapitre 9 (Région Sud-Ouest)
2°) : - Aménagement de la tarification prévue pour les transports en provenance ou à destination des installations maritimes de Bordeaux Grattequina situées au lieu dit Trabuchet.

(1) Une note a été distribuée le 5 juin.

V - Projets.

"

VI - Subventions (renouvellement de)

- 1°) à certaines oeuvres d'aveugles (20.000^f) (1),
- 2°) au Club Athlétique et Sportif des cheminots d'Oullins-Lyon (C.A.S.C.O.L.) (2)

VII - Caisses de Prévoyance de la Région Sud-Ouest (3)

VIII- Allocations familiales (projet de décret-loi) (4)

IX - Gestion des cités et logements mis par la S.N.C.F. à la disposition de son personnel (5)

X - Attribution de facilités de circulation aux médecins de la S.N.C.F., à l'occasion des Congrès des Unions Mutuelles de Médecins des Régions (6)

.....

- (1) Une note a été distribuée le 26 mai.
- (2) Une note a été distribuée le 6 juin.
- (3) Une note a été distribuée le 15 mai.
- (4) Des notes ont été distribuées les 29 avril et 28 mai.
- (5) Une note a été distribuée le 22 mai.
- (6) Une note a été distribuée le 5 juin.

X ~~II~~ - Facilités de circulation demandées
par le Conseil Général de la Seine. (A)

~~III~~ - Questions diverses.-

(A) Une note a été distribuée le 5 juin.

V - Projets.-

//

VI - Subventions *(Annexes)*

Renouvellement de la subvention :

- 1/2 à certaines oeuvres d'aveugles (20.000 fr)⁽¹⁾
2/2 au Club Athlétique et Sportif des cheminots d'Oullins-Lyon
(C.A.S.C.O.L.)⁽²⁾

VII - Caisse de Prévoyance de la
Région Sud-Ouest ⁽³⁾

VIII - Allocations familiales (projet
de décret-loi ⁽⁴⁾

IX - Gestion des cités et logements mis
par la S.N.C.F. à la disposition
de son personnel ⁽⁵⁾

X - Attribution de facilités de circula-
tion aux médecins de la S.N.C.F., à
l'occasion des Congrès des Unions
Mutuelles de Médecins des Régions. ⁽⁶⁾

.....

-
- (1) Une note a été distribuée le 26 mai.
(2) Une note a été distribuée le 6 juin.
(3) Une note a été distribuée le 15 mai.
(4) Des notes ont été distribuées les 29 avril et 22 mai.
(5) Une note a été distribuée le 22 mai.
(6) Une note a été distribuée le 5 juin.