

Comité de Direction

Séance du 9 Avril 1940

Texte définitif

Séance du 9 avril 1940

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

COMITÉ DE DIRECTION.

Texte définitif
adopté dans la séance
du 16 avril 1940

Séance du 9 avril 1940

La séance est ouverte à 15 heures, sous la présidence de
M. GRIMPRET.

Sont présents : MM. GRIMPRET, Vice-Président
MARLIO, Vice-Président

BOUFFANDEAU
BOUTHILLIER
ARON

TIRARD
GOY
FREDAULT

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

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

MM. MORONI, Commissaire suppléant
RENDU, Commissaire adjoint

Adoption du
procès-verbal.-

QUESTION I - Adoption du procès-verbal.-

Sur la proposition de M. GRIMPRET, le procès-verbal de
la séance du 2 avril 1940 est adopté.

Comptes rendus
hebdomadaires.-

QUESTION II - Comptes rendus hebdomadaires.

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

M. LE BESNERAIS rend compte de la situation.

2°) Trésorerie.

M. FILIPPI rend compte de la situation.

Compte rendu de la délégation
de pouvoirs donnée par le
Comité de Direction dans sa
séance du 30 août 1939.

bis
QUESTION II - Compte rendu

de la délégation de pouvoirs donnée par le
Comité de Direction dans sa séance du
30 août 1939.

M. GRIMPRET rend compte des affaires suivantes qu'il a approuvées en vertu de la délégation de pouvoirs qui a été donnée au Président par le Comité dans sa séance du 30 août 1939.

- Avenant au contrat de concession d'un terrain de 4.000 m² dans la gare de Paris-Ivry consenti à la Compagnie des Forges de Châtillon-Commentry et Neuves-Maisons.

Il s'agit de modifier la clause de révision du taux de la redevance annuelle et de porter cette dernière de 43.880 fr à 55.000 fr, jusqu'au 30 septembre 1944.

- Avenant au marché de réparation de wagons passé entre la Compagnie P.L.M. et la Société d'Outillage Mécanique et Usinage d'Artillerie (S.O.M.U.A.) - (Montant de l'avenant : 1.475.402 fr, le montant primitif du marché pour 1938 étant de 8.476.461 fr).

Il s'agit de réviser le taux horaire de rémunération consenti à la S.O.M.U.A. pour tenir compte, d'une part de la hausse des salaires et, d'autre part, des modifications apportées par la S.N.C.F. au programme des travaux confiés à cette Société.

- D'autre part, en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués par M. le Président et dont il a été rendu compte au Comité dans sa séance du 5 septembre 1939, M. LE DIRECTEUR GENERAL a approuvé les affaires suivantes :

- Cession à la Société des Aciéries de Longwy d'un terrain sis à Vayres sur la ligne de Libourne à Bordeaux - Région Sud-Ouest - Montant 695.000 fr + 14.500 fr pour frais d'étude, de mesurage, piquetage et confection des plans.

Il s'agit d'un terrain qui ne présente aucune utilité pour la S.N.C.F. L'Etat-Major de l'Armée, 4ème Bureau, n'a pas

.....

d'objection à cette cession, et le Ministre des Travaux Publics ne s'oppose pas à la désaffectation de ce terrain.

Tarifs -

- Avenant à la Convention à prix convenus passée avec la Société "Les Fils de M. BARDINET" pour le transport de rhums, liqueurs et spiritueux.

Les mesures envisagées procureront à la S.N.C.F. un supplément de recettes annuel de 584.000 fr.

- Insertion dans le chapitre 18 du tarif spécial G.V. n° 3 d'un paragraphe nouveau applicable aux fromages expédiés par wagons complets de Tournemire-Roquefort à destination de Marseille et inversement.

Il s'agit de maintenir un trafic annuel d'environ 1.900 tonnes, dont l'acheminement ne peut être réalisé qu'en grande vitesse.

- Modification :
 - à l'annexe II aux tarifs généraux applicables aux voyageurs, bagages et chiens accompagnés ;
 - à l'annexe H aux tarifs généraux pour le transport des marchandises ;
 - à la liste des embranchements particuliers dont l'origine est située entre deux gares (ou plus) (P.V. n° 29, chapitre 2) ;
 - au Tableau III annexé au tarif spécial n° 129, chapitre 16 ;
 - à la nomenclature des gares et des localités desservies.

Il s'agit de réaliser les aménagements tarifaires nécessités par le rattachement à la Région Sud-Ouest de la section de ligne d'Angoulême à Saint-Michel-sur-Charente, appartenant antérieurement à la Région Ouest.

- Application des prix du barème spécial n° 2 prévus au chapitre 1er - § II du tarif G.V. n° I pour les expéditions d'au moins 300 kg ou payant pour ce poids, aux envois de colis de commissionnaires-messagers effectués dans la relation Paris - Genève-Cornavin ou inversement.

Il s'agit :

- de maintenir le trafic des exportations sur la Suisse, via Genève ;

- de faire bénéficier les envois que les commissionnaires-messagers expédient à destination de la Suisse, via Genève-Cornavin, de la même tarification que celle applicable via Vallorbe, afin de mettre sur un pied d'égalité les expéditeurs effectuant leur trafic d'exportation par l'une ou l'autre de ces voies.

Modifications à la nomenclature des gares et des localités desservies.

Ces modifications, qui intéressent 3 gares, sont la conséquence de la fermeture, à partir du 1er avril 1940, au service des voyageurs, des bagages, des chiens accompagnés et des colis express de la section de ligne Auneau-Embranchement (exclu) à Gallardon-Pont (inclus).

Marchés et Commandes.-

QUESTION III - Marchés et Commandes.-

Le Comité approuve le marché suivant :

- Marché avec la Compagnie Industrielle de Matériel de Transport (C.I.M.T.) pour l'exécution de petites réparations ou "levages" de machines et tenders (Durée un an, avec faculté de reconduction pour deux périodes successives de six mois - Dépense 25 millions environ pour deux ans).

Service Commercial.-

QUESTION IV - Service Commercial.-

- Relèvement des tarifs et allocations du service de factage et de camionnage aux gares de Nantes pour la desserte de Nantes (178.700 habitants) ;
- extension de ce service aux marchandises transportées par wagon complet ;
- création d'un service de factage et de camionnage à la gare de Pont-Rousseau pour la desserte de la localité de Rezé (12.300 habitants) ;
- substitution d'un traité unique passé avec la Société des anciens Etablissements Paul Grandjouan aux divers traités conclus entre ses prédécesseurs (M.M. LUCAS-UNDERBERG) et les Régions Ouest et Sud-Ouest.

Le Comité approuve les propositions qui lui sont soumises.

.....

Projets -

QUESTION V - Projets.

- Gare de Boulogne-ville et abords : achèvement de la gare de marée, suppression des P.N. nos 143, 144 et 144bis et construction d'un pont-route sur la Liane (4.050.000 fr). (Suite à la décision du Comité de Direction du 2 avril).

Le Comité approuve, sous réserve de quelques modifications adoptées en séance, le texte de la lettre destinée à soumettre ce projet au Ministre.

Assemblée Générale des
actionnaires de la
S.N.C.F.

QUESTION VI - Assemblée Générale des
actionnaires de la S.N.C.F.

Le Comité examine les mesures à prendre en vue de la préparation de l'Assemblée Générale des actionnaires de la S.N.C.F., notamment la constitution d'une Commission, composée de M.M. BOUFFANDEAU, FRÉDAULT, TOUTÉE, de TARDE et JACQUET, chargée d'examiner, d'une part, les comptes et bilans, qui devront être soumis au Conseil dans sa séance de mai, et, d'autre part, le rapport à l'Assemblée Générale, qui devra être soumis au Conseil dans sa séance de juin.

Projet d'arrangement fixant les conditions dans lesquelles le service des marchandises sera assuré par la Compagnie du Chemin de fer Métropolitain de Paris sur la ligne de Paris-Luxembourg à Massy-Palaiseau et l'embranchement de Bourg-la-Reine à Sceaux-Robinson (Suite à la décision du Comité de Direction du 5 mars).

QUESTION VII - Projet d'arrangement fixant les conditions dans lesquelles le service des marchandises sera assuré par la Compagnie du Chemin de fer Métropolitain de Paris sur la ligne de Paris-Luxembourg à Massy-Palaiseau et l'embranchement de Bourg-la-Reine à Sceaux-Robinson (Suite à la décision du Comité de Direction du 5 mars).

Le Comité approuve les propositions qui lui sont soumises.

Consortium Forestier
et Maritime.

QUESTION VIII - Consortium Forestier
et Maritime.

Le Comité décide de porter de 7 à 8 le nombre des membres du Comité de gestion de ce Consortium et désigne M. ALLÈGRE pour occuper ce nouveau siège. Il approuve les propositions qui lui sont soumises en ce qui concerne la rémunération allouée à M. ALLÈGRE.

Mesures en faveur des fami-
les d'agents victimes de la
guerre.

QUESTION IX - Mesures en faveur des
familles d'agents victimes de la guerre.

Le Comité ajourne à huitaine l'examen de cette question.

Questions
diverses.

- Questions diverses -

Délégation de signature à M. ARON -

Les actes engageant la Société Nationale délibérés par le Conseil d'Administration ou le Comité de Direction devant porter, pendant la suppléance du Président, les signatures conjointes des deux Vice-Présidents et l'un de ceux-ci pouvant être, momentanément, empêché de signer, le Comité donne délégation à M. ARON, pendant cette suppléance, et par application des articles 14 et 15 des Statuts, pour la signature des dits actes.

Caisse de Prévoyance -

M. ARON signale la nécessité de prendre le plus rapidement possible les mesures consécutives au décret du 19 mars 1940.

La séance est levée à 15 heures 45.

Le Président,
GRIMPRET

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

COMITÉ DE DIRECTION.

Texte définitif
adopté dans la séance
du 16 avril 1940

Séance du 9 avril 1940

La séance est ouverte à 15 heures, sous la présidence de
M. GRIMPRET.

Sont présents : MM. GRIMPRET, Vice-Président
MARLIO, Vice-Président

BOUFFANDEAU
BOUTHILLIER
ARON

TIRARD
GOY
FREDAULT

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

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

MM. MORONI, Commissaire suppléant
RENDU, Commissaire adjoint

Adoption du
procès-verbal.-

QUESTION I - Adoption du procès-verbal.-

Sur la proposition de M. GRIMPRET, le procès-verbal de
la séance du 2 avril 1940 est adopté.

Comptes rendus
hebdomadaires.-

QUESTION II - Comptes rendus hebdomadaires.

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

M. LE BESNERAIS rend compte de la situation.

2°) Trésorerie.

M. FILIPPI rend compte de la situation.

.....

Compte rendu de la délégation
de pouvoirs donnée par le
Comité de Direction dans sa
séance du 30 août 1939.

bis
QUESTION II - Compte rendu

de la délégation de pouvoirs donnée par le
Comité de Direction dans sa séance du
30 août 1939.

M. GRIMPRET rend compte des affaires suivantes qu'il a
approuvées en vertu de la délégation de pouvoirs qui a été
donnée au Président par le Comité dans sa séance du 30 août 1939.

- Avenant au contrat de concession d'un terrain de
4.000 m² dans la gare de Paris-Ivry consenti à la Compa-
gnie des Forges de Châtillon-Commentry et Neuves-
Maisons.

Il s'agit de modifier la clause de révision du taux de la
redevance annuelle et de porter cette dernière de 43.880 fr à
55.000 fr, jusqu'au 30 septembre 1944.

- Avenant au marché de réparation de wagons passé entre
la Compagnie P.L.M. et la Société d'Outillage Mécanique
et Usinage d'Artillerie (S.O.M.U.A.) - (Montant de
l'avenant : 1.475.402 fr, le montant primitif du marché
pour 1938 étant de 8.476.461 fr).

Il s'agit de réviser le taux horaire de rémunération
consenti à la S.O.M.U.A. pour tenir compte, d'une part de la
hausse des salaires et, d'autre part, des modifications apportées
par la S.N.C.F. au programme des travaux confiés à cette Société.

- D'autre part, en vertu des pouvoirs qui lui ont été
délégués par M. le Président et dont il a été rendu compte au
Comité dans sa séance du 5 septembre 1939, M. LE DIRECTEUR
GENERAL a approuvé les affaires suivantes :

- Cession à la Société des Aciéries de Longwy d'un ter-
rain sis à Vayres sur la ligne de Libourne à Bordeaux -
Région Sud-Ouest - Montant 695.000 fr + 14.500 fr pour
frais d'étude, de mesurage, piquetage et confection
des plans.

Il s'agit d'un terrain qui ne présente aucune utilité
pour la S.N.C.F. L'Etat-Major de l'Armée, 4ème Bureau, n'a pas

.....

d'objection à cette cession, et le Ministre des Travaux Publics ne s'oppose pas à la désaffectation de ce terrain.

Tarifs -

- Avenant à la Convention à prix convenus passée avec la Société "Les Fils de M. BARDINET" pour le transport de rhums, liqueurs et spiritueux.

Les mesures envisagées procureront à la S.N.C.F. un supplément de recettes annuel de 584.000 fr.

- Insertion dans le chapitre 18 du tarif spécial G.V. n° 3 d'un paragraphe nouveau applicable aux fromages expédiés par wagons complets de Tournemire-Roquefort à destination de Marseille et inversement.

Il s'agit de maintenir un trafic annuel d'environ 1.900 tonnes, dont l'acheminement ne peut être réalisé qu'en grande vitesse.

- Modification :
 - à l'annexe II aux tarifs généraux applicables aux voyageurs, bagages et chiens accompagnés ;
 - à l'annexe H aux tarifs généraux pour le transport des marchandises ;
 - à la liste des embranchements particuliers dont l'origine est située entre deux gares (ou plus) (P.V. n° 29, chapitre 2) ;
 - au Tableau III annexé au tarif spécial n° 129, chapitre 16 ;
 - à la nomenclature des gares et des localités desservies.

Il s'agit de réaliser les aménagements tarifaires nécessités par le rattachement à la Région Sud-Ouest de la section de ligne d'Angoulême à Saint-Michel-sur-Charente, appartenant antérieurement à la Région Ouest.

- Application des prix du barème spécial n° 2 prévus au chapitre 1er - § II du tarif G.V. n° 1 pour les expéditions d'au moins 300 kg ou payant pour ce poids, aux envois de colis de commissionnaires-messagers effectués dans la relation Paris - Genève-Cornavin ou inversement.

Il s'agit :

- de maintenir le trafic des exportations sur la Suisse, via Genève ;

.....

- de faire bénéficier les envois que les commissionnaires-messagers expédient à destination de la Suisse, via Genève-Cornavin, de la même tarification que celle applicable via Vallorbe, afin de mettre sur un pied d'égalité les expéditeurs effectuant leur trafic d'exportation par l'une ou l'autre de ces voies.

Modifications à la nomenclature des gares et des localités desservies.

Ces modifications, qui intéressent 3 gares, sont la conséquence de la fermeture, à partir du 1er avril 1940, au service des voyageurs, des bagages, des chiens accompagnés et des colis express de la section de ligne Auneau-Embranchement (exclu) à Gallardon-Pont (inclus).

Marchés et Commandes.-

QUESTION III - Marchés et Commandes.-

Le Comité approuve le marché suivant :

- Marché avec la Compagnie Industrielle de Matériel de Transport (C.I.M.T.) pour l'exécution de petites réparations ou "levages" de machines et tenders (Durée un an, avec faculté de reconduction pour deux périodes successives de six mois - Dépense 25 millions environ pour deux ans).

Service Commercial.-

QUESTION IV - Service Commercial.-

- Relèvement des tarifs et allocations du service de factage et de camionnage aux gares de Nantes pour la desserte de Nantes (178.700 habitants) ;
- extension de ce service aux marchandises transportées par wagon complet ;
 - création d'un service de factage et de camionnage à la gare de Pont-Rousseau pour la desserte de la localité de Rezé (12.300 habitants) ;
 - substitution d'un traité unique passé avec la Société des anciens Etablissements Paul Grandjouan aux divers traités conclus entre ses précédents (M.M. LUCAS-UNDERBERG) et les Régions Ouest et Sud-Ouest.

Le Comité approuve les propositions qui lui sont soumises.

Projets -

QUESTION V - Projets.

- Gare de Boulogne-ville et abords : achèvement de la gare de marée, suppression des P.N. n^{os} 143, 144 et 144bis et construction d'un pont-route sur la Liane (4.050.000 fr). (Suite à la décision du Comité de Direction du 2 avril).

Le Comité approuve, sous réserve de quelques modifications adoptées en séance, le texte de la lettre destinée à soumettre ce projet au Ministre.

Assemblée Générale des actionnaires de la S.N.C.F.

QUESTION VI - Assemblée Générale des actionnaires de la S.N.C.F.

Le Comité examine les mesures à prendre en vue de la préparation de l'Assemblée Générale des actionnaires de la S.N.C.F., notamment la constitution d'une Commission, composée de M.M. BOUFFANDEAU, FRÉDAULT, TOUTÉE, de TARDE et JACQUET, chargée d'examiner, d'une part, les comptes et bilans, qui devront être soumis au Conseil dans sa séance de mai, et, d'autre part, le rapport à l'Assemblée Générale, qui devra être soumis au Conseil dans sa séance de juin.

Projet d'arrangement fixant les conditions dans lesquelles le service des marchandises sera assuré par la Compagnie du Chemin de fer Métropolitain de Paris sur la ligne de Paris-Luxembourg à Massy-Palaiseau et l'embranchement de Bourg-la-Reine à Sceaux-Robinson (Suite à la décision du Comité de Direction du 5 mars).

QUESTION VII - Projet d'arrangement fixant les conditions dans lesquelles le service des marchandises sera assuré par la Compagnie du Chemin de fer Métropolitain de Paris sur la ligne de Paris-Luxembourg à Massy-Palaiseau et l'embranchement de Bourg-la-Reine à Sceaux-Robinson (Suite à la décision du Comité de Direction du 5 mars).

Le Comité approuve les propositions qui lui sont soumises.

Consortium Forestier
et Maritime.

QUESTION VIII - Consortium Forestier
et Maritime.

Le Comité décide de porter de 7 à 8 le nombre des membres du Comité de gestion de ce Consortium et désigne M. ALLÈGRE pour occuper ce nouveau siège. Il approuve les propositions qui lui sont soumises en ce qui concerne la rémunération allouée à M. ALLÈGRE.

Mesures en faveur des fami-
les d'agents victimes de la
guerre.

QUESTION IX - Mesures en faveur des
familles d'agents victimes de la guerre.

Le Comité ajourne à huitaine l'examen de cette question.

Questions
diverses.

- Questions diverses -

Délégation de signature à M. ARON -

Les actes engageant la Société Nationale délibérés par le Conseil d'Administration ou le Comité de Direction devant porter, pendant la suppléance du Président, les signatures conjointes des deux Vice-Présidents et l'un de ceux-ci pouvant être, momentanément, empêché de signer, le Comité donne délégation à M. ARON, pendant cette suppléance, et par application des articles 14 et 15 des Statuts, pour la signature des dits actes.

Caisse de Prévoyance -

M. ARON signale la nécessité de prendre le plus rapidement possible les mesures consécutives au décret du 19 mars 1940.

La séance est levée à 15 heures 45.

Le Président,
GRIMPRET

21 September

to Congress

16/9

113
Texte définitif
adopté dans la séance
du 16 avril 1940

Séance du 9 avril 1940

La séance est ouverte à 15 heures, sous la présidence de
M. GRIMPRET.

Sont présents : MM. GRIMPRET, Vice-Président
MARLIO, Vice-Président

BOUFFANDEAU
BOUTHILLIER
ARON

TIRARD
GOY
FREDAULT

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

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

MM. MORONI, Commissaire suppléant
RENDU, Commissaire adjoint

Adoption du
procès-verbal.-

QUESTION I - Adoption du procès-verbal.-

Sur la proposition de M. GRIMPRET, le procès-verbal de
la séance du 2 avril 1940 est adopté.

Comptes rendus
hebdomadaires.-

QUESTION II - Comptes rendus hebdomadaires.

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

M. LE BESNERAIS rend compte de la situation.

2°) Trésorerie.

M. FILIPPI rend compte de la situation.

.....

113
Compte rendu de la délégation
de pouvoirs donnée par le
Comité de Direction dans sa
séance du 30 août 1939.

bis
QUESTION II - Compte rendu

de la délégation de pouvoirs donnée par le
Comité de Direction dans sa séance du
30 août 1939.

M. GRIMPRET rend compte des affaires suivantes qu'il a
approuvées en vertu de la délégation de pouvoirs qui a été
donnée au Président par le Comité dans sa séance du 30 août 1939.

- Avenant au contrat de concession d'un terrain de
4.000 m² dans la gare de Paris-Ivry consenti à la Compa-
gnie des Forges de Châtillon-Commentry et Neuves-
Maisons.

Il s'agit de modifier la clause de révision du taux de la
redevance annuelle et de porter cette dernière de 43.880 fr à
55.000 fr, jusqu'au 30 septembre 1944.

- Avenant au marché de réparation de wagons passé entre
la Compagnie P.L.M. et la Société d'Outillage Mécanique
et Usinage d'Artillerie (S.O.M.U.A.) - (Montant de
l'avenant : 1.475.402 fr, le montant primitif du marché
pour 1938 étant de 8.476.461 fr).

Il s'agit de réviser le taux horaire de rémunération
consenti à la S.O.M.U.A. pour tenir compte, d'une part de la
hausse des salaires et, d'autre part, des modifications apportées
par la S.N.C.F. au programme des travaux confiés à cette Société.

- D'autre part, en vertu des pouvoirs qui lui ont été
délégués par M. le Président et dont il a été rendu compte au
Comité dans sa séance du 5 septembre 1939, M. LE DIRECTEUR
GENERAL a approuvé les affaires suivantes :

- Vayres
- Cession à la Société des Aciéries de Longwy d'un ter-
rain sis à Veyres sur la ligne de Libourne à Bordeaux -
Région Sud-Ouest - Montant 695.000 fr + 14.500 fr pour
frais d'étude, de mesurage, piquetage et confection
des plans.

Il s'agit d'un terrain qui ne présente aucune utilité
pour la S.N.C.F. L'Etat-Major de l'Armée, 4ème Bureau, n'a pas

.....

M R

d'objection à cette cession, et le Ministre des Travaux Publics ne s'oppose pas à la désaffectation de ce terrain.

Tarifs -

- Avenant à la Convention à prix convenus passée avec la Société "Les Fils de M. BARDINET" pour le transport de rhums, liqueurs et spiritueux.

Les mesures envisagées procureront à la S.N.C.F. un supplément de recettes annuel de 584.000 fr.

- Insertion dans le chapitre 18 du tarif spécial G.V. n° 3 d'un paragraphe nouveau applicable aux fromages expédiés par wagons complets de Tournemire-Roquefort à destination de Marseille et inversement.

Il s'agit de maintenir un trafic annuel d'environ 1.900 tonnes, dont l'acheminement ne peut être réalisé qu'en grande vitesse.

- Modification :
 - à l'annexe II aux tarifs généraux applicables aux voyageurs, bagages et chiens accompagnés ;
 - à l'annexe H aux tarifs généraux pour le transport des marchandises ;
 - à la liste des embranchements particuliers dont l'origine est située entre deux gares (ou plus) (P.V. n° 29, chapitre 2) ;
 - au Tableau III annexé au tarif spécial n° 129, chapitre 16 ;
 - à la nomenclature des gares et des localités desservies.

Il s'agit de réaliser les aménagements tarifaires nécessités par le rattachement à la Région Sud-Ouest de la section de ligne d'Angoulême à Saint-Michel-sur-Charente, appartenant antérieurement à la Région Ouest.

- Application des prix du barème spécial n° 2 prévus au chapitre 1er - § II du tarif G.V. n° 1 pour les expéditions d'au moins 300 kg ou payant pour ce poids, aux envois de colis de commissionnaires-messagers effectués dans la relation Paris-Genève-Cornavin ou inversement.

Il s'agit :

- de maintenir le trafic des exportations sur la Suisse, via Genève ;

.....

- de faire bénéficier les envois que les commissionnaires-messagers expédient à destination de la Suisse, via Genève-Cornavin, de la même tarification que celle applicable via Vallorbe, afin de mettre sur un pied d'égalité les expéditeurs effectuant leur trafic d'exportation par l'une ou l'autre de ces voies.

Modifications à la nomenclature des gares et des localités desservies.

Ces modifications, qui intéressent 3 gares, sont la conséquence de la fermeture, à partir du 1er avril 1940, au service des voyageurs, des bagages, des chiens accompagnés et des colis express de la section de ligne Auneau-Embranchement (exclu) à Gallardon-Pont (inclus).

Marchés et Commandes.-

QUESTION III - Marchés et Commandes.-

Le Comité approuve le marché suivant :

- Marché avec la Compagnie Industrielle de Matériel de Transport (C.I.M.T.) pour l'exécution de petites réparations ou "levages" de machines et tenders (Durée un an, avec faculté de reconduction pour deux périodes successives de six mois - Dépense 25 millions environ pour deux ans).

Service Commercial.-

QUESTION IV - Service Commercial.-

- Relèvement des tarifs et allocations du service de factage et de camionnage aux gares de Nantes pour la desserte de Nantes (178.700 habitants) ;
- extension de ce service aux marchandises transportées par wagon complet ;
- création d'un service de factage et de camionnage à la gare de Pont-Rousseau pour la desserte de la localité de Rezé (12.300 habitants) ;
- substitution d'un traité unique passé avec la Société des anciens Etablissements Paul Grandjouan aux divers traités conclus entre ses prédécesseurs (M.M. LUCAS-UNDERBERG) et les Régions Ouest et Sud-Ouest.

Le Comité approuve les propositions qui lui sont soumises.

.....

Projets -

QUESTION V - Projets.

- Gare de Boulogne-ville et abords : achèvement de la gare de marée, suppression des P.N. n^{os} 143, 144 et 144bis et construction d'un pont-route sur la Liane (4.050.000 fr) (Suite à la décision du Comité de Direction du 2 avril).

Le Comité approuve, sous réserve de quelques modifications adoptées en séance, le texte de la lettre destinée à soumettre ce projet au Ministre.

Assemblée Générale des actionnaires de la S.N.C.F.

QUESTION VI - Assemblée Générale des actionnaires de la S.N.C.F.

Le Comité examine les mesures à prendre en vue de la préparation de l'Assemblée Générale des actionnaires de la S.N.C.F., notamment la constitution d'une Commission, composée de M.M. BOUFFANDEAU, FRÉDAULT, TOUTÉE, de TARDE et JACQUET, chargée d'examiner, d'une part, les comptes et bilans, qui devront être soumis au Conseil dans sa séance de mai, et, d'autre part, le rapport à l'Assemblée Générale, qui devra être soumis au Conseil dans sa séance de juin.

Projet d'arrangement fixant les conditions dans lesquelles le service des marchandises sera assuré par la Compagnie du Chemin de fer Métropolitain de Paris sur la ligne de Paris-Luxembourg à Massy-Palaiseau et l'embranchement de Bourg-la-Reine à Sceaux-Robinson (Suite à la décision du Comité de Direction du 5 mars).

QUESTION VII - Projet d'arrangement fixant les conditions dans lesquelles le service des marchandises sera assuré par la Compagnie du Chemin de fer Métropolitain de Paris sur la ligne de Paris-Luxembourg à Massy-Palaiseau et l'embranchement de Bourg-la-Reine à Sceaux-Robinson (Suite à la décision du Comité de Direction du 5 mars).

Le Comité approuve les propositions qui lui sont soumises.

.....

Caisse de Prévoyance -

M. ARON signale la nécessité de prendre le plus rapidement possible les mesures consécutives au décret du 19 mars 1940.

La séance est levée à 15 heures 45.

Le Président,

GRIMPRET

Consortium Forestier
et Maritime.

QUESTION VIII - Consortium Forestier
et Maritime.

Le Comité décide de porter de 7 à 8 le nombre des membres du Comité de gestion de ce Consortium et désigne M. ALLEGRE pour occuper ce nouveau siège. Il approuve les propositions qui lui sont soumises en ce qui concerne la rémunération allouée à M. ALLEGRE.

Mesures en faveur des fami-
les d'agents victimes de la
guerre.

QUESTION IX - Mesures en faveur des
familles d'agents victimes de la guerre.

Le Comité ajourne à huitaine l'examen de cette question.

Questions
diverses.

- Questions diverses -

Délégation de signature à M. ARON -

Les actes engageant la Société Nationale délibérés par le Conseil d'Administration ou le Comité de Direction devant porter, pendant la suppléance du Président, les signatures conjointes des deux Vice-Présidents et l'un de ceux-ci pouvant être, momentanément, empêché de signer, le Comité donne délégation à M. ARON, pendant cette suppléance, et par application des articles 14 et 15 des Statuts, pour la signature des dits actes.

La séance est levée à 15 heures 45.

Le Président
Gumpert

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Comité de Direction

P R O J E T

Séance du 9 avril 1940

La séance est ouverte à 15 heures, sous la présidence de
M. GRIMPRET.

Sont présents : MM. GRIMPRET, Vice-Président
MARLIO, Vice-Président

BOUFFANDEAU
BOUTHILLIER
ARON

TIRARD
GOY
FRÉDAULT

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

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

MM. MORONI, Commissaire suppléant
RENDU, Commissaire adjoint.

Adoption du
procès-verbal.-

QUESTION I - Adoption du procès-verbal.-

Sur la proposition de M. GRIMPRET, le procès-verbal de la
séance du 2 avril 1940 est adopté.

Comptes rendus
hebdomadaires.-

QUESTION II - Comptes rendus hebdomadaires.-

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

M. LE BESNERAIS rend compte de la situation.

2°) Trésorerie.

M. FILIPPI rend compte de la situation.

Compte rendu de la délégation
de pouvoirs donnée par le
Comité de Direction dans sa
séance du 30 août 1939.-

QUESTION II^{bis} - Compte rendu de la
délégation de pouvoirs donnée par le Comité
de Direction dans sa séance du 30 août 1939.-

M. GRIMPRET rend compte des affaires suivantes qu'il a approuvées en vertu de la délégation de pouvoirs qui a été donnée au Président par le Comité dans sa séance du 30 août 1939.

- Avenant au contrat de concession d'un terrain de 4.000 m² dans la gare de Paris-Ivry consenti à la Compagnie des Forges de Châtillon-Commentry et Neuves-Maisons.

Il s'agit de modifier la clause de révision du taux de la redevance annuelle et de porter cette dernière de 43.880 fr à 55.000 fr, jusqu'au 30 septembre 1944.

- Avenant au marché de réparation de wagons passé entre la Compagnie P.L.M. et la Société d'Outillage Mécanique et Usinage d'Artillerie (S.O.M.U.A.) - (Montant de l'avenant : 1.475.402 fr, le montant primitif du marché pour 1938 étant de 8.476.461 fr).

Il s'agit de réviser le taux horaire de rémunération consenti à la S.O.M.U.A. pour tenir compte, d'une part, de la hausse des salaires et, d'autre part, des modifications apportées par la S.N.C.F. au programme des travaux confiés à cette Société.

D'autre part, en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués par M. le Président et dont il a été rendu compte au Comité dans sa séance du 5 septembre 1939, M. LE DIRECTEUR GENERAL a approuvé les affaires suivantes :

.....

- Cession à la Société des Aciéries de Longwy d'un terrain sis à Veyres sur la ligne de Libourne à Bordeaux - Région Sud-Ouest - Montant 695.000 fr + 14.500 fr pour frais d'étude, de mesurage, piquetage et confection des plans.

Il s'agit d'un terrain qui ne présente aucune utilité pour la S.N.C.F. L'Etat-Major de l'Armée, 4ème Bureau, n'a pas d'objection à cette cession, et le Ministre des Travaux Publics ne s'oppose pas à la désaffectation de ce terrain.

Tarifs -

- Avenant à la Convention à prix convenus passée avec la Société "Les Fils de M. BARDINET" pour le transport de rhums, liqueurs et spiritueux.

Les mesures envisagées procureront à la S.N.C.F. un supplément de recettes annuel de 584.000 fr.

- Insertion dans le chapitre 18 du tarif spécial G.V. n° 3 d'un paragraphe nouveau applicable aux fromages expédiés par wagons complets de Tournemire-Roquefort à destination de Marseille et inversement.

Il s'agit de maintenir un trafic annuel d'environ 1.900 tonnes, dont l'acheminement ne peut être réalisé qu'en grande vitesse

- Modification :
 - à l'annexe II aux tarifs généraux applicables aux voyageurs, bagages et chiens accompagnés ;
 - à l'annexe H aux tarifs généraux pour le transport des marchandises ;
 - à la liste des embranchements particuliers dont l'origine est située entre deux gares (ou plus) (P.V. n° 29, chapitre 2) ;
 - au Tableau III annexé au tarif spécial n° 129, chapitre 16 ;
 - à la nomenclature des gares et des localités desservies.

Il s'agit de réaliser les aménagements tarifaires nécessités par le rattachement à la Région Sud-Ouest de la section de ligne

.....

d'Angoulême à Saint-Michel-sur-Charente, appartenant antérieurement à la Région Ouest.

- Application des prix du barème spécial n° 2 prévus au chapitre 1er - § II du tarif G.V. n° I pour les expéditions d'au moins 300 kg ou payant pour ce poids, aux envois de colis de commissionnaires-messagers effectués dans la relation Paris-Genève-Cornavin ou inversement.

Il s'agit :

- de maintenir le trafic des exportations sur la Suisse, via Genève ;
- de faire bénéficier les envois que les commissionnaires-messagers expédient à destination de la Suisse, via Genève-Cornavin, de la même tarification que celle applicable via Vallorbe, afin de mettre sur un pied d'égalité les expéditeurs effectuant leur trafic d'exportation par l'une ou l'autre de ces voies.

Modifications à la nomenclature des gares et des localités desservies.

Ces modifications, qui intéressent 3 gares, sont la conséquence de la fermeture, à partir du 1er avril 1940, au service des voyageurs, des bagages, des chiens accompagnés et des colis express de la section de ligne Auneau-Embranchement (exclu) à Gallardon-Pont (inclus).

Marchés et
Commandes.-

QUESTION III - Marchés et Commandes.-

Le Comité approuve le marché suivant :

- Marché avec la Compagnie Industrielle de Matériel de Transport (C.I.M.T.) pour l'exécution de petites réparations ou "levages" de machines et tenders (Durée un an, avec faculté de reconduction pour deux périodes successives de six mois - Dépense 25 millions environ pour deux ans).

Service
Commercial.-

QUESTION IV - Service Commercial.-

- Relèvement des tarifs et allocations du service de factage et de camionnage aux gares de Nantes pour la desserte de Nantes (178.700 habitants) ;
- extension de ce service aux marchandises transportées par wagon complet ;
 - création d'un service de factage et de camionnage à la gare de Iont-Rousseau pour la desserte de la localité de Rezé (12.300 habitants) ;
 - substitution d'un traité unique passé avec la Société des anciens Etablissements Paul Grandjouan aux divers traités conclus entre ses prédécesseurs (M.M. LUCAS-UNDERBERG) et les Régions Ouest et Sud-Ouest..

Le Comité approuve les propositions qui lui sont soumises.

Projets.-

QUESTION V - Projets.-

- Gare de Boulogne-ville et abords : achèvement de la gare de marée, suppression des P.N. nos 143, 144 et 144bis et construction d'un pont-route sur la Liane (4.050.000 fr) (Suite à la décision du Comité de Direction du 2 avril).

Le Comité approuve, sous réserve de quelques modifications. adoptées en séance, le texte de la lettre destinée à soumettre ce projet au Ministre.

.....

Assemblée Générale des
actionnaires de la
S.N.C.F.-

QUESTION VI - Assemblée Générale des
actionnaires de la S.N.C.F.-

Le Comité examine les mesures à prendre en vue de la préparation de l'Assemblée Générale des Actionnaires de la S.N.C.F., notamment la constitution d'une Commission, composée de MM. BOUFFANDEAU, FREDULT, TOUTEE, de TARDE et JACQUET, chargée d'examiner, d'une part, les comptes et bilans, qui devront être soumis au Conseil dans sa séance de mai et, d'autre part, le rapport à l'Assemblée Générale, qui devra être soumis au Conseil dans sa séance de juin.

Projet d'arrangement fixant
les conditions dans lesquelles
le service des marchandises
sera assuré par la
Compagnie du Chemin de fer
Métropolitain de Paris sur
la ligne de Paris-Luxembourg
à Massy-Palaiseau et l'em-
branchement de Bourg-la-
Reine à Sceaux-Robinson
(Suite à la décision du Co-
mité de Direction du 5 mars).

QUESTION VII - Projet d'arrangement fixant
les conditions dans lesquelles le service
des marchandises sera assuré par la Compa-
gnie du Chemin de fer Métropolitain de Paris
sur la ligne de Paris-Luxembourg à Massy-
Palaiseau et l'embranchement de Bourg-la-
Reine à Sceaux-Robinson (Suite à la décision
du Comité de Direction du 5 mars).

Le Comité approuve les propositions qui lui sont sou-
mises.

Consortium Forestier et
Maritime.-

QUESTION VIII - Consortium Forestier
et Maritime.-

Le Comité décide de porter de 7 à 8 le nombre des membres du Comité de gestion de ce Consortium et désigne M. ALLEGRE pour occuper ce nouveau siège. Il approuve les propositions qui lui sont soumises en ce qui concerne la rémunération allouée à
M. ALLEGRE.

.....

Mesures en faveur des familles d'agents victimes de la guerre.-

QUESTION IX - Mesures en faveur des familles d'agents victimes de la guerre.

Le Comité ajourne à huitaine l'examen de cette question.

Questions diverses.-

- Questions diverses -

Délégation de signature à M. ARON.-

Les actes engageant la Société Nationale délibérés par le Conseil d'Administration ou le Comité de Direction devant porter, pendant la suppléance du Président, les signatures conjointes des deux Vice-Présidents et l'un de ceux-ci pouvant être, momentanément, empêché de signer, le Comité donne délégation à M. ARON, pendant cette suppléance, et par application des articles 14 et 15 des Statuts, pour la signature des dits actes.

La séance est levée à 15 heures 45.

Compte de Directeur

du 7 au 14

Projet de Pont Vertical

Donné le 14 à la Commission

Le Directeur

Videppa

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Comité de Direction

PROJET

Séance du 9 avril 1940

La séance est ouverte à 15 heures, sous la présidence de
M. GRIMPRET.

Sont présents : MM. GRIMPRET, Vice-Président
MARLIO, Vice-Président

BOUFFANDEAU
BOUTHILLIER
ARON

TIRARD
GOY
FRÉDAULT

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

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

MM. MORONI, Commissaire suppléant
RENDU, Commissaire adjoint.

Adoption du
procès-verbal.-

QUESTION I - Adoption du procès-verbal.-

Sur la proposition de M. GRIMPRET, le procès-verbal de la
séance du 2 avril 1940 est adopté.

Comptes rendus
hebdomadaires.-

QUESTION II - Comptes rendus hebdomadaires.-

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

M. LE BESNERAIS rend compte de la situation.

2°) Trésorerie.

M. FILIPPI rend compte de la situation.

Compte rendu de la délégation
de pouvoirs donnée par le
Comité de Direction dans sa
séance du 30 août 1939.-

QUESTION II^{bis} - Compte rendu de la
délégation de pouvoirs donnée par le Comité
de Direction dans sa séance du 30 août 1939.-

M. GRIMPRET rend compte des affaires suivantes qu'il a approuvées en vertu de la délégation de pouvoirs qui a été donnée au Président par le Comité dans sa séance du 30 août 1939.

- Avenant au contrat de concession d'un terrain de 4.000 m² dans la gare de Paris-Ivry consenti à la Compagnie des Forges de Châtillon-Commentry et Neuves-Maisons.

Il s'agit de modifier la clause de révision du taux de la redevance annuelle et de porter cette dernière de 43.880 fr à 55.000 fr, jusqu'au 30 septembre 1944.

- Avenant au marché de réparation de wagons passé entre la Compagnie P.L.M. et la Société d'Outillage Mécanique et Usinage d'Artillerie (S.O.M.U.A.) - (Montant de l'avenant : 1.475.402 fr, le montant primitif du marché pour 1938 étant de 8.476.461 fr).

Il s'agit de réviser le taux horaire de rémunération consenti à la S.O.M.U.A. pour tenir compte, d'une part, de la hausse des salaires et, d'autre part, des modifications apportées par la S.N.C.F. au programme des travaux confiés à cette Société.

D'autre part, en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués par M. le Président et dont il a été rendu compte au Comité dans sa séance du 5 septembre 1939, M. LE DIRECTEUR GENERAL a approuvé les affaires suivantes :

.....

- Cession à la Société des Aciéries de Longwy d'un terrain sis à Veyres sur la ligne de Libourne à Bordeaux - Région Sud-Ouest - Montant 695.000 fr + 14.500 fr pour frais d'étude, de mesurage, piquetage et confection des plans.

Il s'agit d'un terrain qui ne présente aucune utilité pour la S.N.C.F. L'Etat-Major de l'Armée, 4ème Bureau, n'a pas d'objection à cette cession, et le Ministre des Travaux Publics ne s'oppose pas à la désaffectation de ce terrain.

Tarifs -

- Agenant à la Convention à prix convenus passée avec la Société "Les Fils de M. BARDINET" pour le transport de rhums, liqueurs et spiritueux.

Les mesures envisagées procureront à la S.N.C.F. un supplément de recettes annuel de 584.000 fr.

- Insertion dans le chapitre 18 du tarif spécial G.V. n° 3 d'un paragraphe nouveau applicable aux fromages expédiés par wagons complets de Tournemire-Roquefort à destination de Marseille et inversement.

Il s'agit de maintenir un trafic annuel d'environ 1.900 tonnes, dont l'acheminement ne peut être réalisé qu'en grande vitesse.

- Modification :
 - à l'annexe II aux tarifs généraux applicables aux voyageurs, bagages et chiens accompagnés ;
 - à l'annexe H aux tarifs généraux pour le transport des marchandises ;
 - à la liste des embranchements particuliers dont l'origine est située entre deux gares (ou plus) (P.V. n° 29, chapitre 2) ;
 - au Tableau III annexé au tarif spécial n° 129, chapitre 16 ;
 - à la nomenclature des gares et des localités desservies.

Il s'agit de réaliser les aménagements tarifaires nécessités par le rattachement à la Région Sud-Ouest de la section de ligne

d'Angoulême à Saint-Michel-sur-Charente, appartenant antérieurement à la Région Ouest.

- Application des prix du barème spécial n° 2 prévus au chapitre 1er - § II du tarif G.V. n° I pour les expéditions d'au moins 300 kg ou payant pour ce poids, aux envois de colis de commissionnaires-messagers effectués dans la relation Paris-Genève-Cornavin ou inversement.

Il s'agit :

- de maintenir le trafic des exportations sur la Suisse, via Genève ;
- de faire bénéficier les envois que les commissionnaires-messagers expédient à destination de la Suisse, via Genève-Cornavin, de la même tarification que celle applicable via Vallorbe, afin de mettre sur un pied d'égalité les expéditeurs effectuant leur trafic d'exportation par l'une ou l'autre de ces voies.

Modifications à la nomenclature des gares et des localités desservies.

Ces modifications, qui intéressent 3 gares, sont la conséquence de la fermeture, à partir du 1er avril 1940, au service des voyageurs, des bagages, des chiens accompagnés et des colis express de la section de ligne Auneau-Embranchement (exclu) à Gallardon-Pont (inclus).

.....

Marchés et
Commandes.-

QUESTION III - Marchés et Commandes.-

Le Comité approuve le marché suivant :

- Marché avec la Compagnie Industrielle de Matériel de Transport (C.I.M.T.) pour l'exécution de petites réparations ou "levages" de machines et tenders (Durée un an, avec faculté de reconduction pour deux périodes successives de six mois - Dépense 25 millions environ pour deux ans).

Service
Commercial.-

QUESTION IV - Service Commercial.-

Relèvement des tarifs et allocations du service de factage et de camionnage aux gares de Nantes pour la desserte de Nantes (178.700 habitants) ;

- extension de ce service aux marchandises transportées par wagon complet ;
- création d'un service de factage et de camionnage à la gare de Pont-Rousseau pour la desserte de la localité de Rezé (12.300 habitants) ;
- substitution d'un traité unique passé avec la Société des anciens Etablissements Paul Grandjouan aux divers traités conclus entre ses prédécesseurs (M.M. LUCAS-UNDERBERG) et les Régions Ouest et Sud-Ouest.

Le Comité approuve les propositions qui lui sont soumises.

Projets.-

QUESTION V - Projets.-

- Gare de Boulogne-ville et abords : achèvement de la gare de marée, suppression des P.N. n^{os} 143, 144 et 144bis et construction d'un pont-route sur la Liane (4.050.000 fr) (Suite à la décision du Comité de Direction du 2 avril).

Le Comité approuve, sous réserve de quelques modifications. adoptées en séance, le texte de la lettre destinée à soumettre ce projet au Ministre.

.....

Assemblée Générale des
actionnaires de la
S.N.C.F.-

QUESTION VI - Assemblée Générale des
actionnaires de la S.N.C.F.-

Le Comité examine les mesures à prendre en vue de la préparation de l'Assemblée Générale des Actionnaires de la S.N.C.F., notamment la constitution d'une Commission, composée de MM. BOUFFANDEAU, FREDAUT, TOUTEE, de TARDE et JACQUET, chargée d'examiner, d'une part, les comptes et bilans, qui devront être soumis au Conseil dans sa séance de mai et, d'autre part, le rapport à l'Assemblée Générale, qui devra être soumis au Conseil dans sa séance de juin.

Projet d'arrangement fixant
les conditions dans lesquelles
le service des marchandises
sera assuré par la
Compagnie du Chemin de fer
Métropolitain de Paris sur
la ligne de Paris-Luxembourg
à Massy-Palaiseau et l'em-
branchement de Bourg-la-
Reine à Sceaux-Robinson
(Suite à la décision du Co-
mité de Direction du 5 mars).

QUESTION VII - Projet d'arrangement fixant
les conditions dans lesquelles
le service des marchandises
sera assuré par la Compa-
gnie du Chemin de fer Métropolitain de Paris
sur la ligne de Paris-Luxembourg à Massy-
Palaiseau et l'embranchement de Bourg-la-
Reine à Sceaux-Robinson (Suite à la décision
du Comité de Direction du 5 mars).

Le Comité approuve les propositions qui lui sont sou-
mises.

Consortium Forestier et
Maritime.-

QUESTION VIII - Consortium Forestier
et Maritime.-

Le Comité décide de porter de 7 à 8 le nombre des membres du Comité de gestion de ce Consortium et désigne M. ALLEGRE pour occuper ce nouveau siège. Il approuve les propositions qui lui sont soumises en ce qui concerne la rémunération allouée à M. ALLEGRE.

.....

Mesures en faveur des familles d'agents victimes de la guerre.-

QUESTION IX - Mesures en faveur des familles d'agents victimes de la guerre.

Le Comité ajourne à huitaine l'examen de cette question.

Questions diverses.-

- Questions diverses -

Délégation de signature à M. ARON.-

Les actes engageant la Société Nationale délibérés par le Conseil d'Administration ou le Comité de Direction devant porter, pendant la suppléance du Président, les signatures conjointes des deux Vice-Présidents et l'un de ceux-ci pouvant être, momentanément, empêché de signer, le Comité donne délégation à M. ARON, pendant cette suppléance, et par application des articles 14 et 15 des Statuts, pour la signature des dits actes.

La séance est levée à 15 heures 45.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

PROJET

Comité de Direction

Séance du 9 avril 1940

La séance est ouverte à 15 heures, sous la présidence de
M. GRIMPRET.

Sont présents : MM. GRIMPRET, Vice-Président
MARLIO, Vice-Président

BOUFFANDEAU
BOUTHILLIER
ARON

TIRARD
GOY
FRÉDAULT

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

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

MM. MORONI, Commissaire suppléant
RENDU, Commissaire adjoint.

Adoption du
procès-verbal.-

QUESTION I - Adoption du procès-verbal.-

Sur la proposition de M. GRIMPRET, le procès-verbal de la
séance du 2 avril 1940 est adopté.

Comptes rendus
hebdomadaires.-

QUESTION II - Comptes rendus hebdomadaires.-

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

M. LE BESNERAIS rend compte de la situation.

2°) Trésorerie.

M. FILIPPI rend compte de la situation.

Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Comité de Direction dans sa séance du 30 août 1939.-

QUESTION II^{bis} - Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Comité de Direction dans sa séance du 30 août 1939.-

M. GRIMPRET rend compte des affaires suivantes qu'il a approuvées en vertu de la délégation de pouvoirs qui a été donnée au Président par le Comité dans sa séance du 30 août 1939.

- Avenant au contrat de concession d'un terrain de 4.000 m² dans la gare de Paris-Ivry consenti à la Compagnie des Forges de Châtillon-Commentry et Neuves-Maisons.

Il s'agit de modifier la clause de révision du taux de la redevance annuelle et de porter cette dernière de 43.880 fr à 55.000 fr, jusqu'au 30 septembre 1944..

- Avenant au marché de réparation de wagons passé entre la Compagnie P.L.M. et la Société d'Outillage Mécanique et Usinage d'Artillerie (S.O.M.U.A.) - (Montant de l'avenant : 1.475.402 fr, le montant primitif du marché pour 1938 étant de 8.476.461 fr).

Il s'agit de réviser le taux horaire de rémunération consenti à la S.O.M.U.A. pour tenir compte, d'une part, de la hausse des salaires et, d'autre part, des modifications apportées par la S.N.C.F. au programme des travaux confiés à cette Société.

D'autre part, en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués par M. le Président et dont il a été rendu compte au Comité dans sa séance du 5 septembre 1939, M. LE DIRECTEUR GENERAL a approuvé les affaires suivantes :

.....

- Cession à la Société des Aciéries de Longwy d'un terrain sis à Veyres sur la ligne de Libourne à Bordeaux - Région Sud-Ouest - Montant 695.000 fr + 14.500 fr pour frais d'étude, de mesurage, piquetage et confection des plans.

Il s'agit d'un terrain qui ne présente aucune utilité pour la S.N.C.F. L'Etat-Major de l'Armée, 4ème Bureau, n'a pas d'objection à cette cession, et le Ministre des Travaux Publics ne s'oppose pas à la désaffectation de ce terrain.

Tarifs -

- Agenant à la Convention à prix convenus passée avec la Société "Les Fils de M. BARDINET" pour le transport de rhums, liqueurs et spiritueux.

Les mesures envisagées procureront à la S.N.C.F. un supplément de recettes annuel de 584.000 fr.

- Insertion dans le chapitre 18 du tarif spécial G.V. n° 3 d'un paragraphe nouveau applicable aux fromages expédiés par wagons complets de Tournemire-Roquefort à destination de Marseille et inversement.

Il s'agit de maintenir un trafic annuel d'environ 1.900 tonnes, dont l'acheminement ne peut être réalisé qu'en grande vitesse.

- Modification :
 - à l'annexe II aux tarifs généraux applicables aux voyageurs, bagages et chiens accompagnés ;
 - à l'annexe H aux tarifs généraux pour le transport des marchandises ;
 - à la liste des embranchements particuliers dont l'origine est située entre deux gares (ou plus) (P.V. n° 29, chapitre 2) ;
 - au Tableau III annexé au tarif spécial n° 129, chapitre 16 ;
 - à la nomenclature des gares et des localités desservies.

Il s'agit de réaliser les aménagements tarifaires nécessités par le rattachement à la Région Sud-Ouest de la section de ligne

.....

d'Angoulême à Saint-Michel-sur-Charente, appartenant antérieurement à la Région Ouest.

- Application des prix du barème spécial n° 2 prévus au chapitre 1er - § II du tarif G.V. n° I pour les expéditions d'au moins 300 kg ou payant pour ce poids, aux envois de colis de commissionnaires-messagers effectués dans la relation Paris-Genève-Cornavin ou inversement.

Il s'agit :

- de maintenir le trafic des exportations sur la Suisse, via Genève ;
- de faire bénéficier les envois que les commissionnaires-messagers expédient à destination de la Suisse, via Genève-Cornavin, de la même tarification que celle applicable via Vallorbe, afin de mettre sur un pied d'égalité les expéditeurs effectuant leur trafic d'exportation par l'une ou l'autre de ces voies.

Modifications à la nomenclature des gares et des localités desservies.

Ces modifications, qui intéressent 3 gares, sont la conséquence de la fermeture, à partir du 1er avril 1940, au service des voyageurs, des bagages, des chiens accompagnés et des colis express de la section de ligne Auneau-Embranchement (exclu) à Gallardon-Pont (inclus).

.....

Marchés et
Commandes.-

QUESTION III - Marchés et Commandes.-

Le Comité approuve le marché suivant :

- Marché avec la Compagnie Industrielle de Matériel de Transport (C.I.M.T.) pour l'exécution de petites réparations ou "levages" de machines et tenders (Durée un an, avec faculté de reconduction pour deux périodes successives de six mois - Dépense 25 millions environ pour deux ans).

Service
Commercial.-

QUESTION IV - Service Commercial.-

- Relèvement des tarifs et allocations du service de factage et de camionnage aux gares de Nantes pour la desserte de Nantes (178.700 habitants) ;
- extension de ce service aux marchandises transportées par wagon complet ;
 - création d'un service de factage et de camionnage à la gare de Pont-Rousseau pour la desserte de la localité de Rezé (12.300 habitants) ;
 - substitution d'un traité unique passé avec la Société des anciens Etablissements Paul Grandjouan aux divers traités conclus entre ses prédécesseurs (M.M. LUCAS-UNDERBERG) et les Régions Ouest et Sud-Ouest.

Le Comité approuve les propositions qui lui sont soumises.

Projets.-

QUESTION V - Projets.-

- Gare de Boulogne-ville et abords : achèvement de la gare de marée, suppression des P.N. n^{os} 143, 144 et 144bis et construction d'un pont-route sur la Liane (4.050.000 fr) (Suite à la décision du Comité de Direction du 2 avril).

Le Comité approuve, sous réserve de quelques modifications adoptées en séance, le texte de la lettre destinée à soumettre ce projet au Ministre.

.....

Assemblée Générale des
actionnaires de la
S.N.C.F.-

QUESTION VI - Assemblée Générale des
actionnaires de la S.N.C.F.-

Le Comité examine les mesures à prendre en vue de la préparation de l'Assemblée Générale des Actionnaires de la S.N.C.F., notamment la constitution d'une Commission, composée de MM. BOUFFANDEAU, FREDULT, TOUTEE, de TARDE et JACQUET, chargée d'examiner, d'une part, les comptes et bilans, qui devront être soumis au Conseil dans sa séance de mai et, d'autre part, le rapport à l'Assemblée Générale, qui devra être soumis au Conseil dans sa séance de juin.

Projet d'arrangement fixant
les conditions dans lesquelles
le service des marchandises
sera assuré par la
Compagnie du Chemin de fer
Métropolitain de Paris sur
la ligne de Paris-Luxembourg
à Massy-Palaiseau et l'em-
branchement de Bourg-la-
Reine à Sceaux-Robinson
(Suite à la décision du Co-
mité de Direction du 5 mars).

QUESTION VII - Projet d'arrangement fixant
les conditions dans lesquelles le service
des marchandises sera assuré par la Compa-
gnie du Chemin de fer Métropolitain de Paris
sur la ligne de Paris-Luxembourg à Massy-
Palaiseau et l'embranchement de Bourg-la-
Reine à Sceaux-Robinson (Suite à la décision
du Comité de Direction du 5 mars).

Le Comité approuve les propositions qui lui sont sou-
mises.

Consortium Forestier et
Maritime.-

QUESTION VIII - Consortium Forestier
et Maritime.-

Le Comité décide de porter de 7 à 8 le nombre des membres du Comité de gestion de ce Consortium et désigne M. ALLEGRE pour occuper ce nouveau siège. Il approuve les propositions qui lui sont soumises en ce qui concerne la rémunération allouée à
M. ALLEGRE.

.....

Mesures en faveur des familles d'agents victimes de la guerre.-

QUESTION IX - Mesures en faveur des familles d'agents victimes de la guerre.

Le Comité ajourne à huitaine l'examen de cette question.

Questions diverses.-

- Questions diverses -

Délégation de signature à M. ARON.-

Les actes engageant la Société Nationale délibérés par le Conseil d'Administration ou le Comité de Direction devant porter, pendant la suppléance du Président, les signatures conjointes des deux Vice-Présidents et l'un de ceux-ci pouvant être, momentanément, empêché de signer, le Comité donne délégation à M. ARON, pendant cette suppléance, et par application des articles 14 et 15 des Statuts, pour la signature des dits actes.

La séance est levée à 15 heures 45.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

PROJET

Comité de Direction

Séance du 9 avril 1940

La séance est ouverte à 15 heures, sous la présidence de
M. GRIMPRET.

Sont présents : MM. GRIMPRET, Vice-Président
MARLIO, Vice-Président

BOUFFANDEAU
BOUTHILLIER
ARON

TIRARD
GOY
FRÉDAULT

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

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

MM. MORONI, Commissaire suppléant
RENDU, Commissaire adjoint.

Adoption du
procès-verbal.-

QUESTION I - Adoption du procès-verbal.-

Sur la proposition de M. GRIMPRET, le procès-verbal de la
séance du 2 avril 1940 est adopté.

Comptes rendus
hebdomadaires.-

QUESTION II - Comptes rendus hebdomadaires.-

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

M. LE BESNERAIS rend compte de la situation.

2°) Trésorerie.

M. FILIPPI rend compte de la situation.

Compte rendu de la délégation
de pouvoirs donnée par le
Comité de Direction dans sa
séance du 30 août 1939.-

QUESTION II^{bis} - Compte rendu de la
délégation de pouvoirs donnée par le Comité
de Direction dans sa séance du 30 août 1939.-

M. GRIMPRET rend compte des affaires suivantes qu'il a approuvées en vertu de la délégation de pouvoirs qui a été donnée au Président par le Comité dans sa séance du 30 août 1939.

- Avenant au contrat de concession d'un terrain de 4.000 m² dans la gare de Paris-Ivry consenti à la Compagnie des Forges de Châtillon-Commentry et Neuves-Maisons.

Il s'agit de modifier la clause de révision du taux de la redevance annuelle et de porter cette dernière de 43.880 fr à 55.000 fr, jusqu'au 30 septembre 1944.

- Avenant au marché de réparation de wagons passé entre la Compagnie P.L.M. et la Société d'Outillage Mécanique et Usinage d'Artillerie (S.O.M.U.A.) - (Montant de l'avenant : 1.475.402 fr, le montant primitif du marché pour 1938 étant de 8.476.461 fr).

Il s'agit de réviser le taux horaire de rémunération consenti à la S.O.M.U.A. pour tenir compte, d'une part, de la hausse des salaires et, d'autre part, des modifications apportées par la S.N.C.F. au programme des travaux confiés à cette Société.

D'autre part, en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués par M. le Président et dont il a été rendu compte au Comité dans sa séance du 5 septembre 1939, M. LE DIRECTEUR GENERAL a approuvé les affaires suivantes :

.....

- Cession à la Société des Aciéries de Longwy d'un terrain sis à Veyres sur la ligne de Libourne à Bordeaux - Région Sud-Ouest - Montant 695.000 fr + 14.500 fr pour frais d'étude, de mesurage, piquetage et confection des plans.

Il s'agit d'un terrain qui ne présente aucune utilité pour la S.N.C.F. L'Etat-Major de l'Armée, 4ème Bureau, n'a pas d'objection à cette cession, et le Ministre des Travaux Publics ne s'oppose pas à la désaffectation de ce terrain.

Tarifs -

- Agencement à la Convention à prix convenus passée avec la Société "Les Fils de M. BARDINET" pour le transport de rhums, liqueurs et spiritueux.

Les mesures envisagées procureront à la S.N.C.F. un supplément de recettes annuel de 584.000 fr.

- Insertion dans le chapitre 18 du tarif spécial G.V. n° 3 d'un paragraphe nouveau applicable aux fromages expédiés par wagons complets de Tournemire-Roquefort à destination de Marseille et inversement.

Il s'agit de maintenir un trafic annuel d'environ 1.900 tonnes, dont l'acheminement ne peut être réalisé qu'en grande vitesse.

- Modification :
 - à l'annexe II aux tarifs généraux applicables aux voyageurs, bagages et chiens accompagnés ;
 - à l'annexe H aux tarifs généraux pour le transport des marchandises ;
 - à la liste des embranchements particuliers dont l'origine est située entre deux gares (ou plus) (P.V. n° 29, chapitre 2) ;
 - au Tableau III annexé au tarif spécial n° 129, chapitre 16 ;
 - à la nomenclature des gares et des localités desservies.

Il s'agit de réaliser les aménagements tarifaires nécessités par le rattachement à la Région Sud-Ouest de la section de ligne

.....

d'Angoulême à Saint-Michel-sur-Charente, appartenant antérieurement à la Région Ouest.

- Application des prix du barème spécial n° 2 prévus au chapitre 1er - § II du tarif G.V. n° I pour les expéditions d'au moins 300 kg ou payant pour ce poids, aux envois de colis de commissionnaires-messagers effectués dans la relation Paris-Genève-Cornavin ou inversement.

Il s'agit :

- de maintenir le trafic des exportations sur la Suisse, via Genève ;
- de faire bénéficier les envois que les commissionnaires-messagers expédient à destination de la Suisse, via Genève-Cornavin, de la même tarification que celle applicable via Vallorbe, afin de mettre sur un pied d'égalité les expéditeurs effectuant leur trafic d'exportation par l'une ou l'autre de ces voies.

Modifications à la nomenclature des gares et des localités desservies.

Ces modifications, qui intéressent 3 gares, sont la conséquence de la fermeture, à partir du 1er avril 1940, au service des voyageurs, des bagages, des chiens accompagnés et des colis express de la section de ligne Auneau-Embranchement (exclu) à Gallardon-Pont (inclus).

.....

Marchés et
Commandes.-

QUESTION III - Marchés et Commandes.-

Le Comité approuve le marché suivant :

- Marché avec la Compagnie Industrielle de Matériel de Transport (C.I.M.T.) pour l'exécution de petites réparations ou "levages" de machines et tenders (Durée un an, avec faculté de reconduction pour deux périodes successives de six mois - Dépense 25 millions environ pour deux ans).

Service
Commercial.-

QUESTION IV - Service Commercial.-

- Relèvement des tarifs et allocations du service de factage et de camionnage aux gares de Nantes pour la desserte de Nantes (178.700 habitants) ;
- extension de ce service aux marchandises transportées par wagon complet ;
 - création d'un service de factage et de camionnage à la gare de Iont-Rousseau pour la desserte de la localité de Rezé (12.300 habitants) ;
 - substitution d'un traité unique passé avec la Société des anciens Etablissements Paul Grandjouan aux divers traités conclus entre ses prédécesseurs (M.M. LUCAS-UNDERBERG) et les Régions Ouest et Sud-Ouest..

Le Comité approuve les propositions qui lui sont soumises.

Projets.-

QUESTION V - Projets.-

- Gare de Boulogne-ville et abords : achèvement de la gare de marée, suppression des P.N. n^{os} 143, 144 et 144bis et construction d'un pont-route sur la Liane (4.050.000 fr) (Suite à la décision du Comité de Direction du 2 avril).

Le Comité approuve, sous réserve de quelques modifications. adoptées en séance, le texte de la lettre destinée à soumettre ce projet au Ministre.

.....

Assemblée Générale des
actionnaires de la
S.N.C.F.-

QUESTION VI - Assemblée Générale des
actionnaires de la S.N.C.F.-

Le Comité examine les mesures à prendre en vue de la préparation de l'Assemblée Générale des Actionnaires de la S.N.C.F., notamment la constitution d'une Commission, composée de MM. BOUFFANDEAU, FREDALT, TOUTEE, de TARDE et JACQUET, chargée d'examiner, d'une part, les comptes et bilans, qui devront être soumis au Conseil dans sa séance de mai et, d'autre part, le rapport à l'Assemblée Générale, qui devra être soumis au Conseil dans sa séance de juin.

Projet d'arrangement fixant
les conditions dans lesquelles
le service des marchandises
sera assuré par la
Compagnie du Chemin de fer
Métropolitain de Paris sur
la ligne de Paris-Luxembourg
à Massy-Palaiseau et l'em-
branchement de Bourg-la-
Reine à Sceaux-Robinson
(Suite à la décision du Co-
mité de Direction du 5 mars).

QUESTION VII - Projet d'arrangement fixant
les conditions dans lesquelles le service
des marchandises sera assuré par la Compa-
gnie du Chemin de fer Métropolitain de Paris
sur la ligne de Paris-Luxembourg à Massy-
Palaiseau et l'embranchement de Bourg-la-
Reine à Sceaux-Robinson (Suite à la décision
du Comité de Direction du 5 mars).

Le Comité approuve les propositions qui lui sont sou-
mises.

Consortium Forestier et
Maritime.-

QUESTION VIII - Consortium Forestier
et Maritime.-

Le Comité décide de porter de 7 à 8 le nombre des membres du Comité de gestion de ce Consortium et désigne M. ALLEGRE pour occuper ce nouveau siège. Il approuve les propositions qui lui sont soumises en ce qui concerne la rémunération allouée à
M. ALLEGRE.

.....

Mesures en faveur des familles d'agents victimes de la guerre.-

QUESTION IX - Mesures en faveur des familles d'agents victimes de la guerre.

Le Comité ajourne à huitaine l'examen de cette question.

Questions diverses.-

- Questions diverses -

Délégation de signature à M. ARON.-

Les actes engageant la Société Nationale délibérés par le Conseil d'Administration ou le Comité de Direction devant porter, pendant la suppléance du Président, les signatures conjointes des deux Vice-Présidents et l'un de ceux-ci pouvant être, momentanément, empêché de signer, le Comité donne délégation à M. ARON, pendant cette suppléance, et par application des articles 14 et 15 des Statuts, pour la signature des dits actes.

La séance est levée à 15 heures 45.

De la part de M. GRELAT

Projet de procès-verbal
de la séance du Comité de Direction
du 9 avril 1940

soumis à l'approbation de

Monsieur FILIPPI
Secrétaire Général

[Signature]

10 avril 1940

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

PROJET

Comité de Direction

Séance du 9 avril 1940

La séance est ouverte à 15 heures, sous la présidence de
M. GRIMPRET.

Sont présents : MM. GRIMPRET, Vice-Président
MARLIO, Vice-Président

BOUFFANDEAU
BOUTHILLIER
ARON

TIRARD
GOY
FRÉDAULT

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

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

MM. MORONI, Commissaire suppléant
RENDU, Commissaire adjoint

Adoption du
procès-verbal.-

QUESTION I - Adoption du Procès-verbal.-

Sur la proposition de M. GRIMPRET, le procès-verbal de
la séance du 2 avril 1940 est adopté.

Comptes rendus
hebdomadaires.-

QUESTION II - Comptes rendus hebdomadaires.-

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

M. LE BESNERAIS rend compte de la situation.

2°) Trésorerie.

M. FILIPPI rend compte de la situation.

Compte rendu de la délégation
de pouvoirs donnée par le
Comité de Direction dans sa
séance du 30 août 1939.-

QUESTION II bis - Compte rendu de la
délégation de pouvoirs donnée par le Comité
de Direction dans sa séance du 30 août 1939.-

M. GRIMPRET rend compte des affaires suivantes qu'il a approuvées en vertu de la délégation de pouvoirs qui a été donnée au Président par le Comité dans sa séance du 30 août 1939.

- Avenant au contrat de concession d'un terrain de 4.000 m² dans la gare de Paris-Ivry consenti à la Compagnie des Forges de Châtillon-Commentry et Neuves-Maisons.

Il s'agit de modifier la clause de révision du taux de la redevance annuelle et de porter cette dernière de 43.880 fr à 55.000 fr, jusqu'au 30 septembre 1944.

- Avenant au marché de réparation de wagons passé entre la Compagnie P.L.M. et la Société d'Outillage Mécanique et Usinage d'Artillerie (S.O.M.U.A.) - (Montant de l'avenant : 1.475.402 fr, le montant primitif du marché pour 1938 étant de 8.476.461 fr).

Il s'agit de réviser le taux horaire de rémunération consenti à la S.O.M.U.A. pour tenir compte, d'une part, de la hausse des salaires et, d'autre part, des modifications apportées par la S.N.C.F. au programme des travaux confiés à cette Société.

D'autre part, en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués par M. le Président et dont il a été rendu compte au Comité dans sa séance du 5 septembre 1939, M. LE DIRECTEUR GENERAL a approuvé les affaires suivantes :

.....

- Cession à la Société des Aciéries de Longwy d'un terrain sis à Veyres sur la ligne de Libourne à Bordeaux - Région Sud-Ouest -
Montant 695.000 fr + 14.500 fr pour frais d'étude, de mesurage, piquetage et confection des plans.

Il s'agit d'un terrain qui ne présente aucune utilité pour la S.N.C.F. L'Etat-Major de l'Armée, 4ème Bureau, n'a pas d'objection à cette cession, et le Ministre des Travaux Publics ne s'oppose pas à la désaffectation de ce terrain.

Tarifs -

- Avenant à la Convention à prix convenus passée avec la Société "Les Fils de M. BARDINET" pour le transport de rhums, liqueurs et spiritueux.

Les mesures envisagées procureront à la S.N.C.F. un supplément de recettes annuel de 584.000 fr.

- Insertion dans le chapitre 18 du tarif spécial C.V. n° 3 d'un paragraphe nouveau applicable aux fromages expédiés par wagons complets de Tournemire-Roquefort à destination de Marseille et inversement.

Il s'agit de maintenir un trafic annuel d'environ 1.900 tonnes, dont l'acheminement ne peut être réalisé qu'en grande vitesse.

.....

Modification :

- à l'annexe II aux tarifs généraux applicables aux voyageurs, bagages et chiens accompagnés ;
- à l'annexe H aux tarifs généraux pour le transport des marchandises ;
- à la liste des embranchements particuliers dont l'origine est située entre deux gares (ou plus) (P.V.n°29, chap.2) ;
- au Tableau III annexé au tarif spécial n° 129, chap. 16 ;
- à la nomenclature des gares et des localités desservies.

Il s'agit de réaliser les aménagements tarifaires nécessités par le rattachement à la Région Sud-Ouest de la section de ligne d'Angoulême à Saint-Michel-sur-Charente, appartenant antérieurement à la Région Ouest.

- Application des prix du barème spécial n° 2 prévus au chapitre 1er - § II du tarif G.V.n° 1 pour les expéditions d'au moins 300 kg ou payant pour ce poids, aux envois de colis de commissionnaires-messagers effectués dans la relation Paris-Genève-Cornavin ou inversement.

Il s'agit :

- de maintenir le trafic des exportations sur la Suisse, via Genève ;
- de faire bénéficier les envois que les commissionnaires-messagers expédient à destination de la Suisse, via Genève-Cornavin, de la même tarification que celle applicable via Vallorbe, afin de mettre sur un pied d'égalité les expéditeurs effectuant leur trafic d'exportation par l'une ou l'autre de ces voies.

Modifications à la nomenclature des gares et des localités desservies.

Ces modifications, qui intéressent 3 gares, sont la conséquence de la fermeture, à partir du 1er avril 1940, au service des voyageurs, des bagages, des chiens accompagnés et des colis express de la section de ligne Auneau-Embranchement (exclu) à Gallardon-Pont (inclus).

.....

Marchés et
Commandes.

QUESTION III - Marchés et Commandes.

Le Comité approuve le marché suivant :

- Marché avec la Compagnie Industrielle de Matériel de Transport (C.I.M.T.) pour l'exécution de petites réparations ou "levages" de machines et tenders (Durée un an, avec faculté de reconduction pour deux périodes successives de six mois - Dépense 25 millions environ pour deux ans).

Service
Commercial.

QUESTION IV - Service Commercial.

- Relèvement des tarifs et allocations du service de factage et de camionnage aux gares de Nantes pour la desserte de Nantes (178.700 habitants);
- extension de ce service aux marchandises transportées par wagon complet ;
 - création d'un service de factage et de camionnage à la gare de Pont-Rousseau pour la desserte de la localité de Rezé (12.300 habitants) ;
 - substitution d'un traité unique passé avec la Société des anciens Etablissements Paul Grandjouan aux divers traités conclus entre ses prédécesseurs (M.M. LUCAS-UNDERSBERG) et les Régions Ouest et Sud-Ouest.

Le Comité approuve les propositions qui lui sont
soumises.

Projets.

QUESTION V - Projets.

- Gare de Boulogne-ville et abords : achèvement de la gare de marée, suppression des P.N. nos 143, 144 et 144bis et construction d'un pont-route sur la Liane (4.050.000 fr) (Suite à la décision du Comité de Direction du 2 avril)

Le Comité approuve, sous réserve de ^{quelques} modifications ~~xx~~
adoptées en séance,
~~xxxxx~~ le texte de la lettre destinée à soumettre ce projet
au Ministre.

.....

Assemblée générale des actionnaires de la S.N.C.F.

QUESTION VI - Assemblée générale des actionnaires de la S.N.C.F.

Le Comité examine les mesures à prendre en vue de la préparation de l'Assemblée générale des actionnaires de la S.N.C.F., notamment ~~xxxxxxxxxxxxxxxxxxxx~~ la constitution d'une Commission, composée de MM. BOUFFANDEAU, FREDAUT, TOUTEE, de TARDE et JACQUET, chargée d'examiner, d'une part, les comptes et bilans, qui devront être soumis au Conseil dans sa séance de mai et, d'autre part, le rapport à l'Assemblée générale, qui devra être soumis au Conseil dans sa séance de juin.

Projet d'arrangement fixant les conditions dans lesquelles le service des marchandises sera assuré par la Compagnie du Chemin de fer métropolitain de Paris sur la ligne de Paris-Luxembourg à Massy-Palaiseau et l'embranchement de Bourg-la-Reine à Sceaux-Robinson (Suite à la décision du Comité de Direction du 5 mars.)

QUESTION VII - Projet d'arrangement fixant les conditions dans lesquelles le service des marchandises sera assuré par la Compagnie du Chemin de fer métropolitain de Paris sur la ligne de Paris-Luxembourg à Massy-Palaiseau et l'embranchement de Bourg-la-Reine à Sceaux-Robinson (Suite à la décision du Comité de Direction du 5 mars).

Le Comité approuve les propositions qui lui sont soumises.

Consortium Forestier et Maritime.

QUESTION VIII - Consortium Forestier et Maritime.

Le Comité décide de porter de 7 à 8 le nombre des membres du Comité de gestion de ce Consortium et désigne M. ALLEGRE, pour occuper ce nouveau siège. Il approuve les propositions qui lui sont soumises en ce qui concerne la rémunération allouée à M. ALLEGRE.

.....

Mesures en faveur des familles d'agents victimes de la guerre.

QUESTION IX - Mesures en faveur des familles d'agents victimes de la guerre.

Le Comité ajourne à huitaine l'examen de cette question.

Questions diverses.

- Questions diverses -

Délégation de signature à M. ARON.

Les actes engageant la Société Nationale délibérés par le Conseil d'Administration ou le Comité de Direction devant porter, pendant la suppléance du Président, les signatures conjointes des deux Vice -Présidents et l'un de ceux-ci pouvant être, momentanément, empêché de signer, le Comité donne délégation à M. ARON, pendant cette suppléance, et par application des articles 14 et 15 des statuts, pour la signature des dits actes.

La séance est levée à 15 heures 45.

De la part de M. GRELAT

Projet de procès-verbal
de la séance du Comité de Direction
du 9 avril 1940

soumis à l'approbation de

Monsieur LE BESNERAIS
Directeur Général

Vu pour le 11/4
10 avril 1940

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

PROJET

Comité de Direction

Séance du 9 avril 1940

La séance est ouverte à 15 heures, sous la présidence de
M. GRIMPRET.

Sont présents : MM. GRIMPRET, Vice-Président
MARLIO, Vice-Président

BOUFFANDEAU
BOUTHILLIER
ARON

TIRARD
GOY
FRÉDAULT

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

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

MM. MORONI, Commissaire suppléant
RENDU, Commissaire adjoint

Adoption du
procès-verbal.-

QUESTION I - Adoption du Procès-verbal.-

Sur la proposition de M. GRIMPRET, le procès-verbal de
la séance du 2 avril 1940 est adopté .

Comptes rendus
hebdomadaires.-

QUESTION II - Comptes rendus hebdomadaires.-

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

M. LE BESNERAIS rend compte de la situation.

2°) Trésorerie.

M. FILIPPI rend compte de la situation.

.....

Compte rendu de la délégation
de pouvoirs donnée par le
Comité de Direction dans sa
séance du 30 août 1939.-

QUESTION II bis - Compte rendu de la
délégation de pouvoirs donnée par le Comité
de Direction dans sa séance du 30 août 1939.-

M. GRIMPRET rend compte des affaires suivantes qu'il a approuvées en vertu de la délégation de pouvoirs qui a été donnée au Président par le Comité dans sa séance du 30 août 1939.

- Avenant au contrat de concession d'un terrain de 4.000 m² dans la gare de Paris-Ivry consenti à la Compagnie des Forges de Châtillon-Commentry et Neuves-Maisons.

Il s'agit de modifier la clause de révision du taux de la redevance annuelle et de porter cette dernière de 43.880 fr à 55.000 fr, jusqu'au 30 septembre 1944.

- Avenant au marché de réparation de wagons passé entre la Compagnie P.L.M. et la Société d'Outillage Mécanique et Usinage d'Artillerie (S.O.M.U.A.) - (Montant de l'avenant : 1.475.402 fr, le montant primitif du marché pour 1938 étant de 8.476.461 fr).

Il s'agit de réviser le taux horaire de rémunération consenti à la S.O.M.U.A. pour tenir compte, d'une part, de la hausse des salaires et, d'autre part, des modifications apportées par la S.N.C.F. au programme des travaux confiés à cette Société.

D'autre part, en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués par M. le Président et dont il a été rendu compte au Comité dans sa séance du 5 septembre 1939, M. LE DIRECTEUR GENERAL a approuvé les affaires suivantes :

.....

- Cession à la Société des Aciéries de Longwy d'un terrain sis à Veyres sur la ligne de Libourne à Bordeaux - Région Sud-Ouest - Montant 695.000 fr + 14.500 fr pour frais d'étude, de mesurage, piquetage et confection des plans.

Il s'agit d'un terrain qui ne présente aucune utilité pour la S.N.C.F. L'Etat-Major de l'Armée, 4ème Bureau, n'a pas d'objection à cette cession, et le Ministre des Travaux Publics ne s'oppose pas à la désaffectation de ce terrain.

Tarifs -

- Avenant à la Convention à prix convenus passée avec la Société "Les Fils de M. BARDINET" pour le transport de rhums, liqueurs et spiritueux.

Les mesures envisagées procureront à la S.N.C.F. un supplément de recettes annuel de 584.000 fr.

- Insertion dans le chapitre 18 du tarif spécial G.V. n° 3 d'un paragraphe nouveau applicable aux fromages expédiés par wagons complets de Tournemire-Roquefort à destination de Marseille et inversement.

Il s'agit de maintenir un trafic annuel d'environ 1.900 tonnes, dont l'acheminement ne peut être réalisé qu'en grande vitesse.

.....

Modification :

- à l'annexe II aux tarifs généraux applicables aux voyageurs, bagages et chiens accompagnés ;
- à l'annexe H aux tarifs généraux pour le transport des marchandises ;
- à la liste des embranchements particuliers dont l'origine est située entre deux gares (ou plus) (P.V.n°29, chap.2) ;
- au Tableau III annexé au tarif spécial n° 129, chap. 16 ;
- à la nomenclature des gares et des localités desservies.

Il s'agit de réaliser les aménagements tarifaires nécessités par le rattachement à la Région Sud-Ouest de la section de ligne d'Angoulême à Saint-Michel-sur-Charente, appartenant antérieurement à la Région Ouest.

- Application des prix du barème spécial n° 2 prévus au chapitre Ier - § II du tarif G.V.n° I pour les expéditions d'au moins 300 kg ou payant pour ce poids, aux envois de colis de commissionnaires-messagers effectués dans la relation Paris-Genève-Cornavin ou inversement.

Il s'agit :

- de maintenir le trafic des exportations sur la Suisse, via Genève ;
- de faire bénéficier les envois que les commissionnaires-messagers expédient à destination de la Suisse, via Genève-Cornavin, de la même tarification que celle applicable via Vallorbe, afin de mettre sur un pied d'égalité les expéditeurs effectuant leur trafic d'exportation par l'une ou l'autre de ces voies.

Modifications à la nomenclature des gares et des localités desservies.

Ces modifications, qui intéressent 3 gares, sont la conséquence de la fermeture, à partir du 1er avril 1940, au service des voyageurs, des bagages, des chiens accompagnés et des colis express de la section de ligne Auneau-Embranchement (exclu) à Gallardon-Pont (inclus).

.....

Marchés et
Commandes.

QUESTION III - Marchés et Commandes.

Le Comité approuve le marché suivant :

- Marché avec la Compagnie Industrielle de Matériel de Transport (C.I.M.T.) pour l'exécution de petites réparations ou "levages" de machines et tenders (Durée un an, avec faculté de reconduction pour deux périodes successives de six mois - Dépense 25 millions environ pour deux ans).

Service
Commercial.

QUESTION IV - Service Commercial.

- Relèvement des tarifs et allocations du service de factage et de camionnage aux gares de Nantes pour la desserte de Nantes (178.700 habitants);
- extension de ce service aux marchandises transportées par wagon complet ;
 - création d'un service de factage et de camionnage à la gare de Pont-Rousseau pour la desserte de la localité de Rezé (12.300 habitants) ;
 - substitution d'un traité unique passé avec la Société des anciens Etablissements Paul Grandjouan aux divers traités conclus entre ses prédécesseurs (M.M. LUCAS-UNDERBERG) et les Régions Ouest et Sud-Ouest,

Le Comité approuve les propositions qui lui sont
soumises.

Projets.

QUESTION V - Projets.

- Gare de Boulogne-ville et abords : achèvement de la gare de marée, suppression des P.N. n^{os} 143, 144 et 144bis et construction d'un pont-route sur la Liane (4.050.000 fr) (Suite à la décision du Comité de Direction du 2 avril)

Le Comité approuve, sous réserve de ^{quelques} modifications ~~xxx~~
adoptées en séance,
~~xxxxx~~ le texte de la lettre destinée à soumettre ce projet
au Ministre.

.....

Assemblée générale des actionnaires de la S.N.C.F.

QUESTION VI - Assemblée générale des actionnaires de la S.N.C.F.

Le Comité examine les mesures à prendre en vue de la préparation de l'Assemblée générale des actionnaires de la S.N.C.F., notamment ~~l'examen des comptes et bilans~~ la constitution d'une Commission, composée de MM. BOUFFANDEAU, FREDAULT, TOUTEE, de TARDE et JACQUET, chargée d'examiner, d'une part, les comptes et bilans, qui devront être soumis au Conseil dans sa séance de mai et, d'autre part, le rapport à l'Assemblée générale, qui devra être soumis au Conseil dans sa séance de juin.

Projet d'arrangement fixant les conditions dans lesquelles le service des marchandises sera assuré par la Compagnie du Chemin de fer Métropolitain de Paris sur la ligne de Paris-Luxembourg à Massy-Palaiseau et l'embranchement de Bourg-la-Reine à Sceaux-Robinson
(Suite à la décision du Comité de Direction du 5 mars.)

QUESTION VII - Projet d'arrangement fixant les conditions dans lesquelles le service des marchandises sera assuré par la Compagnie du Chemin de fer Métropolitain de Paris sur la ligne de Paris-Luxembourg à Massy-Palaiseau et l'embranchement de Bourg-la-Reine à Sceaux-Robinson (Suite à la décision du Comité de Direction du 5 mars).

Le Comité approuve les propositions qui lui sont soumises.

Consortium Forestier et Maritime.

QUESTION VIII - Consortium Forestier et Maritime.

Le Comité décide de porter de 7 à 8 le nombre des membres du Comité de gestion de ce Consortium et désigne M. ALLEGRE, pour occuper ce nouveau siège. Il approuve les propositions qui lui sont soumises en ce qui concerne la rémunération allouée à M. ALLEGRE.

.....

Mesures en faveur des familles d'agents victimes de la guerre.

QUESTION IX - Mesures en faveur des familles d'agents victimes de la guerre.

Le Comité ajourne à huitaine l'examen de cette question.

Questions diverses.

- Questions diverses -

Délégation de signature à M. ARON.

Les actes engageant la Société Nationale délibérés par le Conseil d'Administration ou le Comité de Direction devant porter, pendant la suppléance du Président, les signatures conjointes des deux Vice -Présidents et l'un de ceux-ci pouvant être, momentanément, empêché de signer, le Comité donne délégation à M. ARON, pendant cette suppléance, et par application des articles 14 et 15 des Statuts, pour la signature des dits actes.

La séance est levée à 15 heures 45.

De la part de M. GRELAT

Projet de procès-verbal
de la séance du Comité de Direction
du 9 avril 1940

| soumis à l'approbation de

Monsieur GRIMPRET
Vice-Président

10 avril 1940

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

PROJET

Comité de Direction

Séance du 9 avril 1940

1940
No. IV. 167

La séance est ouverte à 15 heures, sous la présidence de
M. GRIMPRET.

Sont présents : MM. GRIMPRET, Vice-Président
MARLIO, Vice-Président

BOUFFANDEAU
BOUTHILLIER
ARON

TIRARD
GOY
FRÉDAULT

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

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

MM. MORONI, Commissaire suppléant
RENDU, Commissaire adjoint

Adoption du
procès-verbal.

QUESTION I - Adoption du Procès-verbal.

Sur la proposition de M. GRIMPRET, le procès-verbal de
la séance du 2 avril 1940 est adopté.

Comptes rendus
hebdomadaires.

QUESTION II - Comptes rendus hebdomadaires.

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

M. LE BESNERAIS rend compte de la situation.

2°) Trésorerie.

M. FILIPPI rend compte de la situation.

.....

Compte rendu de la délégation
de pouvoirs donnée par le
Comité de Direction dans sa
séance du 30 août 1939.-

QUESTION II bis - Compte rendu de la
délégation de pouvoirs donnée par le Comité
de Direction dans sa séance du 30 août 1939.-

M. GRIMPRET rend compte des affaires suivantes qu'il a approuvées en vertu de la délégation de pouvoirs qui a été donnée au Président par le Comité dans sa séance du 30 août 1939.

- Avenant au contrat de concession d'un terrain de 4.000 m² dans la gare de Paris-Ivry consenti à la Compagnie des Forges de Châtillon-Commentry et Neuves-Maisons.

Il s'agit de modifier la clause de révision du taux de la redevance annuelle et de porter cette dernière de 43.880 fr à 55.000 fr, jusqu'au 30 septembre 1944.

- Avenant au marché de réparation de wagons passé entre la Compagnie P.L.M. et la Société d'Outillage Mécanique et Usinage d'Artillerie (S.O.M.U.A.) - (Montant de l'avenant : 1.475.402 fr, le montant primitif du marché pour 1938 étant de 8.476.461 fr).

Il s'agit de réviser le taux horaire de rémunération consenti à la S.O.M.U.A. pour tenir compte, d'une part, de la hausse des salaires et, d'autre part, des modifications apportées par la S.N.C.F. au programme des travaux confiés à cette Société.

D'autre part, en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués par M. le Président et dont il a été rendu compte au Comité dans sa séance du 5 septembre 1939, M. LE DIRECTEUR GENERAL a approuvé les affaires suivantes :

.....

- Cession à la Société des Aciéries de Longwy d'un terrain sis à Veyres sur la ligne de Libourne à Bordeaux - Région Sud-Ouest - Montant 695.000 fr + 14.500 fr pour frais d'étude, de mesurage, piquetage et confection des plans.

Il s'agit d'un terrain qui ne présente aucune utilité pour la S.N.C.F. L'Etat-Major de l'Armée, 4ème Bureau, n'a pas d'objection à cette cession, et le Ministre des Travaux Publics ne s'oppose pas à la désaffectation de ce terrain.

Tarifs -

- Avenant à la Convention à prix convenus passée avec la Société "Les Fils de M. BARDINET" pour le transport de rhums, liqueurs et spiritueux.

Les mesures envisagées procureront à la S.N.C.F. un supplément de recettes annuel de 584.000 fr.

- Insertion dans le chapitre 18 du tarif spécial G.V. n° 3 d'un paragraphe nouveau applicable aux fromages expédiés par wagons complets de Tournemire-Roquefort à destination de Marseille et inversement.

Il s'agit de maintenir un trafic annuel d'environ 1.900 tonnes, dont l'acheminement ne peut être réalisé qu'en grande vitesse.

.....

Modification :

- à l'annexe II aux tarifs généraux applicables aux voyageurs, bagages et chiens accompagnés ;
- à l'annexe H aux tarifs généraux pour le transport des marchandises ;
- à la liste des embranchements particuliers dont l'origine est située entre deux gares (ou plus) (P.V.n°29, chap.2) ;
- au Tableau III annexé au tarif spécial n° 129, chap. 16 ;
- à la nomenclature des gares et des localités desservies.

Il s'agit de réaliser les aménagements tarifaires nécessités par le rattachement à la Région Sud-Ouest de la section de ligne d'Angoulême à Saint-Michel-sur-Charente, appartenant antérieurement à la Région Ouest.

- Application des prix du barème spécial n° 2 prévus au chapitre 1er - § II du tarif G.V.n° I pour les expéditions d'au moins 300 kg. ou payant pour ce poids, aux envois de colis de commissionnaires-messagers effectués dans la relation Paris-Genève-Cornavin ou inversement.

Il s'agit :

- de maintenir le trafic des exportations sur la Suisse, via Genève ;
- de faire bénéficier les envois que les commissionnaires-messagers expédient à destination de la Suisse, via Genève-Cornavin, de la même tarification que celle applicable via Vallorbe, afin de mettre sur un pied d'égalité les expéditeurs effectuant leur trafic d'exportation par l'une ou l'autre de ces voies.

Modifications à la nomenclature des gares et des localités desservies.

Ces modifications, qui intéressent 3 gares, sont la conséquence de la fermeture, à partir du 1er avril 1940, au service des voyageurs, des bagages, des chiens accompagnés et des colis express de la section de ligne Auneau-Embranchement (exclu) à Gallardon-Pont (inclus).

.....

Marchés et
Commandes.

QUESTION III - Marchés et Commandes.

Le Comité approuve le marché suivant :

- Marché avec la Compagnie Industrielle de Matériel de Transport (C.I.M.T.) pour l'exécution de petites réparations ou "levages" de machines et tenders (Durée un an, avec faculté de reconduction pour deux périodes successives de six mois - Dépense 25 millions environ pour deux ans).

Service
Commercial.

QUESTION IV - Service Commercial.

Relèvement des tarifs et allocations du service de factage et de camionnage aux gares de Nantes pour la desserte de Nantes (178.700 habitants);

- extension de ce service aux marchandises transportées par wagon complet ;
- création d'un service de factage et de camionnage à la gare de Pont-Rousseau pour la desserte de la localité de Rezé (12.300 habitants) ;
- substitution d'un traité unique passé avec la Société des anciens Etablissements Paul Grandjouan aux divers traités conclus entre ses prédécesseurs (M.M. LUCAS-UNDERBERG) et les Régions Ouest et Sud-Ouest.

Le Comité approuve les propositions qui lui sont
soumises.

Projets.

QUESTION V - Projets.

- Gare de Boulogne-ville et abords : ^{quelques}achèvement de la gare de marée, suppression des P.N. nos 143, 144 et 144bis et construction d'un pont-route sur la Liane (4.050.000 fr) (Suite à la décision du Comité de Direction du 2 avril)

adoptés en Liane
Le Comité approuve, sous réserve de ^{quelques} modifications ~~de~~
~~forme~~, le texte de la lettre destinée à soumettre ce projet
au Ministre.

.....

Assemblée générale des actionnaires de la S.N.C.F.

QUESTION VI - Assemblée générale des actionnaires de la S.N.C.F.

Le Comité examine les mesures à prendre en vue de la préparation de l'Assemblée générale des actionnaires de la S.N.C.F., notamment ~~fixant d'accord sur~~ la constitution d'une Commission, composée de MM. BOUFFANDEAU, FREDAILL, TOUTEE, de TARDE et JACQUET, chargée d'examiner, d'une part, les comptes et bilans, qui devront être soumis au Conseil dans sa séance de mai et, d'autre part, le rapport à l'Assemblée générale, qui devra être soumis au Conseil dans sa séance de juin.

Projet d'arrangement fixant les conditions dans lesquelles le service des marchandises sera assuré par la Compagnie du Chemin de fer Métropolitain de Paris sur la ligne de Paris-Luxembourg à Massy-Palaiseau et l'embranchement de Bourg-la-Reine à Sceaux-Robinson (Suite à la décision du Comité de Direction du 5 mars.)

QUESTION VII - Projet d'arrangement fixant les conditions dans lesquelles le service des marchandises sera assuré par la Compagnie du Chemin de fer Métropolitain de Paris sur la ligne de Paris-Luxembourg à Massy-Palaiseau et l'embranchement de Bourg-la-Reine à Sceaux-Robinson (Suite à la décision du Comité de Direction du 5 mars).

Le Comité approuve les propositions qui lui sont soumises.

Consortium Forestier et Maritime.

QUESTION VIII - Consortium Forestier et Maritime.

Le Comité décide de porter de 7 à 8 le nombre des membres du Comité de gestion de ce Consortium et désigne M. ALLEGRE, pour occuper ce nouveau siège. Il approuve les propositions qui lui sont soumises en ce qui concerne la rémunération allouée à M. ALLEGRE.

.....

Mesures en faveur des familles d'agents victimes de la guerre.

QUESTION IX - Mesures en faveur des familles d'agents victimes de la guerre.

Le Comité ajourne à huitaine l'examen de cette question.

Questions diverses.

- Questions diverses -

Délégation de signature à M. ARON.

Les actes engageant la Société Nationale délibérés par le Conseil d'Administration ou le Comité de Direction devant porter, pendant la suppléance du Président, les signatures conjointes des deux Vice -Présidents et l'un de ceux-ci pouvant être, momentanément, empêché de signer, le Comité donne délégation à M. ARON, pendant cette suppléance, et par application des articles 14 et 15 des Statuts, pour la signature des dits actes.

La séance est levée à 15 heures 45.

Comité de Direction
du 9 avril 1940

Sténographie Pierre et Coirge

1. M. A. B. le P. L. L. L.

— M. L. L. L. L.

— M. L. L. L. L.

— M. L. L. L. L.

— M. L. L. L. L.

18/4

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Comité de Direction

Séance du 9 avril 1940

La séance est ouverte à 15 heures, sous la présidence de M. GRIMPERT.

Sont présents : M.M. GRIMPERT, Vice-Président
MARLIG, Vice-Président

BOUFFARDEAU
BOUTHILLIER
ARON

TIRARD
COI
FREDAULT

Assistent à la séance : M.M. LE BENEHRAIS, Directeur Général
BERTHÉLOT, Directeur Général Adjoint
FILIPPI, Secrétaire Général.

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

M.M. RONGHI, Commissaire suppléant
RENEW, Commissaire adjoint.

Adoption du Procès-Verbal.

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal.

M. GRIMPERT. - En ce qui concerne le Procès-Verbal de la dernière séance, j'ai une observation à présenter : ~~xxxxx~~ n'indique pas pourquoi j'ai précisé ~~xxxxx~~ séances. Il doit donc être complété à ce sujet et j'ai demandé l'insertion du passage suivant :

"Suppléance de M. le Président GUINARD.

" M. GRIMPERT donne lecture au Comité d'une lettre, en date du 2 avril, par laquelle M. le Président GUINARD l'informe que son Docteur lui prescrit un repos d'environ un mois, et le charge de la suppléance, par application des dispositions de l'article 9 des Statuts de la S.N.C.F.

"M. GRIMPET exprime à M. le Président GUINARD tous les regrets du Comité et tous ses vœux de prompt et complet "rétablissement."

Quelqu'un a-t-il d'autres observations ? Le Procès-Verbal est adopté sous réserve de cette addition.

Comptes rendus hebdomadaires.-

QUESTION II - Comptes rendus hebdomadaires.-

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

M. LE MESSIERAIS.- Le trafic-marchandises a été de nouveau très fort pendant la 14ème semaine ; l'augmentation du nombre des wagons chargés a atteint 22,6 %, alors qu'elle n'avait été que de 16,8 % la semaine précédente, en raison du lundi de Pâques.

Je vous rappelle que l'augmentation avait été respectivement de 16,1 % pendant la 13ème semaine, 21,3 % pendant la 14ème et 22 % pendant la 15ème. La progression est donc continue.

Le trafic a repris partout et tous les trafics sont en hausse. Les fournitures de matériel sont beaucoup plus aisées en raison des mesures que nous avons prises et aussi du fait que les industriels et commerçants font également, de leur côté, un sérieux effort pour libérer le matériel. Vous vous rappelez que nous avions, au mois de février dernier proposé au Ministre une modification des articles 61 et 66 des Tarifs Généraux pour le transport des marchandises, aux termes de laquelle notamment les marchandises dont la manutention incombe aux particuliers doivent être enlevées le jour

.....

même si elles ont été mises à disposition avant 8 heures, alors qu'auparavant, les destinataires devaient avoir été avisés la veille avant 18 heures.

Nous avons recherché par sondage, pendant la semaine du 18 au 24 mars, si cette disposition avait eu des résultats efficaces.

Ces sondages ont porté sur 13.746 wagons ; sur ces 13.746, 11.768 ont été libérés dans la journée même.

M. GRIMPREY. - Autrement dit, sans cette ~~disposition~~ disposition, ils auraient été immobilisés un jour de plus ?

M. LE GÉNÉRALAIS. - Oui.

D'autre part, nous avons institué des primes au déchargement pour les destinataires qui n'ont pas pu être avisés avant 8 heures et l'ont été entre 8 et 10 heures et qui, par suite, auraient droit à ne décharger que le lendemain. Les intéressés reçoivent une prime s'ils précèdent au déchargement le jour même. Dans cette même semaine, cette mesure a joué pour 3.000 wagons.

Nous accordons également une prime pour les déchargements opérés le samedi après-midi ou le dimanche. Cette mesure a joué pour 2.000 wagons.

Nous avons donc gagné, au total, 17.000 journées-wagons ; en admettant une rotation moyenne de 9 jours pour nos wagons, cela représente ^{près de} 2.000 wagons en plus.

M. BERTHELOT. - La cause est gagnée, bien qu'il y ait eu quelques protestations du commerce.

M. LE GÉNÉRAL..- Il est intéressant de disposer de 2.000 wagons de plus à l'heure actuelle.

M. HANTON..- Cela représente un capital de 150 M.

M. LE GÉNÉRAL..- Oui, de 150 à 160 M.

Nous avons pris encore toute une série de mesures pour améliorer la rotation du matériel. En particulier, nous avons repris le système des lotissements dans les triages, amélioration importante que nous avons réalisée depuis la création de la S.N.C.F. Mais la guerre avait tout bouleversé, du fait des modifications considérables des courants de trafic, alors qu'en temps de paix les lots ne variaient qu'avec une grande lenteur. La situation normale sera rétablie au 1^{er} mai, avec un changement de service.

Les triages sont maintenant à peu près tous à l'aise, sauf deux, Saint-Pierre-des-Corps et Bordeaux, mais surtout Saint-Pierre-des-Corps, où la gêne existe tous les jours, alors qu'elle ne se fait sentir à Bordeaux que 3 ou 4 jours par semaine.

La raison en est que le trafic de la Bretagne vers le Centre s'est beaucoup amplifié et qu'il passe par Saint-Pierre-des-Corps qui forme la croisée de la grande ligne Nantes-Tours-Vierzon-Saincaize et de la ligne Paris-Tours-Bordeaux ; c'est un triage extrêmement important. Il va falloir y exécuter des travaux ; nous vous soumettrons d'ailleurs le projet prochainement.

En ce qui concerne les recettes, les résultats de la 13^{ème} semaine ne signifient pas grand chose en raison du décalage des fêtes de Pâques.

L'augmentation des recettes marchandises, du fait du lundi de Pâques, n'est que de 62,2 % contre 85 % la semaine précédente. La différence est sensible.

Les recettes voyageurs ne sont en hausse que de 8,1 % parce que, si ~~xxxx~~ ^{cette semaine} comprend cette année les retours de vacances de Pâques, elle correspond, pour l'année dernière, au commencement des départs pour ces mêmes vacances.

L'augmentation des recettes totales, voyageurs et marchandises, est de 48,1 %.

Pour avoir une comparaison exacte avec l'année dernière, il faut attendre ^{la} ~~xxx~~ fin des semaines qui correspondaient l'année dernière aux vacances de Pâques.

L'état sanitaire du personnel continue à s'améliorer. Le pourcentage des agents malades ou blessés qui était de 4,9 % s'est abaissé à 4,6 %. La moyenne normale, à cette époque de l'année, est de l'ordre de 4 %. On peut donc considérer que la situation est à peu près redevenue normale.

M. GRIMPET - En ce qui concerne l'importance du trafic, j'ai remarqué que, pour la 18ème semaine, il y avait deux régions dont le trafic en marchandises avait augmenté de plus de 100 %, le Sud-Ouest et l'Est.

M. LE BESNEHAIS - C'est exact.

M. BERTHELOT - Au départ.

M. GRIMPET - Pour l'Ouest, l'augmentation du trafic total, marchandises et voyageurs, dépasse 100 %.

M. LE BESNEHAIS - Nos statistiques sont maintenant établies par région de départ. Nous ne donnons plus de recettes région par région, comme faisaient autrefois les Réseaux qui

.....

M. BERTHELOT. - Au point de vue de la circulation, il n'y a rien de saillant à signaler, que de menus incidents.

2°) Tresorerie. -

M. VILLIPI. - Au cours de la période du 30 mars au 5 avril, le montant des ressources à court terme a légèrement diminué ; cette diminution semble due, non pas à la baisse du taux d'intérêt, qui n'est entrée en vigueur qu'à partir du 5 avril, mais au fait qu'une Société qui possédait un certain nombre de billets de la S.B.C.F. - conformément d'ailleurs à l'intention qu'elle avait exprimée - leur a substitué des bons d'armement ; c'est par suite de cette opération que nos ressources à court terme ont diminué de 94 millions. Mais, dans l'ensemble, les résultats ont été conformes aux prévisions et même meilleurs, puisque, par rapport à la semaine dernière, nos prévisions font ressortir une amélioration de 20 millions, ce qui porte le montant de nos disponibilités à 1.770 millions à la fin du mois.

M. GRIGNET. - La Société dont vous venez de parler avait-elle intérêt à prendre des bons d'armement ?

M. VILLIPI. - Non. Le taux d'intérêt des billets de la S.B.C.F. est supérieur de 1 ou 2/100ème à celui des bons d'armement. C'est sans doute pour des raisons particulières, que j'ignore, que cette Société a préféré souscrire des bons d'armement.

.....

Compte rendu de la délégation
de pouvoirs donnée par le
Comité de Direction dans sa
séance du 30 août 1939.

bis
QUESTION II - Compte rendu de la
délégation de pouvoirs donnée par le
Comité de Direction dans sa séance du
30 août 1939.

M. GRIMPRET.- La lecture de ce compte rendu en séance ne paraît fastidieuse, puisque personne ne peut y ajouter d'observations. Ne pourrait-on le faire distribuer à l'avance ?

M. GRILLET.- On pourrait distribuer ce compte rendu le samedi soir pour les affaires remises en temps utile/et le compléter/éventuellement en faisant connaître en séance les affaires remises ultérieurement.

M. GRIMPRET.- Oui, pour ces dernières affaires, je lirai un additif au compte rendu distribué.

Pour aujourd'hui, j'ai à vous rendre compte des affaires suivantes que j'ai approuvées en vertu de la délégation de pouvoir qui a été donnée au Président par le Comité dans sa séance du 30 août 1939.

- Avenant au contrat de concession d'un terrain de 4.000 m² dans la gare de Paris-Ivry consenti à la Compagnie des Forges de Châtillon-Commeny et Neuve-Maison.

Il s'agit de modifier la clause de révision du taux de la redevance annuelle et de porter cette dernière de 43.880 fr à 55.000 fr, jusqu'au 30 septembre 1944.

- Avenant au marché de réparation de wagons passé entre la Compagnie P.L.M. et la Société d'Outillage Mécanique et Vainage d'Artillerie (S.O.M.V.A.) - (montant de l'avenant : 1.475.408 fr, le montant primitif du marché pour 1938 étant de 2.476.401 fr).

Il s'agit de réviser le taux horaire de rémunération

consenti à la S.S.M.U.A. pour tenir compte, d'une part, de la hausse des salaires et, d'autre part, des modifications apportées par la S.S.M.U.A. au programme des travaux confiés à cette société.

- D'autre part, en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués par M. le Président et dont il a été rendu compte au Comité dans sa séance du 5 septembre 1939, M. le DIRECTEUR GÉNÉRAL a approuvé les affaires suivantes :

Cession à la Société des Adéries de Longny d'un terrain sis à Vevres sur la ligne de Libourne à Bordeaux - Bassin Sud-Ouest - montant 893.000 fr + 14.500 fr pour frais d'étude, de mesurage, piquetage et confection des plans.

Il s'agit d'un terrain qui ne présente aucune utilité pour la S.S.M.U.A. L'Etat-Major de l'Armée, 4ème Bureau, n'a pas d'objection à cette cession, et le Ministre des Travaux Publics ne s'oppose pas à la déaffectation de ce terrain.

Tarifs -

Avant à la Convention à prix convenus passée avec la Société "Les Fils de M. GARDINER" pour le transport de rhums, liqueurs et spiritueux.

Les mesures envisagées procureront à la S.S.M.U.A. un supplément de recettes annuel de 584.000 fr.

Insertion dans le chapitre 18 du tarif spécial G.V. n°3 d'un paragraphe nouveau applicable aux fromages expédiés par wagons complets de Tourneville-Neufort à destination de Marseille et inversement.

Il s'agit de maintenir un trafic annuel d'environ 1.000 tonnes, dont l'acheminement ne peut être réalisé qu'en grande vitesse.

Modification :

- à l'annexe II aux tarifs généraux applicables aux voyageurs, bagages et chiens accompagnés ;
- à l'annexe H aux tarifs généraux pour le transport des marchandises ;
- à la liste des embranchements particuliers dont l'origine est située entre deux gares (ou plus) (P.V. n°29, chap.2) ;
ou
- au Tableau III annexé au tarif spécial n°129, chap.16 ;
- à la même nomenclature des gares et localités desservies.

Il s'agit de réaliser les aménagements tarifaires nécessaires cités par le rattachement à la Région Sud-Ouest de la section de ligne d'Angoulême à Saint-Michel-sur-Charente, appartenant antérieurement à la Région Ouest.

Application des prix du barème spécial V16 n°2 prévus au chapitre Ier - A III du tarif P.V. n°1 pour les expéditions d'au moins 300 kg ou payant pour ce poids, aux envois de colis de commissionnaires-messagers effectués dans la relation Paris-Genève-Cornavin ou inversement.

Il s'agit :

- de maintenir le trafic des exportations sur la Suisse, via Genève ;
- de faire bénéficier les envois que les Commissionnaires-messagers expédient à destination de la Suisse, via Genève-Cornavin, de la même tarification que celle applicable via Vallorbe, afin de mettre sur un pied d'égalité les expéditeurs effectuant leur trafic d'exportation par l'une ou l'autre de ces voies.

Modifications à la nomenclature des gares et des localités desservies.

Ces modifications qui intéressent 3 gares, sont la conséquence de la fermeture, à partir du 1er avril 1960, au service des voyageurs, des bagages, des chiens accompagnés et des colis express de la section de ligne Auneau-Embranchement (exclu) à Gallardon-Pont (inclus)

.....

Marchés et Commandes.-

QUESTIONS III - Marchés et Commandes.-

- Marché avec la Compagnie Industrielle de Matériel de Transport (C.I.M.T.) pour l'exécution de petites réparations ou "levages" de machines et tenders (durée un an, avec faculté de renouvellement pour deux périodes successives de six mois - Dépense 25 M. environ pour deux ans).-

M. LE PRÉSIDENT.- Vous n'ignorez pas que les circonstances présentes nous ont conduit à changer la politique que nous suivions en ce qui concerne les petites réparations de machines.

Avant la guerre, ~~xxxx~~ notre effort tendait à réduire le nombre des réparations à confier à l'industrie privée et à ~~xxxx~~ intensifier ~~xxxxx~~ en cette matière, le travail de nos ateliers. Mais, à l'heure actuelle, étant donné nos besoins en ce qui concerne/ les réparations de machines, et la nécessité où nous sommes d'employer pour la conduite des trains un personnel qui pouvait être utilisé aux travaux de réparations, notre politique consistait à faire faire par l'industrie privée les levages que nous effectuions auparavant dans nos ateliers. C'est ainsi que, pour la région du Nord, nous avons fait appel à la C.I.M.T., aux Ateliers de Blanc-Misseron et aux Ateliers de Construction de Saint-Denis. C'est la C.I.M.T. qui nous a proposé les prix horaires les plus avantageux : 24 fr 80 pour les machines et 22 fr 20 pour les tenders ; c'est pourquoi nous vous proposons de passer un marché avec cette Société. Elle a d'ailleurs accepté - ce qui est très intéressant pour nous à l'heure actuelle - que le contrat ne soit passé que pour un an, avec, toutefois, clause de tacite renouvellement pour deux périodes successives de six mois.

M. ARON. - Je voudrais attirer l'attention du Comité, encore que mon observation ne soit peut-être pas très importante, sur la clause de révision des prix en fonction des variations de salaires.

Il est dit ~~xxxxxxxxxxxx~~ à la page 4 du rapport qui nous est soumis : "La tendance actuelle des derniers arbitrages en matière de salaires a été, suivant en cela la nouvelle politique d'aide à la famille, d'accorder simultanément des majorations des salaires minima et des allocations familiales, et il est équitable d'en tenir compte aux réparateurs. Chaque prix horaire a donc été lié à un paramètre S, appelé salaire horaire moyen, lui-même fonction de la moyenne pondérée des salaires minima des ouvriers affectés aux réparations et des allocations familiales, selon la formule :

$$S = p (1 + a)''$$

Je crois que ce qui est dit de la tendance actuelle des arbitrages n'est pas exact. Je n'ai pas eu le temps de me référer aux textes, mais je suis convaincu qu'un texte, probablement ^{recommandé aux} un décret, a ~~xxxxxxxxxxxx~~ arbitres - si même il ne le leur a pas prescrit - d'éviter désormais toute majoration des allocations familiales. Ceci afin de rester dans l'esprit du nouveau Code de la Famille.

Je reconnais qu'autrefois les arbitres ayant à accorder une majoration de salaire ont jugé équitable d'en reporter une partie sur les allocations familiales. Mais lorsque le Gouvernement a instauré un nouveau régime d'allocations familiales, il a été demandé aux arbitres de ne plus majorer lesdites allocations.

.....

M. LE BERNIERAIS. - Ils seront cependant amenés à le faire et presque automatiquement, car les allocations familiales sont maintenant fonction du salaire moyen du département; s'il se produit une élévation de prix, le salaire moyen augmentera et les allocations familiales le seront également.

M. ARON. - Je conteste simplement ~~l'interprétation de la formule~~ ce qui est dit au rapport sur la tendance actuelle des arbitrages.

Par ailleurs, je ne comprends pas très bien la formule $S = p (1 + a)$, car a n'est pas défini. Je suppose qu'il faut l'interpréter ainsi : le salaire moyen se compose de deux éléments le salaire moyen proprement dit et les allocations familiales. Mais alors c'est une somme et non un produit.

M. LE BERNIERAIS. - Les allocations familiales ne sont pas payées directement par l'employeur. Il faut passer par l'intermédiaire d'une caisse de compensation, et a représente le pourcentage de salaire que les industriels doivent verser à cette caisse.

M. ARON. - J'accepte volontiers cette explication, mais le rapport aurait dû la donner.

M. LE BERNIERAIS. - C'est exact.

M. GRIMBERT. - Il n'y a pas d'autre observation ? Les propositions sont adoptées.

~~Service des affaires~~

~~Service des affaires~~

.....

Service Commercial.-

QUESTION IV - Service Commercial.-

- Relèvement des tarifs et allocations de service de factage et de camionnage aux gares de Nantes pour la desserte de Nantes (178.700 habitants) ;
- extension de ce service aux marchandises transportées par wagon complet ;
- création d'un service de factage et de camionnage à la gare de Pont-Rousseau pour la desserte de la localité de Rezé (12.300 habitants) ;
- substitution d'un traité unique passé avec la ~~xxxxxxx~~ Société des anciens Etablissements Paul Grandjean aux divers traités conclus entre ses prédécesseurs (E.M. LUCAS-UNDERBERG) et les Régions Ouest et Sud-Ouest.-

M. GRIMPAET.- Ces propositions ne donnent lieu à aucune observation ?

Elles sont adoptées.

Projets.-

QUESTION V - Projets.-

Gare de Boulogne-Ville et abords : achèvement de la gare de merée, suppression des P.M. nos 142, 144 et 144 bis et construction d'un pont-route sur la Liane (4.050.000 fr) (Suite à la décision du Comité de Direction du 2 avril).-

M. GRIMPAET.- Le projet de lettre qui a été distribué vous paraît-il répondre aux observations qui ont été échangées ?

Le passage important est le suivant :

"J'ai l'honneur d'attirer votre attention sur le fait que les travaux dont il s'agit, s'ils présentent, au point de vue chemin de fer un réel intérêt, ne sont cependant pas de ceux dont l'exécution est indispensable extempore de guerre au trafic du Chemin de fer.

"Mais le Chemin de fer n'est pas le seul intéressé, et c'est sur les vives instances du Service des Ponts et Chaussées et de la Chambre de Commerce que nous vous présentons le projet ci-joint, en vous demandant de bien vouloir nous dire si vous estimez que l'exécution des travaux doit être entreprise immédiatement. Bien entendu, il devrait être reconnu d'accord avec le Commissariat Général à la Construction et au Bâtiment que nous pourrions nous procurer, dans le cadre national, les moyens d'exécution utiles."

qu'en pensez-vous, M. BOUTHILLIER ?

M. BOUTHILLIER. - Je crois qu'on aurait pu être plus net. Le premier de ces deux paragraphes est très bien. Mais ensuite, j'ai je ne serais borné à dire que, dans ces conditions, nous prions le Ministre de bien vouloir nous faire connaître si, pour des raisons autres que celles intéressant le chemin de fer, il y a lieu d'entreprendre immédiatement ces travaux.

M. LE BERNERAIS. - Le premier paragraphe serait insuffisant à lui seul, puisqu'il se borne à dire que ces travaux ne sont pas indispensables au ^{regard} ~~réglé~~ du chemin de fer. Puisque nous soumettons le projet, il faut bien que nous disions pourquoi.

M. BOUTHILLIER. - Mais, précisément, j'avais demandé que nous ne présentions pas le projet.

M. LE BERNERAIS. - Le Service des Ponts et Chaussées et la Chambre de Commerce nous demandent de le présenter.

M. BOUTHILLIER. - Nous ne le présenterons que si le Gouvernement nous donne des instructions dans ce sens.

M. LE BERNERAIS. - Je crains qu'il y ait une confusion. Il s'agit d'une simple question de procédure administrative. Il faut bien, tout de même, que le Ministre soit saisi d'un dossier pour pouvoir décider si ces travaux doivent ou non être entrepris. Ce n'est qu'un projet, mais il est indispensable que nous le soumettions. Ou bien alors, il faudrait que nous répondions au Service des Ponts et Chaussées et à la Chambre de Commerce ^{de Boulogne} que, malgré leur insistance, nous refusons de le soumettre.

M. BOUTHILLIER. - Il faut que la Chambre de Commerce

.....

insiste auprès du Ministre des Travaux Publics pour que celui-ci nous demande de présenter le dossier.

M. LE BESNERAIS. - Non, c'est nous qui devons présenter le dossier; en tant que concessionnaires, c'est à nous qu'appartient l'initiative de présenter le projet, tout en faisant remarquer qu'il ne présente pas d'intérêt immédiat pour nous.

M. BOUTILLIER. - La lettre est très claire.

M. LE BESNERAIS. - Je commence par dire que l'exécution du projet n'est pas indispensable au trafic du chemin de fer en temps de guerre.

M. CRIMPEY. - Cela, nous le disons nettement.

M. BOUTILLIER. - Je vous avoue que je trouve cette façon de procéder curieuse. Je ne sais pas si c'est parce que je connais mal les rapports qui existent entre le S.N.C.F. et le Ministre des Travaux Publics. Mais la seule position logique me paraît être de ne pas présenter le projet, puisque nous considérons qu'il ne présente pas d'intérêt à notre point de vue.

M. CRIMPEY. - C'est un projet à frais communs.

M. LE BESNERAIS. - Oui, et il est entendu que c'est nous qui le ^{présentons.} ~~présentons~~ Je crois même que, du point de vue auquel vous vous placez, il vaut mieux que ce soit nous. ^{c'était} Si ~~c'était~~ la Chambre de Commerce qui le présentait, elle ne ferait certainement pas savoir au Ministre que nous estimons que ce projet ne présente pas d'intérêt immédiat pour nous.

M. BOUTILLIER. - Prenons, si vous le voulez, cette position, mais, alors, dites que vous n'êtes pas disposés à verser les 4 M., ~~puisque~~ puisque ce projet n'est pas utile pour votre trafic en temps de guerre.

.....

M. LE GÉNÉRAL. - Si, à l'inverse, il s'agissait d'un projet indispensable au point de vue chemin de fer, comportant une dépense de 27 M. dont 22 M. à la charge du chemin de fer et le reste à la charge de collectivités pour lesquelles le projet serait utile, mais non pas indispensable, il est évident que nous insistions pour qu'on verse quand même les 5 M. Dans de tels projets à fonds commun, c'est l'élément principal qui fait l'emporter.

M. BOUTILLIER. - Attendez donc qu'on vous demande ce projet. Vous allez lui donner vie en le présentant sous cette forme. Les autres collectivités diront : vous voyez bien, le chemin de fer, bien que ce projet n'ait pas pour lui la même utilité, est disposé néanmoins à verser sa quote-part.

M. LE GÉNÉRAL. - Non, je ne la verserais qu'après le projet était approuvé.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT SUPPLÉANT. - Le Ministre appréciera.

M. BOUTILLIER. - Que vous le vouliez ou non, il y a une conspiration générale dans ce pays pour faire, de tous les côtés, et par tous les moyens, des travaux qui ne sont pas nécessaires à la défense nationale pendant la guerre. Nous sommes assaillis de demandes de ce genre, de toutes parts, et mon intervention n'a d'autre but que de stopper au départ l'éclosion de tels projets, afin qu'une collectivité ne puisse tirer argument du fait qu'une autre collectivité s'est déjà montrée favorable et est disposée à verser sa contribution aux travaux.

.....

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT SUPPLÉANT - Il faut considérer l'intervention de la S.E.C.F. comme une simple présentation du projet au Ministre.

M. GRIMPET - Etant donné la réserve que nous formulons, je crois qu'on ne peut parler d'un consentement de notre part. M. BOUTHILLIER a tout de même une large satisfaction. Nous disons que le projet n'est pas indispensable au chemin de fer. Le Ministre dispose ainsi d'un élément important d'appréciation.

M. ARON - Je partage le sentiment de M. BOUTHILLIER et je propose la rédaction suivante : "Il vous appartient, compte tenu des avis émis par le Service des Ponts et Chaussées et la Chambre de Commerce, de décider s'ils doivent être néanmoins entrepris, dès à présent, ou remis après les hostilités".

M. LE BERNERAIS - Il y avait une autre rédaction qui est d'ailleurs de M. FILIPPI : "Mais le Chemin de fer n'étant pas le seul intéressé, nous sommes amenés, sur les vives instances du Service des Ponts et Chaussées et de la Chambre de Commerce à vous présenter néanmoins le projet ci-joint en vous demandant de bien vouloir nous dire si l'exécution des travaux doit être entreprise immédiatement".

M. BOUTHILLIER - Il serait plus net de supprimer le deuxième paragraphe et de dire simplement : "nous vous transmettons, néanmoins, le dossier à toutes fins utiles".

M. GRIMPET - Il faut tout de même expliquer pourquoi nous présentons le projet. Après avoir dit que ce projet n'est pas indispensable au point de vue chemin de fer, il faut

.....

justifier pourquoi nous le présentons néanmoins. Le "néanmoins" de M. FILIPPI marque bien notre position.

M. GOY - Au lieu d'"immédiatement", on pourrait mettre : "avant ou après les hostilités".

M. BOUTHILLIER - Oui, il faut supprimer le mot "immédiatement". On pourrait mettre "ou être ajournée à la fin des hostilités".

M. FILIPPI - Alors, il faudrait supprimer le mot : "néanmoins".

M. GRIMPRET - Nous pourrions mettre "pendant les hostilités", au lieu d'"immédiatement".

M. BOUTHILLIER - D'accord.

M. ARON - Je crois qu'il y aurait une petite correction à faire, dans le même ordre d'idées à la page 2, où il est dit :

"Un accord est, en conséquence, intervenu entre les Ingénieurs du Service Maritime, la Chambre de Commerce et la S.M.C.F. pour répartir en deux phases l'exécution de toutes ces améliorations :

"- la première, financée par les ressources dont on dispose, et à entreprendre dès maintenant,"

M. LE BESNERAIS - Oui, il faut mettre : "à entreprendre en premier lieu". C'est un reste d'une vieille rédaction.

M. GRIMPRET - D'accord. Le projet de lettre est adopté sous réserve des modifications ainsi apportées.

.....

Assemblée générale
des actionnaires
de la S.N.C.F.

QUESTION VI - Assemblée générale des action-
naires de la S.N.C.F.

M. GRIMPRET. - On a prévu, pour cette assemblée générale la date du jeudi 27 juin qui est, je crois, la date limite, puisqu'il faut qu'elle soit tenue dans les six premiers mois. L'année dernière, le Conseil avait désigné une Commission chargée 1°) d'examiner les comptes et bilans avant qu'ils soient soumis au Conseil; 2°) de préparer le rapport sur la marche de la Société au cours de l'exercice écoulé, que le Conseil doit présenter à l'Assemblée générale. En 1939, cette Commission comprenait 5 Membres, à savoir :

2 membres du Comité de Direction	{ M.M. BOUFFANDEAU FREDAULT
3 membres du Conseil	{ M.M. TOUTEE MOREAU-NERET JACQUET

J'espère que M.M. BOUFFANDEAU et FREDAULT voudront bien continuer à faire partie de cette Commission.

M.M. BOUFFANDEAU et FREDAULT. - D'accord.

M. GRIMPRET. - En ce qui concerne M.M. TOUTEE et JACQUET, il n'y a pas de difficultés. Ils acceptent. Mais M. MOREAU-NERET est mobilisé.

M. BOUFFANDEAU. - C'est lui qui avait fait tout le travail l'année dernière.

.....

M. GRIMPET. - J'avais pensé vous confier le rapport, M. BOUFFARDEAU, mais j'ai pensé que vous étiez très occupé et j'ai cherché quelqu'un qui veuille bien accepter de le faire. M. de TARDE a accepté, quoique avec un peu de difficultés, lui-même étant très occupé au Ministère de l'Information. M. de TARDE remplaçant M. MOREAU-BENET, nous resterions ainsi tout à fait dans la ligne de ce qui a été fait l'année dernière.

M. GOY. - D'accord.

M. GRIMPET. - En dehors de la désignation de la Commission, la question qui se pose est celle du calendrier de nos travaux pour arriver en temps utile, en fonction des délais imposés par la loi. Les comptes et bilans doivent être mis à la disposition de la Commission des Comptes 40 jours francs au moins avant la date de l'Assemblée Générale, soit le 17 mai au plus tard, si cette date est fixée au 27 juin. Or, la séance du Conseil a été fixée au 8 mai en raison des fêtes de la Pentecôte qui tombent cette année le 12 mai. D'autre part, les Services Financiers ont fait savoir que ces documents ne seraient prêts que vers le 30 avril. La Commission et le Comité de Direction ne disposeraient donc que d'un délai de 8 jours pour les examiner avant la réunion du Conseil. Mais rien ne les empêcherait, pendant cette période, de se réunir aussi souvent qu'il serait nécessaire pour aboutir en temps utile.

.....

Mais à la rigueur la séance du Conseil pourrait être reportée au 15 mai, si on n'était pas prêt. Par conséquent, en principe, il faudrait que tous les documents soient ^{soumis} prêts pour le 30 avril et que le Conseil d'Administration les arrête dans sa séance du 3 mai. Si, par hasard, la Commission n'était pas prête, nous reporterions la séance du Conseil d'Administration au 15 mai. Mais ce serait tout à fait le dernier délai.

En ce qui concerne, d'autre part, le Rapport à l'Assemblée générale, ce Rapport doit être mis à la disposition des actionnaires 15 jours au moins avant l'Assemblée générale. Mais, il doit être remis également à la Commission des Comptes pour que celle-ci puisse en faire état dans son Rapport, lequel doit être aussi mis à la disposition des actionnaires 15 jours avant l'Assemblée générale. Dans ces conditions, il est nécessaire que le Conseil l'arrête définitivement au plus tard dans sa séance du 5 juin, laquelle ne saurait être reculée. Il faudrait donc que la Commission et le Comité puissent en connaître une dizaine ou une quinzaine de jours à l'avance. Je rappelle d'ailleurs que ce Rapport est rédigé sur la base des renseignements contenus dans le Rapport annuel que le Directeur Général présente au Conseil.

Maintenant, il y a une question qui se pose au sujet de ces documents, c'est la question de la censure. Ce sont des documents qui doivent être imprimés.

M. FILIPPI - Il faut évidemment que le Rapport à l'Assemblée générale soit soumis au préalable à la censure.

M. LE DESHERAIS - D'accord, parce qu'il s'agit d'un rapport qui recevra une certaine publicité ; mais le Rapport annuel sur le fonctionnement des services que je présente au Conseil n'a pas, à mon avis, à être soumis au visa de la censure. Je n'en ferai distribuer d'ailleurs qu'un nombre d'exemplaires très restreint, sauf à compléter cette distribution après guerre.

.....

M. GRIMPEY..- Le rapport à l'Assemblée Générale devant être soumis à la censure, il faudra nous montrer assez discrets dans les renseignements que nous donnerons.

M. LE BRUNERAI..- Le rapport à l'Assemblée Générale ne donne pas beaucoup de renseignements qui tombent sous le coup de la censure.

M. FILIPPI..- Ce qui importera surtout, c'est de ne pas distinguer entre la période d'avant-guerre et la période de guerre.

M. BONFERRAND..- L'année dernière, c'était M. CLOSSET qui s'était occupé de ce rapport.

M. ARON..- M. CLOSSET ne pourrait pas avoir un congé d'un mois ?

M. GRIMPEY..- Il est, je crois, dans une gare voisine, à la gare Saint-Lazare ?

M. LE BRUNERAI..- Non, à Meisy-le-Roi.

M. BEAUBLOIT..- On peut demander un congé professionnel d'un mois, puisque c'est la nouvelle formule.

M. GRIMPEY..- Voulez-vous voir si on peut le faire mettre en congé pour un mois ?

M. LE BRUNERAI..- Ce serait pour le mois de mai.

M. GRIMPEY..- On a partir du 25 avril.

M. LE BRUNERAI..- Du 5 mai au 5 juin serait préférable,

.....

parce que c'est toujours au dernier moment qu'il y a des retouches à apporter au Rapport.

M. GRIMPRET - D'accord, du 5 mai au 5 juin ou bien du 1^{er} mai au 5 juin. Vous verrez.

M. LE BESNERAIS - Ce n'est que quand mon rapport au Conseil est terminé que peut être commencé le rapport à l'Assemblée Générale. Or, je ne serai pas prêt avant le 30 avril. Les comptes ne seront connus d'ailleurs qu'à cette date. Je ne pourrai finir mon rapport avant. Je crois qu'il serait intéressant que M. CLOSSET reste jusqu'au 5 juin, car il y aura à tenir compte des modifications apportées par le Comité de Direction et le Conseil d'Administration.

M. GRIMPRET - Vous voudrez bien vous occuper de faire obtenir ce congé ?

M. LE BESNERAIS - Oui.

Projet d'arrangement fixant les conditions dans lesquelles le service des marchandises sera assuré par la Compagnie du Chemin de fer Métropolitain de Paris sur la ligne de Paris-Luxembourg à Massy-Palaiseau et l'embranchement de Bourg-la-Reine à Sceaux-Robinson (Suite à la décision du Comité de Direction du 5 mars).

QUESTION VII - Projet d'arrangement fixant les conditions dans lesquelles le service des marchandises sera assuré par la Compagnie du Chemin de fer Métropolitain de Paris sur la ligne de Paris-Luxembourg à Massy-Palaiseau et l'embranchement de Bourg-la-Reine à Sceaux-Robinson (Suite à la décision du Comité de Direction du 5 mars).

M. LE BESNERAIS - Il s'agit d'une petite modification apportée à la suite d'une observation, qui avait été faite par M. ARON. Je crois que la nouvelle formule donne satisfaction aux observations qui avaient été présentées.

M. GRIMPRET - Il n'y a pas d'observation ? Les propositions sont adoptées.

.....

Consortium forestier et
maritime.-

QUESTION VIII - Consortium forestier et
maritime.

M. GRIMBERT.- Il s'agit de permettre à M. ALLONNE
de siéger au Comité de Gestion du Consortium. Je crois que
c'est une solution élégante.

M. LE BESNERAIS.- C'est la régularisation de la décision
de principe, prise à un précédent Comité, à la demande de
M. DEVINAT.

M. GRIMBERT.- Le Comité est d'accord.

Mesures en faveur des
familles d'agents vic-
times de la guerre.

QUESTION IX - Mesures en faveur des
familles d'agents victimes de la guerre.

M. GRIMBERT.- Je crois que cette question est assez
délicate. Il faudrait que chacun ait le temps d'y réfléchir et
que nous en discutions la prochaine fois. Je tiens à signaler
cependant, dès maintenant, que la note qui nous a été distribuée
ne fait pas état du régime établi par le P.O.

M. LE BESNERAIS.- Nous ne l'avons pas fait, parce que
les mesures prises par ce Réseau étaient beaucoup moins avanta-
geuses que celles prévues par les autres Réseaux.

M. FREHAULT.- Ce n'est pas sûr.

M. LE BESNERAIS.- D'après les renseignements qui m'ont
été fournis, le P.O. accordait des allocations aux femmes des
agents mobilisés, mais il cessait de les verser à partir du
moment où le décès était connu.

M. FREDAUT - Il les donnait alors sous forme de secours.

M. LE BESNERAIS - Toutefois, lorsque l'agent en cause était porté disparu, il continuait à payer l'allocation jusqu'à l'avis officiel de décès.

M. GRIMPET - Il serait néanmoins intéressant que la note fût connaître les errements de tous les Réseaux, y compris du P.O., même s'ils étaient moins avantageux sur ce dernier Réseau.

M. LE BESNERAIS - Je ferai établir une note complémentaire qui vous permettra de comparer.

M. BOUTHILLIER - En ce qui concerne l'Etat, la question est réglée et un décret va intervenir dans un délai très bref. Le Gouvernement reprend purement et simplement les mesures qui avaient été édictées lors de la guerre de 1914-1918. Il en résulte que la délégation du demi-traitement faite par le fonctionnaire tué à sa veuve et à ses ayants droit continue jusqu'à la fin des hostilités, en sorte que les liquidations de pension n'interviendront qu'à la fin de la guerre. Dans la plupart des cas, le fonctionnaire tué ou disparu n'a pas droit à pension, du fait de son ancienneté au service. Le maintien de la demi-solde à ses ayants droit constitue, dans ce cas, une libéralité. Si le fonctionnaire mort à l'ennemi a droit à pension, le maintien du demi-traitement représente alors une sorte d'avance sur pension. Ce régime ne prête à aucune difficulté.

M. LE BESNERAIS - Notre proposition est tout à fait analogue ; mais on peut en remettre l'examen à la prochaine séance.

M. GRIMPET - Cela vaudrait mieux.

M. BOUTHILLIER - D'autant plus que, d'ici là, le décret dont je viens de vous parler aura peut-être été publié.

M. LE BESNERAIS - Nous avons essayé de nous renseigner au Ministère des Finances sur ce que l'Etat comptait faire, mais on

.....

n'a pas pu nous donner les précisions utiles, et comme il nous fallait régler la question, j'ai préparé la note qui vous a été distribuée.

M. GRIMPET - Nous examinerons la question à huitaine.

- QUESTIONS DIVERSES -

a) Délégation de signature
à M. ARON.

M. GRIMPET - Une note vous a été distribuée afin de déléguer à M. ARON les pouvoirs nécessaires pour signer les actes engageant la S.N.C.F. dans le cas où M. MARLIO ou moi-même ne pourrions le faire pendant l'absence de M. le Président GUINARD.

Il n'y a pas d'observations ? La proposition est approuvée.

b) Caisse de Prévoyance.

M. ARON - Je voudrais vous signaler en quelques mots la situation paradoxale où se trouvent actuellement les organismes de gestion de la Caisse de Prévoyance. Un décret tout récent, en date du 19 mars 1940 et paru seulement au Journal Officiel du 6 avril, a fixé au 31 mars 1940 - c'est-à-dire il y a à peu près deux semaines - la date d'expiration du mandat des membres du Conseil d'Administration et, par conséquent, du Comité de Gestion de la Caisse de Prévoyance.

Etant donné qu'un travail important relatif à la révision des comptes de fin d'exercice 1939 est en cours, j'ai demandé à mes collègues du Comité de Gestion de continuer leur travail comme auparavant. Mais il est bon que le Comité de Direction sache que le Comité de Gestion de la Caisse de Prévoyance n'a actuellement aucune existence légale et qu'il faut remédier le plus rapidement possible à cette situation.

.....

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT SUPPLÉANT - Il est anormal, en effet, qu'un décret paru le 6 avril fixe au 31 mars ~~le~~^{le} terme du mandat des membres du Conseil d'Administration de la Caisse de Prévoyance. Mais cette anomalie est due au changement de Ministère. Il a fallu antidater le décret, car M. Paul REYNAUD l'avait signé en ~~tant~~^{tant} ~~comme~~ que Ministre des Finances.

Un arrêté a été préparé en vue du remplacement des membres du Conseil d'Administration. Il a été signé hier par le Ministre des Travaux Publics et nous comptons le faire signer dans les 48 heures par les Ministres du Travail et des Finances. Il sera donc possible de procéder avant la fin de la semaine aux nouvelles nominations des membres du Conseil d'Administration.

M. ARON - Mon observation n'était pas une critique. Je voulais ~~signaler~~^{signaler} simplement que, légalement, le Comité de Gestion et le Conseil d'Administration de la Caisse de Prévoyance n'existaient plus et qu'il fallait les reconstituer le plus tôt possible.

M. BOUFFANDEAU - La durée du mandat des membres du Conseil et du Comité n'avait-elle pas été précisée ?

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT SUPPLÉANT - Si, mais le décret l'a modifiée. C'était la seule façon possible de changer leur composition.

M. GRIMPRET - Et d'en éliminer les éléments jugés indésirables.

La séance est levée à 15 heures 45.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Comité de Direction

Séance du 9 avril 1940

La séance est ouverte à 15 heures, sous la présidence de M. GRIMPET.

Sont présents : M.M. GRIMPET, Vice-Président
MARLIO, Vice-Président

BOUFFANNEAU
BOUTILLIER
ARON

TIBBARD
GUY
FREDAULT

Assistent à la séance : M.M. LE BASSERAILL, Directeur Général
BERTHIAUX, Directeur Général Adjoint
FILIPPI, Secrétaire Général.

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

M.M. MORCHI, Commissaire suppléant
RENDU, Commissaire adjoint.

Adoption du Procès-Verbal.-

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal.-

M. GRIMPET. - En ce qui concerne le Procès-Verbal de la dernière séance, j'ai une observation à présenter : ^{ce Procès-Verbal} ~~xxxxx~~ n'indique pas pourquoi j'ai présidé ^{la} ~~xxxxx~~ séance. Il doit donc être complété à ce sujet et j'ai demandé l'insertion du passage suivant :

"Suppléance de M. le Président GUINAND.

" M. GRIMPET donne lecture au Comité d'une lettre, en date du 3 avril, par laquelle M. le Président GUINAND l'informe que son Docteur lui prescrit un repos d'environ un mois, et le charge de la suppléance, par application des dispositions de l'article 9 des Statuts de la S.N.C.F.

.....

"M. GRIMMET exprime à M. le Président GUINARD tous les regrets du Comité et tous ses vœux de prompt et complet "rétablissement."

Quelqu'un a-t-il d'autres observations ? Le Procès-Verbal est adopté sous réserve de cette addition.

Comptes rendus hebdomadaires.-

QUESTION II - Comptes rendus hebdomadaires.-

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

M. LE PRÉSIDENT. - Le trafic-marchandises a été de nouveau très fort pendant la 11ème semaine ; l'augmentation du nombre des wagons chargés a atteint 22,6 %, alors qu'elle n'avait été que de 10,8 % la semaine précédente, en raison du lundi de Pâques.

Je vous rappelle que l'augmentation avait été respectivement de 16,1 % pendant la 10ème semaine, 21,3 % pendant la 11ème et 22 % pendant la 12ème. La progression est donc continue.

Le trafic a repris partout et tous les trafics sont en hausse. Les fournitures de matériel sont beaucoup plus aisées en raison des mesures que nous avons prises et aussi du fait que les industriels et commerçants font également, de leur côté, un sérieux effort pour libérer le matériel. Vous vous rappelez que nous avons, au mois de février dernier, proposé au Ministre une modification des articles 61 et 66 des Tarifs Généraux pour le transport des marchandises, aux termes de laquelle notamment les marchandises dont la manutention incombe aux particuliers doivent être enlevées le jour

même si elles ont été mises à disposition avant 8 heures, alors qu'au paravant, les destinataires devaient avoir été avisés la veille avant 18 heures.

Nous avons recherché par sondages, pendant la semaine du 18 au 24 mars, si cette disposition avait eu des résultats efficaces.

Ces sondages ont porté sur 13.746 wagons ; sur ces 13.746, 11.768 ont été libérés dans la journée même.

M. GRIMBERT. - Autrement dit, sans cette ~~réserve~~ disposition, ils auraient été immobilisés un jour de plus ?

M. LE BERRHAIS. - Oui.

D'autre part, nous avons institué des primes au déchargement pour les destinataires qui n'ont pas pu être avisés avant 8 heures et l'ont été entre 8 et 10 heures et qui, par suite, auraient droit à ne décharger que le lendemain. Les intéressés reçoivent une prime s'ils procèdent au déchargement le jour même. Dans cette même semaine, cette mesure a joué pour 2.000 wagons.

Nous accordons également une prime pour les déchargements opérés le samedi après-midi ou le dimanche. Cette mesure a joué pour 2.000 wagons.

Nous avons donc gagné, au total, 17.000 journées-wagons ; en admettant une rotation moyenne de 9 jours pour nos wagons, cela représente ^{près de} 2.000 wagons en plus.

M. BERTHIAUX. - La cause est gagnée, bien qu'il y ait eu quelques protestations du commerce.

M. LE GÉNÉRAL..- Il est intéressant de disposer de 2.000 wagons de plus à l'heure actuelle.

M. BETHÉLOST..- Cela représente un capital de 150 M.

M. LE GÉNÉRAL..- Oui, de 150 à 180 M.

Nous avons pris encore toute une série de mesures pour améliorer la rotation du matériel. En particulier, nous avons repris le système des lotissements dans les triages, amélioration importante que nous avons réalisée depuis la création de la S.N.C.F. Mais la guerre avait tout bouleversé, du fait des modifications considérables des courants de trafic, alors qu'en temps de paix les lots ne variaient qu'avec une grande lenteur. La situation normale sera rétablie au 15 mai, avec le changement de service.

Des triages sont maintenant à peu près tous à l'aise, sauf deux, Saint-Pierre-des-Corps et Bordeaux, mais surtout Saint-Pierre-des-Corps, où la gêne existe tous les jours, alors qu'elle ne se fait sentir à Bordeaux que 3 ou 4 jours par semaine.

La raison en est que le trafic de la Bretagne vers le Centre s'est beaucoup amplifié et qu'il passe par Saint-Pierre-des-Corps qui forme la croisée de la grande ligne Nantes-Tours-Vierzon-Saincaize et de la ligne Paris-Tours-Bordeaux ; c'est un triage extrêmement important. Il va falloir y exécuter des travaux ; nous vous soumettrons d'ailleurs le projet prochainement.

En ce qui concerne les recettes, les résultats de la 13ème semaine ne signifient pas grand chose en raison du décalage des fêtes de Pâques.

L'augmentation des recettes marchandises, du fait du lundi de Pâques, n'est que de 62,2 % contre 82 % la semaine précédente. La différence est sensible.

Les recettes voyageurs ne sont en hausse que de 8,1 % parce que, si ~~xxxx~~ ^{cette semaine} comprend cette année les retours de vacances de Pâques, elle correspond, pour l'année dernière, au commencement des départs pour ces mêmes vacances.

L'augmentation des recettes totales, voyageurs et marchandises, est de 49,1 %.

Pour avoir une comparaison exacte avec l'année dernière, il faut attendre ^{la} ~~un~~ des semaines qui correspondaient l'année dernière aux vacances de Pâques.

L'état sanitaire du personnel continue à s'améliorer. Le pourcentage des agents malades ou blessés qui était de 4,9 % s'est abaissé à 4,6 %. La moyenne normale, à cette époque de l'année, est de l'ordre de 4 %. On peut donc considérer que la situation est à peu près redevenue normale.

M. GRIMPET - En ce qui concerne l'importance du trafic, j'ai remarqué que, pour la 12ème semaine, il y avait deux régions dont le trafic en marchandises avait augmenté de plus de 100 %, le Sud-Ouest et l'Est.

M. LE BERNERAI - C'est exact.

M. BERTHELOT - Au départ.

M. GRIMPET - Pour l'Ouest, l'augmentation du trafic total, marchandises et voyageurs, dépasse 100 %.

M. LE BERNERAI - Nos statistiques sont maintenant établies par Région de départ. Nous ne donnons plus de recettes région par région, comme faisaient autrefois les Réseaux qui

.....

comptabilisaient leurs recettes chacun en propre. Quand le transport était effectué, par exemple de Lens à Orléans, les recettes étaient décomposées et chaque Réseau intéressé comptabilisait sa part. C'est une décomposition dont nous avons fait l'économie. Nos statistiques actualisées ne sont plus que des statistiques établies par région de départ. Elles sont faciles à établir d'après les recettes des gares elles-mêmes.

M. CRISTOFRET - Cette différence dans la tenue des statistiques peut paraître, en effet, par rapport à l'ancien état de choses, de gonfler la part d'une région, celle de l'Ouest par exemple, par rapport à celle du Sud-Ouest.

XWXWXWXWXWXWXWXWXWXWXWXWXWXWX

M. LE GÉNÉRAL - Il se peut, en effet, que des marchandises, partant de la Région Ouest, ne fassent qu'un petit parcours sur cette Région. C'est un renseignement que je n'ai pas. En temps ordinaire, la comparaison, par région de départ ~~xxxxxx~~
~~xwxwxwxwxwxwxwxwxwx~~ est suffisante parce que le trafic ne subit jamais de modifications très profondes d'une année à l'autre ; à l'heure actuelle, au contraire, les modifications sont très importantes et la statistique établie par Région de départ ne peut donner que des renseignements approximatifs. Mais elle prouve tout de même l'intensité du trafic. Ces chiffres comprennent d'ailleurs les transports militaires. C'est ainsi que, pour la même semaine, ^{où} l'augmentation des wagons chargés est de 12,5 %, la part de cette augmentation, afférente au seul trafic commercial, est de 5 % et les sujétions sont ^{encore} ~~plus~~ plus grandes en ce qui concerne l'exécution des transports militaires qui viennent s'y ajouter.

• • • • •

M. BERTHIAUX. - Au point de vue de la circulation, il n'y a rien de saillant à signaler, que de menus incidents.

2°) Trésorerie.

M. FILLIPEL. - Au cours de la période de 10 mars au 5 avril, le montant des ressources à court terme a légèrement diminué ; cette diminution semble due, non pas à la baisse du taux d'intérêt, qui n'est entrée en vigueur qu'à partir du 5 avril, mais au fait qu'une Société qui possédait un certain nombre de billets de la S.B.C.F. - conformément d'ailleurs à l'intention qu'elle avait exprimée - leur a substitué des bons d'armement ; c'est par suite de cette opération que nos ressources à court terme ont diminué de 94 millions. Mais, dans l'ensemble, les résultats ont été conformes aux prévisions et même meilleurs, puisque, par rapport à la semaine dernière, nos prévisions font ressortir une amélioration de 20 millions, ce qui porte le montant de nos disponibilités à 1.770 millions à la fin du mois.

M. BERTHIAUX. - La Société dont vous venez de parler avait-elle intérêt à prendre des bons d'armement ?

M. FILLIPEL. - Non. Le taux d'intérêt des billets de la S.B.C.F. est supérieur de 1 ou 2/100ème à celui des bons d'armement. C'est sans doute pour des raisons particulières, que j'ignore, que cette Société a préféré souscrire des bons d'armement.

.....

Compte rendu de la délégation
de pouvoirs donnée par le
Comité de Direction dans sa
séance du 30 août 1939.

bis

QUESTION II - Compte rendu de la
délégation de pouvoirs donnée par le
Comité de Direction dans sa séance du
30 août 1939.

M. GRIMPET. - La lecture de ce compte rendu en séance ne paraît fastidieuse, puisque personne ne peut y ajouter d'observations. Ne pourrait-on le faire distribuer à l'avance ?

M. CHALAT. - On pourrait distribuer ce compte rendu le samedi soir pour les affaires remises en temps utile/et le éventuellement compléter/en faisant connaître en séance les affaires remises ultérieurement.

M. GRIMPET. - Oui, pour ces dernières affaires, je lirai un additif au compte rendu distribué.

Pour aujourd'hui, j'ai à vous rendre compte des affaires suivantes que j'ai approuvées en vertu de la délégation de pouvoir qui a été donnée au Président par le Comité dans sa séance du 30 août 1939.

- Avenant au contrat de concession d'un terrain de 4.000 m² dans la gare de Paris-Ivry consenti à la Compagnie des Forges de Châtillon-Commentry et Neuver-Maisons.

Il s'agit de modifier la clause de révision du taux de la redevance annuelle et de porter cette dernière de 43.800 fr à 55.000 fr, jusqu'au 30 septembre 1944.

- Avenant au marché de réparation de wagons passé entre la Compagnie P.L.M. et la Société d'Outillage Mécanique et Réparations d'Artillerie (S.O.M.R.A.) - (Montant de l'avenant : 1.472.408 fr, le montant primitif du marché pour 1938 étant de 8.476.441 fr.)

Il s'agit de réviser le taux horaire de rémunération

.....

consenti à la S.O.M.G.A. pour tenir compte, d'une part, de la hausse des salaires et, d'autre part, des modifications apportées par la S.N.C.F. au programme des travaux confiés à cette société.

- D'autre part, en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués par M. le Président et dont il a été rendu compte au Comité dans sa séance du 5 septembre 1939, M. le DIRECTEUR GENERAL a approuvé les affaires suivantes :

Cession à la Société des Acieries de Longwy d'un terrain sis à Verres sur la ligne de Libourne à Bordeaux - Région Sud-Ouest - montant 625.000 fr + 14.500 fr pour frais d'étude, de mesurage, piquetage et confection des plans.

Il s'agit d'un terrain qui ne présente aucune utilité pour la S.N.C.F. L'Etat-Major de l'Armée, 4ème Bureau, n'a pas d'objection à cette cession, et le ministre des Travaux Publics ne s'oppose pas à la désaffectation de ce terrain.

Tarifs -

Avenant à la Convention à prix convenus passée avec la Société "Les Vins de M. BARDINET" pour le transport de rhums, liqueurs et spiritueux.

Les mesures envisagées procureront à la S.N.C.F. un supplément de recettes annuel de 584.000 fr.

Insertion dans le chapitre 16 du tarif spécial G.V. n°5 d'un paragraphe nouveau applicable aux fromages expédiés par wagons complets de Courmayeur-Bonnefont à destination de Marseille et inversement.

Il s'agit de maintenir un trafic annuel d'environ 1.000 tonnes, dont l'acheminement ne peut être réalisé qu'en grande vitesse.

Modification :

- À l'annexe II aux tarifs généraux applicables aux voyageurs, bagages et chiens accompagnés ;
- À l'annexe H aux tarifs généraux pour le transport des marchandises ;
- À la liste des embranchements particuliers dont l'origine est située entre deux gares (ou plus) (P.V. n° 23, chap. 2) ;
ou
- En Tableau III annexé au tarif spécial n° 123, chap. 16 ;
- À la norme nomenclature des gares et localités desservies.

Il s'agit de réaliser les aménagements tarifaires nécessaires cités par le rattachement à la Région Sud-Ouest de la section de ligne d'Angoulême à Saint-Michel-sur-Charente, appartenant antérieurement à la Région Ouest.

Application des prix du barème spécial K16 n° 2 prévus au chapitre Ier - 2 II du tarif S.V. n° 1 pour les expéditions d'au moins 300 kg ou ayant pour sa poids, aux envois de colis de commissionnaires-messagers effectués dans la relation Paris-Genève-Cornavin ou inversement.

Il s'agit :

- de maintenir le trafic des exportations sur la Suisse, via Genève ;
- de faire bénéficier les envois que les Commissionnaires-messagers expédient à destination de la Suisse, via Genève-Cornavin, de la même tarification que celle applicable via Vallorbe, afin de mettre sur un pied d'égalité les expéditeurs effectuant leur trafic d'exportation par l'une ou l'autre de ces voies.

Modifications à la nomenclature des gares et des localités desservies.

Ces modifications qui intéressent 3 gares, sont la conséquence de la fermeture, à partir du 1er avril 1940, au service des voyageurs, des bagages, des chiens accompagnés et des colis express de la section de ligne Angoulême-Embranchement (exclu) à Gallardon-Pont (inclus)

.....

Marchés et Commandes.-

QUESTIONS III - Marchés et Commandes.-

- Marché avec la Compagnie Industrielle de Matériel de transport (C.I.M.T.) pour l'entretien de petites réparations ou "levages" de machines et tenders (durée un an, avec faculté de reconduction pour deux périodes successives de six mois - Réponse 25 M. environ pour deux ans).-

M. LE GÉNÉRAL. - Vous n'ignorez pas que les circonstances présentes nous ont conduit à changer la politique que nous suivions en ce qui concerne les petites réparations de machines.

Avant la guerre, ~~xxxx~~ notre effort tendait à réduire le nombre des réparations à confier à l'industrie privée et à ~~xxxxxx~~ intensifier ~~xxxxxx~~ en cette matière, le travail de nos ateliers. Mais, à l'heure actuelle, étant donné nos besoins en ce qui concerne les réparations de machines, et la nécessité où nous sommes d'employer pour la conduite des trains un personnel qui pouvait être utilisé aux travaux de réparations, notre politique consistait à faire faire par l'industrie privée les levages que nous effectuions auparavant dans nos ateliers. C'est ainsi que, pour la région du Nord, nous avons fait appel à la C.I.M.T., aux Ateliers de Blanc-Misseron et aux Ateliers de Construction de Saint-Denis. C'est la C.I.M.T. qui nous a proposé les prix horaires les plus avantageux : 24 fr 00 pour les machines et 22 fr 20 pour les tenders ; c'est pourquoi nous vous proposons de passer un marché avec cette Société. Elle a d'ailleurs accepté - ce qui est très intéressant pour nous à l'heure actuelle - que le contrat ne soit passé que pour un an, avec, toutefois, clause de tacite reconduction pour deux périodes successives de six mois.

M. BÉGIN. - Je voudrais attirer l'attention du Comité, encore que mon observation ne soit peut-être pas très importante, sur la clause de révision des prix en fonction des variations de salaires.

Il est dit, ~~xxxxxxxxxxx~~ à la page 4 du rapport qui nous est soumis : "La tendance actuelle des derniers arbitrages en matière de salaires a été, suivant en cela la nouvelle politique d'aide à la famille, d'accorder simultanément des majorations des salaires minima et des allocations familiales, et il est équitable d'en tenir compte aux réparateurs. Chaque prix horaire a donc été lié à un paramètre S, appelé salaire horaire moyen, lui-même fonction de la moyenne pondérée des salaires minima des ouvriers affectés aux réparations et des allocations familiales, selon la formule :

$$S = p (1 + s)''$$

Je crois que ce qui est dit de la tendance actuelle des arbitrages n'est pas exact. Je n'ai pas eu le temps de me référer aux textes, mais je suis convaincu qu'un texte, probablement ^{recommandé aux} un décret, a ~~xxxxxxxxxxx~~ arbitres - et même il ne le leur a pas prescrit - d'éviter désormais toute majoration des allocations familiales. Ceci afin de rester dans l'esprit du nouveau Code de la Famille.

Je reconnais qu'autrefois les arbitres ayant à accorder une majoration de salaire ont jugé équitable d'en reporter une partie sur les allocations familiales. Mais lorsque le Gouvernement a instauré un nouveau régime d'allocations familiales, il a été demandé aux arbitres de ne plus majorer lesdites allocations.

.....

M. LE BERNERAI..- Ils seront cependant amenés à le faire et presque automatiquement, car les allocations familiales sont maintenant fonction du salaire moyen du département; s'il se produit une élévation de prix, le salaire moyen augmentera et les allocations familiales le seront également.

M. ARON..- Je conteste simplement ~~xxxxxxxxxxxxxxxxxxxx~~
~~xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx~~ ce qui est ~~xx~~ dit au rapport sur la tendance actuelle des arbitrages.

Par ailleurs, je ne comprends pas très bien la formule $S = p (1 + a)$, car a n'est pas défini. Je suppose qu'il faut l'interpréter ainsi : le salaire moyen se compose de deux éléments, le salaire moyen proprement dit et les allocations familiales. Mais alors c'est une somme et non un produit.

M. LE BERNERAI..- Les allocations familiales ne sont pas payées directement par l'employeur. Il faut passer par l'intermédiaire d'une caisse de compensation, et a représente le pourcentage de salaire que les industriels doivent verser à cette caisse.

M. ARON..- J'accepte volontiers cette explication, mais le rapport aurait dû la donner.

M. LE BERNERAI..- C'est exact.

M. BRIMONT..- Il n'y a pas d'autre observation ? Les propositions sont adoptées.

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

XXXXXXXXXXXX-Service XXXXXXXXXX

Service Commercial.-

QUESTION IV - Service Commercial.-

Relèvement des tarifs et allocations du service de factage et de camionnage aux gares de Nantes pour la desserte de Nantes (178.700 habitants) ;

- extension de ce service aux marchandises transportées par wagon complet ;
- création d'un service de factage et de camionnage à la gare de Pont-Moussé pour la desserte de la localité de Bessé (12.300 habitants) ;
- substitution d'un traité unique passé avec la Société des Anciens Etablissements Paul Grandjean aux divers traités conclus entre ses prédécesseurs (S.M. LUCAS-CHARRAS) et les Régions Ouest et Sud-Ouest.-

M. GRIMPEZ.- Ces propositions ne donnent lieu à aucune observation ?

Elles sont adoptées.

Projets.-

QUESTION V - Projets.-

Gare de Boulogne-Ville et abords : achèvement de la gare de marée, suppression des L.M. nos 143, 144 et 144 bis et construction d'un pont-route sur la Liane (4.050.000 fr) (suite à la décision du Comité de Direction du 2 avril).-

M. GRIMPEZ.- Le projet de lettre qui a été distribué vous paraît-il répondre aux observations qui ont été échangées ?

Le passage important est le suivant :

"J'ai l'honneur d'attirer votre attention sur le fait que les travaux dont il s'agit, s'ils présentent, au point de vue chemin de fer un réel intérêt, ne sont cependant pas de ceux dont l'exécution est indispensable extempore de guerre au trafic du Chemin de fer.

"Mais le Chemin de fer n'est pas le seul intéressé, et c'est sur les vives instances du Service des Ponts et Chaussées et de la Chambre de Commerce que nous vous présentons le projet ci-joint, en vous demandant de bien vouloir nous dire si vous estimez que l'exécution des travaux doit être entreprise immédiatement. Bien entendu, il devrait être reconnu d'accord avec le Commissariat Général à la Construction et au Bâtiment que nous pourrions nous procurer, dans le cadre national, les moyens d'exécution utiles."

.....

qu'en pensez-vous, M. BOUTHILLIER ?

M. BOUTHILLIER. - Je crois qu'on aurait pu être plus net. Le premier de ces deux paragraphes est très bien. Mais ensuite, j'ai je ne serais borné à dire que, dans ces conditions, nous prions le ministre de bien vouloir nous faire connaître si, pour des raisons autres que celles intéressant le chemin de fer, il y a lieu d'entreprendre immédiatement ces travaux.

M. LE BERNERAIS. - Le premier paragraphe serait insuffisant à lui seul, puisqu'il se borne à dire que ces travaux ne sont pas indispensables en ^{regard} ~~xxxxxx~~ du chemin de fer. Puisque nous soumettons le projet, il faut bien que nous disions pourquoi.

M. BOUTHILLIER. - Mais, précisément, j'avais demandé que nous ne présentions pas le projet.

M. LE BERNERAIS. - Le Service des Ponts et Chaussées et la Chambre de Commerce nous demandent de le présenter.

M. BOUTHILLIER. - Nous ne le présenterons que si le Gouvernement nous donne des instructions dans ce sens.

M. LE BERNERAIS. - Je crains qu'il y ait une confusion. Il s'agit d'une simple question de procédure administrative. Il faut bien, tout de même, que le ministre soit saisi d'un dossier pour pouvoir décider si ces travaux doivent ou non être entrepris. Ce n'est qu'un projet, mais il est indispensable que nous le soumettions. Ou bien alors, il faudrait que nous répondions au Service des Ponts et Chaussées et à la Chambre de Commerce ^{de Boulogne} / que, malgré leur insistance, nous refusons de le soumettre.

M. BOUTHILLIER. - Il faut que la Chambre de Commerce

.....

insiste auprès du Ministre des Travaux Publics pour que celui-ci nous demande de présenter le dossier.

M. LE HENNERAIS. - Non, c'est nous qui devons présenter le dossier; en tant que concessionnaires, c'est à nous qu'appartient l'initiative de présenter le projet, tout en faisant remarquer qu'il ne présente pas d'intérêt immédiat pour nous.

M. BERTHELOT. - La lettre est très claire.

M. LE HENNERAIS. - Je commence par dire que l'exécution du projet n'est pas indispensable au trafic du chemin de fer en temps de guerre.

M. GRIMPET. - Cela, nous le disons nettement.

M. BOUTHILLIER. - Je vous avoue que je trouve cette façon de procéder curieuse. Je ne sais pas si c'est parce que je connais mal les rapports qui existent entre la S.N.C.F. et le Ministre des Travaux Publics. Mais la seule position logique me paraît être de ne pas présenter le projet, puisque nous considérons qu'il ne présente pas d'intérêt à notre point de vue.

M. GRIMPET. - C'est un projet à frais communs.

M. LE HENNERAIS. - Oui, et il est entendu que c'est nous qui le ~~présentons~~ ^{présentons}. Je crois même que, du point de vue auquel vous vous placez, il vaut mieux que ce soit nous. ^{c'était} Si ~~c'était~~ la Chambre de Commerce qui le présentait, elle ne ferait certainement pas savoir au Ministre que nous estimons que ce projet ne présente pas d'intérêt immédiat pour nous.

M. BOUTHILLIER. - Prenons, si vous le voulez, cette position, mais, alors, dites que vous n'êtes pas disposés à verser les 4 M., ~~puisque~~ puisque ce projet n'est pas utile pour votre trafic en temps de guerre.

.....

M. LE PRÉSIDENT. - Si, à l'inverse, il s'agissait d'un projet indispensable au point de vue chemin de fer, comportant une dépense de 27 M. dont 22 M. à la charge du chemin de fer et le reste à la charge de collectivités pour lesquelles le projet serait utile, mais non pas indispensable, il est évident que nous insistons pour qu'on verse quand même les 5 M. Dans de tels projets à fonds communs, c'est l'élément principal qui doit l'emporter.

M. BOUTHEILLIER. - Attendez donc qu'on vous demande ce projet. Vous allez lui donner vie en le présentant sous cette forme. Les autres collectivités diront : vous voyez bien, le chemin de fer, bien que ce projet n'ait pas pour lui la même utilité, est disposé néanmoins à verser sa quote-part.

M. LE PRÉSIDENT. - Non, je ne la verserais qu'après le projet était approuvé.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT SUPPLÉANT. - Le Ministre appréciera.

M. BOUTHEILLIER. - Que vous le vouliez ou non, il y a une conspiration générale dans ce pays pour faire, de tous les côtés, et par tous les moyens, des travaux qui ne sont pas nécessaires à la défense nationale pendant la guerre. Nous sommes assaillis de demandes de ce genre, de toutes parts, et mon intervention n'a d'autre but que de stopper au départ l'élaboration de tels projets, afin qu'une collectivité ne puisse tirer argument du fait qu'une autre collectivité s'est déjà montrée favorable et est disposée à verser sa contribution aux travaux.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT SUPPLEANT - Il faut considérer l'intervention de la S.N.C.F. comme une simple présentation du projet au Ministre.

M. CRIMPRET - Etant donné la réserve que nous formulons, je crois qu'on ne peut parler d'un consentement de notre part. M. BOUTHILLIER a tout de même une large satisfaction. Nous disons que le projet n'est pas indispensable au chemin de fer. Le Ministre dispose ainsi d'un élément important d'appréciation.

M. ARON - Je partage le sentiment de M. BOUTHILLIER et je propose la rédaction suivante : "Il vous appartient, compte tenu des avis émis par le Service des Ponts et Chaussées et la Chambre de Commerce, de décider s'ils doivent être néanmoins entrepris, dès à présent, ou remis après les hostilités".

M. LE BASNERAIS - Il y avait une autre rédaction qui est d'ailleurs de M. FILIPPI : "Mais le Chemin de fer n'étant pas le seul intéressé, nous sommes amenés, sur les vives instances du Service des Ponts et Chaussées et de la Chambre de Commerce à vous présenter néanmoins le projet ci-joint en vous demandant de bien vouloir nous dire si l'exécution des travaux doit être entreprise immédiatement".

M. BOUTHILLIER - Il serait plus net de supprimer le deuxième paragraphe et de dire simplement : "nous vous transmettons, néanmoins, le dossier à toutes fins utiles".

M. CRIMPRET - Il faut tout de même expliquer pourquoi nous présentons le projet. Après avoir dit que ce projet n'est pas indispensable au point de vue chemin de fer, il faut

.....

justifier pourquoi nous le présentons néanmoins. Le "néanmoins" de M. FILIPPI marque bien notre position.

M. GOY - Au lieu d'"immédiatement", on pourrait mettre : "avant ou après les hostilités".

M. BOUTHILLIER - Oui, il faut supprimer le mot "immédiatement". On pourrait mettre "ou être ajournée à la fin des hostilités".

M. FILIPPI - Alors, il faudrait supprimer le mot : "néanmoins".

M. GRIMPRET - Nous pourrions mettre "pendant les hostilités", au lieu d'"immédiatement".

M. BOUTHILLIER - D'accord.

M. ARON - Je crois qu'il y aurait une petite correction à faire, dans le même ordre d'idées à la page 2, où il est dit :

"Un accord est, en conséquence, intervenu entre les Ingénieurs du Service Maritime, la Chambre de Commerce et la S.M.C.F. pour répartir en deux phases l'exécution de toutes ces améliorations :

"- la première, financée par les ressources dont on dispose, et à entreprendre dès maintenant,"

M. LE BESNERAIS - Oui, il faut mettre : "à entreprendre en premier lieu". C'est un reste d'une vieille rédaction.

M. GRIMPRET - D'accord. Le projet de lettre est adopté sous réserve des modifications ainsi rapportées.

.....

Assemblée générale
des actionnaires
de la S.N.C.F.

QUESTION VI - Assemblée générale des action-
naires de la S.N.C.F.

M. GRIMPRET. - On a prévu, pour cette assemblée générale la date du jeudi 27 juin qui est, je crois, la date limite, puisqu'il faut qu'elle soit tenue dans les six premiers mois. L'année dernière, le Conseil avait désigné une Commission chargée 1°) d'examiner les comptes et bilans avant qu'ils soient soumis au Conseil; 2°) de préparer le rapport sur la marche de la Société au cours de l'exercice écoulé, que le Conseil doit présenter à l'Assemblée générale. En 1939, cette Commission comprenait 5 Membres, à savoir :

3 membres du Comité de Direction	{ M.M. BOUFFANDEAU FREDAULT
3 membres du Conseil	{ M.M. TOUTEE MOREAU-NERET JACQUET

J'espère que M.M. BOUFFANDEAU et FREDAULT voudront bien continuer à faire partie de cette Commission.

M.M. BOUFFANDEAU et FREDAULT. - D'accord.

M. GRIMPRET. - En ce qui concerne M.M. TOUTEE et JACQUET, il n'y a pas de difficultés. Ils acceptent. Mais M. MOREAU-NERET est mobilisé.

M. BOUFFANDEAU. - C'est lui qui avait fait tout le travail l'année dernière.

.....

M. GRIGNET. - J'avais pensé vous confier le rapport, M. BOURVANDREAU, mais j'ai pensé que vous étiez très occupé et j'ai cherché quelqu'un qui veuille bien accepter de le faire. M. de TARBES a accepté, quoique avec un peu de difficultés, lui-même étant très occupé au Ministère de l'Information. M. de TARBES remplaçant M. BOURVANDREAU, nous resterions ainsi tout à fait dans la ligne de ce qui a été fait l'année dernière.

M. GOY. - D'accord.

M. GRIGNET. - En dehors de la désignation de la Commission, la question qui se pose est celle du calendrier de nos travaux pour arriver en temps utile, en fonction des délais imposés par la loi. Les comptes et bilans doivent être mis à la disposition de la Commission des Comptes 40 jours francs au moins avant la date de l'Assemblée Générale, soit le 17 mai au plus tard, si cette date est fixée au 27 juin. Or, la séance du Conseil a été fixée au 6 mai en raison des fêtes de la Pentecôte qui tombent cette année le 12 mai. D'autre part, les Services Financiers ont fait savoir que ces documents ne seraient prêts que vers le 30 avril. La Commission et le Comité de Direction ne disposeraient donc que d'un délai de 6 jours pour les examiner avant la réunion du Conseil. Mais rien ne les empêcherait, pendant cette période, de se réunir aussi souvent qu'il serait nécessaire pour aboutir en temps utile.

.....

Mais à la rigueur la séance du Conseil pourrait être reportée au 15 mai, si on n'était pas prêt. Par conséquent, en principe, il faudrait que tous les documents soient ^{soumis} ~~présentés~~ pour le 30 avril, et que le Conseil d'Administration les arrête dans sa séance du 8 mai. Si, par hasard, la Commission n'était pas prête, nous reporterions la séance du Conseil d'Administration au 15 mai. Mais ce serait tout à fait le dernier délai.

En ce qui concerne, d'autre part, le Rapport à l'Assemblée générale, ce Rapport doit être mis à la disposition des actionnaires 15 jours au moins avant l'Assemblée générale. Mais, il doit être remis également à la Commission des Comptes pour que celle-ci puisse en faire état dans son Rapport, lequel doit être aussi mis à la disposition des actionnaires 15 jours avant l'Assemblée générale. Dans ces conditions, il est nécessaire que le Conseil l'arrête définitivement au plus tard dans sa séance du 5 juin, laquelle ne saurait être reculée. Il faudrait donc que la Commission et le Comité puissent en connaître une dizaine ou une quinzaine de jours à l'avance. Je rappelle d'ailleurs que ce Rapport est rédigé sur la base des renseignements contenus dans le Rapport annuel que le Directeur Général présente au Conseil.

Maintenant, il y a une question qui se pose au sujet de ces documents, c'est la question de la censure. Ce sont des documents qui doivent être imprimés.

M. FILIPPI - Il faut évidemment que le Rapport à l'Assemblée générale soit soumis au préalable à la censure.

M. LE DESHERAIS - D'accord, parce qu'il s'agit d'un rapport qui recevra une certaine publicité ; mais le Rapport annuel sur le fonctionnement des services que je présente au Conseil n'a pas, à mon avis, à être soumis au visa de la censure. Je n'en ferai distribuer d'ailleurs qu'un nombre d'exemplaires très restreint, sauf à compléter cette distribution après guerre.

.....

M. GRIMPEY. - Le rapport à l'Assemblée Générale devant être soumis à la censure, il faudra nous montrer assez discrets dans les renseignements que nous donnerons.

M. LE PRÉSIDENT. - Le rapport à l'Assemblée Générale ne donne pas beaucoup de renseignements qui tombent sous le coup de la censure.

M. FILIPPI. - Ce qui importera surtout, c'est de ne pas distinguer entre la période d'avant-guerre et la période de guerre.

M. BOURGANEAU. - L'année dernière, c'était M. CLOSSET qui s'était occupé de ce rapport.

M. ARON. - M. CLOSSET ne pourrait pas avoir un congé d'un mois ?

M. GRIMPEY. - Il est, je crois, dans une gare voisine, à la gare Saint-Lazare ?

M. LE PRÉSIDENT. - Non, à Meisy-le-Rei.

M. BERTHELOT. - On peut demander un congé professionnel d'un mois, puisque c'est la nouvelle formule.

M. GRIMPEY. - Voulez-vous voir si on peut le faire mettre en congé pour un mois ?

M. LE PRÉSIDENT. - Ce serait pour le mois de mai.

M. GRIMPEY. - Ou à partir du 25 avril.

M. LE PRÉSIDENT. - Du 5 mai au 5 juin serait préférable,

parce que c'est toujours au dernier moment qu'il y a des retouches à apporter au Rapport.

M. GRIMPRET - D'accord, du 5 mai au 5 juin ou bien du 1^{er} mai au 5 juin. Vous verrez.

M. LE BESNERAIS - Ce n'est que quand mon rapport au Conseil est terminé que peut être commencé le rapport à l'Assemblée Générale. Or, je ne serai pas prêt avant le 30 avril. Les comptes ne seront connus d'ailleurs qu'à cette date. Je ne pourrai finir mon rapport avant. Je crois qu'il serait intéressant que M. CLOSSET reste jusqu'au 5 juin, car il y aura à tenir compte des modifications apportées par le Comité de Direction et le Conseil d'Administration.

M. GRIMPRET - Vous voudrez bien vous occuper de faire obtenir ce congé ?

M. LE BESNERAIS - Oui.

Projet d'arrangement fixant les conditions dans lesquelles le service des marchandises sera assuré par la Compagnie du Chemin de fer Métropolitain de Paris sur la ligne de Paris-Luxembourg à Massy-Palaiseau et l'embranchement de Bourg-la-Reine à Sceaux-Robinson (Suite à la décision du Comité de Direction du 5 mars) 4

QUESTION VII - Projet d'arrangement fixant les conditions dans lesquelles le service des marchandises sera assuré par la Compagnie du Chemin de fer Métropolitain de Paris sur la ligne de Paris-Luxembourg à Massy-Palaiseau et l'embranchement de Bourg-la-Reine à Sceaux-Robinson (Suite à la décision du Comité de Direction du 5 mars).

M. LE BESNERAIS - Il s'agit d'une petite modification apportée à la suite d'une observation, qui avait été faite par M. ARON. Je crois que la nouvelle formule donne satisfaction aux observations qui avaient été présentées.

M. GRIMPRET - Il n'y a pas d'observation ? Les propositions sont adoptées.

.....

Consortium forestier et
maritime.-

QUESTION VIII - Consortium forestier et
maritime.

M. GRIMPRET.- Il s'agit de permettre à M. ALLONE
de siéger au Comité de Gestion du Consortium. Je crois que
c'est une solution élégante.

M. LE BERNERAIS.- C'est la régularisation de la décision
de principe, prise à un précédent Comité, à la demande de
M. DEVINAT.

M. GRIMPRET.- Le Comité est d'accord.

Mesures en faveur des
familles d'agents vic-
times de la guerre.

QUESTION IX - Mesures en faveur des
familles d'agents victimes de la guerre.

M. GRIMPRET.- Je crois que cette question est assez
délicate. Il faudrait que chacun ait le temps d'y réfléchir et
que nous en discutons la prochaine fois. Je tiens à signaler
cependant, dès maintenant, que la note qui nous a été distribuée
ne fait pas état du régime établi par le P.O.

M. LE BERNERAIS.- Nous ne l'avons pas fait, parce que
les mesures prises par ce Réseau étaient beaucoup moins avanta-
geuses que celles prévues par les autres Réseaux.

M. FREHAULT.- Ce n'est pas sûr.

M. LE BERNERAIS.- D'après les renseignements qui m'ont
été fournis, le P.O. accordait des allocations aux femmes des
agents mobilisés, mais il cessait de les verser à partir du
moment où le décès était connu.

M. FREDAULT - Il les donnait alors sous forme de secours.

M. LE BERNERAIS - Toutefois, lorsque l'agent en cause était porté disparu, il continuait à payer l'allocation jusqu'à l'avis officiel de décès.

M. GRIMPRET - Il serait néanmoins intéressant que la note fît connaître les errements de tous les Réseaux, y compris du P.O., même s'ils étaient moins avantageux sur ce dernier Réseau.

M. LE BERNERAIS - Je ferai établir une note complémentaire qui vous permettra de comparer.

M. BOUTHILLIER - En ce qui concerne l'Etat, la question est réglée et un décret va intervenir dans un délai très bref. Le Gouvernement reprend purement et simplement les mesures qui avaient été édictées lors de la guerre de 1914-1918. Il en résulte que la délégation du demi-traitement faite par le fonctionnaire tué à sa veuve et à ses ayants droit continue jusqu'à la fin des hostilités, en sorte que les liquidations de pension n'interviendront qu'à la fin de la guerre. Dans la plupart des cas, le fonctionnaire tué ou disparu n'a pas droit à pension, du fait de son ancienneté au service. Le maintien de la demi-solde à ses ayants droit constitue, dans ce cas, une libéralité. Si le fonctionnaire mort à l'ennemi a droit à pension, le maintien du demi-traitement représente alors une sorte d'avance sur pension. Ce régime ne prête à aucune difficulté.

M. LE BERNERAIS - Notre proposition est tout à fait analogue ; mais on peut en remettre l'examen à la prochaine séance.

M. GRIMPRET - Cela voudrait mieux.

M. BOUTHILLIER - D'autant plus que, d'ici là, le décret dont je viens de vous parler aura peut-être été publié.

M. LE BERNERAIS - Nous avions essayé de nous renseigner au Ministère des Finances sur ce que l'Etat comptait faire, mais on

.....

n'a pas pu nous donner les précisions utiles, et comme il nous fallait régler la question, j'ai préparé la note qui vous a été distribuée.

M. GRIMPET - Nous examinerons la question à huitaine.

- QUESTIONS DIVERSES -

a) Délégation de signature
à M. ARON.

M. GRIMPET - Une note vous a été distribuée afin de déléguer à M. ARON les pouvoirs nécessaires pour signer les actes engageant la S.N.C.F. dans le cas où M. MARLIO ou moi-même ne pourrions le faire pendant l'absence de M. le Président GUINAND.

Il n'y a pas d'observations ? La proposition est approuvée.

b) Caisse de Prévoyance.

M. ARON - Je voudrais vous signaler en quelques mots la situation paradoxale où se trouvent actuellement les organismes de gestion de la Caisse de Prévoyance. Un décret tout récent, en date du 19 mars 1940 et paru seulement au Journal Officiel du 6 avril, a fixé au 31 mars 1940 - c'est-à-dire il y a à peu près deux semaines - la date d'expiration du mandat des membres du Conseil d'Administration et, par conséquent, du Comité de Gestion de la Caisse de Prévoyance.

Etant donné qu'un travail important relatif à la révision des comptes de fin d'exercice 1939 est en cours, j'ai demandé à mes collègues du Comité de Gestion de continuer leur travail comme auparavant. Mais il est bon que le Comité de Direction sache que le Comité de Gestion de la Caisse de Prévoyance n'a actuellement aucune existence légale et qu'il faut remédier le plus rapidement possible à cette situation.

.....

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT SUPPLÉANT - Il est anormal, en effet, qu'un décret paru le 6 avril fixe au 31 mars ~~xxxxxxx~~^{le} terme du mandat des membres du Conseil d'Administration de la Caisse de Prévoyance. Mais cette anomalie est due au changement de Ministère. Il a fallu antidater le décret, car M. Paul REYNAUD l'avait signé en ~~xxxxxxx~~^{tant} que Ministre des Finances.

Un arrêté a été préparé en vue du remplacement des membres du Conseil d'Administration. Il a été signé hier par le Ministre des Travaux Publics et nous comptons le faire signer dans les 48 heures par les Ministres du Travail et des Finances. Il sera donc possible de procéder avant la fin de la semaine aux nouvelles nominations des membres du Conseil d'Administration.

M. ARON - Son observation n'était pas une critique. Je voulais ^{signaler} simplement que, légalement, le Comité de Gestion et le Conseil d'Administration de la Caisse de Prévoyance n'existaient plus et qu'il fallait les reconstituer le plus tôt possible.

M. BOUFFANDEAU - La durée du mandat des membres du Conseil et du Comité n'avait-elle pas été précisée ?

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT SUPPLÉANT - Si, mais le décret l'a modifiée. C'était la seule façon possible de changer leur composition.

M. GRIMPET - Et d'en éliminer les éléments jugés indésirables.

La séance est levée à 15 heures 45.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Comité de Direction

Séance du 9 avril 1940

STENO REVUE ET CORRIGÉE

La séance est ouverte à 15 heures, sous la présidence de M. GRIMPRET.

Sont présents : M.M. GRIMPRET, Vice-Président
MARLIO, Vice-Président

BOUFFANDEAU
BOUTHILLIER
ARON

TIRARD
GOY
FREDAULT

Assistent à la séance : M.M. LE BESKERAIS, Directeur Général
BERTHELOT, Directeur Général Adjoint
FILIPPI, Secrétaire Général.

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

M.M. MORONI, Commissaire suppléant
RENDU, Commissaire adjoint.

Adoption du Procès-Verbal.-

QUESTION 1 - Adoption du Procès-Verbal.-

M. GRIMPRET. - En ce qui concerne le Procès-Verbal de la dernière séance, j'ai une observation à présenter : ^{à l'ordre du jour} il n'indique pas pourquoi j'ai présidé ^{la} cette séance. Il doit donc être complété à ce sujet et j'ai demandé l'insertion du passage suivant :

"Suppléance de M. le Président GUINAND.

" M. GRIMPRET donne lecture au Comité d'une lettre, en date du 2 avril, par laquelle M. le Président GUINAND l'informe que son Docteur lui prescrit un repos d'environ un mois, et le charge de la suppléance, par application des dispositions de l'article 9 des Statuts de la S.N.C.F.

.....

"M. GRIMPRET exprime à M. le Président GUINAND tous les regrets du Comité et tous ses vœux de prompt et complet "rétablissement."

Quelqu'un a-t-il d'autres observations ? Le Procès-Verbal est adopté sous réserve de cette addition.

Comptes rendus hebdomadaires.-

QUESTION II - Comptes rendus hebdomadaires.-

1^o) Trafic, recettes, mouvement, etc....

M. LE BESNERAIS.- Le trafic-marchandises a été de nouveau très fort pendant la 14^{ème} semaine ; l'augmentation du nombre des wagons chargés a atteint 22,6 %, alors qu'elle n'avait été que de 10,8 % la semaine précédente, en raison du lundi de Pâques.

Je vous rappelle que l'augmentation avait été respectivement de 16,1 % pendant la 10^{ème} semaine, 21,3 % pendant la 11^{ème} et 22 % pendant la 12^{ème}. La progression est donc continue.

Le trafic a repris partout et tous les trafics sont en hausse. Les fournitures de matériel sont beaucoup plus aisées en raison des mesures que nous avons prises et aussi du fait que les industriels et commerçants font également, de leur côté, un sérieux effort pour libérer le matériel. Vous vous rappelez que nous avons, au mois de février dernier, proposé au Ministre une modification des articles 61 et 66 des Tarifs Généraux pour le transport des marchandises, aux termes de laquelle notamment les marchandises dont la manutention incombe aux particuliers doivent être enlevées le jour

.....

même si elles ont été mises à disposition avant 8 heures, alors qu'auparavant, les destinataires devaient avoir été avisés la veille avant 18 heures.

+ Nous avons recherché par sondage, pendant la semaine du 18 au 24 mars, si cette disposition avait eu des résultats efficaces.

Ces sondages ont porté sur 13.746 wagons ; sur ces 13.746, 11.768 ont été libérés dans la journée même.

M. GRIMPRET. - Autrement dit, sans cette ~~extreme~~ disposition, ils auraient été immobilisés un jour de plus ?

M. LE BESNERAIS. - Oui.

D'autre part, nous avons institué des primes au déchargement pour les destinataires qui n'ont pas pu être avisés avant 8 heures et l'ont été entre 8 et 10 heures et qui, par suite, auraient droit à ne décharger que le lendemain. Les intéressés reçoivent une prime s'ils procèdent au déchargement le jour même. Dans cette même semaine, cette mesure a joué pour 3.000 wagons.

Nous accordons également une prime pour les déchargements opérés le samedi après-midi ou le dimanche. Cette mesure a joué pour 2.000 wagons.

Nous avons donc gagné, au total, 17.000 journées-wagons ; en admettant une rotation moyenne de 9 jours pour nos wagons, cela représente ^{plus de} 2.000 wagons en plus.

M. BERTHELOT. - La cause est gagnée, bien qu'il y ait eu quelques protestations du commerce.

.....

M. LE DESNERRAIS..- Il est intéressant de disposer de 2.000 wagons de plus à l'heure actuelle.

M. BERTHELOT..- Cela représente un capital de 180 M.

M. LE DESNERRAIS..- Oui, de 160 à 180 M.

Nous avons pris encore toute une série de mesures ^{pour améliorer} ~~dans~~ ^{la capital du matériel} le même but. En particulier, nous avons repris le système des lotissements dans les triages, ^{amélioration importante par nos} ~~c'était une de nos réalisations~~ ^{des années écoulées} les plus importantes depuis la création de la S.N.C.F. Mais la guerre avait tout bouleversé, du fait des modifications considérables des courants de trafic, alors qu'en temps de paix les lots ne variaient qu'avec une grande lenteur.

La situation normale sera rétablie au 19 mai, au moment du changement de service.

Nos triages sont maintenant à peu près tous à l'aise, sauf deux, Saint-Pierre-des-Corps et Bordeaux, mais surtout Saint-Pierre-des-Corps, où ^{la} cette gêne existe tous les jours, alors qu'elle ne se fait sentir à Bordeaux que 3 ou 4 jours par semaine.

La raison en est que le trafic de la Bretagne vers le Centre s'est beaucoup amplifié et qu'il passe par St-Pierre-des-Corps qui forme la croisée de la grande ligne Nantes-Tours-Vierzon-Saincaize et de la ligne Paris-Tours-Bordeaux ; c'est un triage extrêmement important. Il va falloir ^{exécuter} des travaux ; nous vous soumettrons d'ailleurs le projet prochainement.

En ce qui concerne les recettes, les résultats de la 13ème semaine ne signifient pas grand chose en raison du décalage des fêtes de Pâques.

.....

L'augmentation des recettes marchandises, du fait du lundi de Pâques, n'est que de 62,2 % contre 82 % la semaine précédente. La différence est sensible.

Les recettes voyageurs ne sont en hausse que de 8,1 % parce que, si elle ^{entre annulée} comprend cette année les retours de vacances de Pâques, elle correspond, pour l'année dernière, au commencement des départs pour ces mêmes vacances.

L'augmentation des recettes totales, voyageurs et marchandises, est de 48,1 %.

Pour avoir une comparaison exacte avec l'année dernière, il faut attendre ^{la} fin des semaines qui correspondaient l'année dernière aux vacances de Pâques.

L'état sanitaire du personnel continue à s'améliorer. Le pourcentage des agents malades ou blessés qui était de 4,9 % s'est abaissé à 4,6 %. La moyenne normale, à cette époque de l'année, est de l'ordre de 4 %. On peut donc considérer que la situation est à peu près redevenue normale.

M. GRIMPRET - En ce qui concerne l'importance du trafic, j'ai remarqué que, pour la même semaine, il y avait deux régions dont le trafic en marchandises avait augmenté de plus de 100 %, le Sud-Ouest et l'Est.

M. LE BESNERAIS - C'est exact.

M. BERTHELOT - Au départ.

M. GRIMPRET - Pour l'Ouest, l'augmentation du trafic total, marchandises et voyageurs, dépasse 100 %.

M. LE BESNERAIS - Nos statistiques sont maintenant établies par Région de départ. Nous ne donnons plus de recettes région par région, comme faisaient autrefois les Réseaux qui

.....

comptabilisaient leurs recettes chacun en propre. Quand un transport était effectué, par exemple de Lens à Orléans, les recettes étaient décomposées et chaque Réseau intéressé comptabilisait sa part. C'est une décomposition dont nous avons fait l'économie. Nos statistiques actuelles ne sont plus que des statistiques établies par région de départ. Elles sont faciles à établir d'après les recettes des gares elles-mêmes.

M. GRIMPRET - Cette différence dans la tenue des statistiques peut permettre, en effet, par rapport à l'ancien état de choses, de gonfler la part d'une Région, celle de l'Ouest par exemple, par rapport à celle du Sud-Ouest. C'est un peu ~~au détriment du sud-Ouest.~~

M. LE BESNERAIS - Il se peut, en effet, que des marchandises, partant de la Région Ouest, ne font qu'un petit parcours sur cette Région. C'est un renseignement que je n'ai pas. En temps ordinaire, la comparaison, par région de départ d'une ~~année à l'autre~~, est suffisante parce que le trafic ne subit jamais de modifications très profondes d'une année à l'autre ; à l'heure actuelle, au contraire, les modifications sont très importantes et la statistique établie par Région de départ ne peut donner que des renseignements approximatifs. Mais elle prouve tout de même l'intensité du trafic. Ces chiffres comprennent d'ailleurs les transports militaires. C'est ainsi que, pour la 14^{ème} semaine, ^{ou} l'augmentation des wagons chargés est de 22,5 %, la part de cette augmentation, afférente au seul trafic commercial, est de 5 % et les sujétions sont ^{encore} ~~plus~~ plus grandes en ce qui concerne l'exécution des transports militaires qui viennent s'y ajouter.

.....

M. BERTHELOT - Au point de vue de la circulation, il n'y a rien de saillant à signaler, que de menus incidents.

2°) Trésorerie -

M. FILIPPI - Au cours de la période du 30 mars au 5 avril, le montant des ressources à court terme a légèrement diminué ; cette diminution semble due, non pas à la baisse du taux d'intérêt, qui n'est entrée en vigueur qu'à partir du 5 avril, mais au fait qu'une Société qui possédait un certain nombre de billets de la S.N.C.F. - conformément d'ailleurs à l'intention qu'elle avait exprimée - leur a substitué des bons d'armement ; c'est par suite de cette opération que nos ressources à court terme ont diminué de 54 Millions. Mais, dans l'ensemble, les résultats ont été conformes aux prévisions et même meilleurs, puisque, par rapport à la semaine dernière, nos prévisions font ressortir une amélioration de 20 M., ce qui porte le montant de nos disponibilités à 1.770 M. à la fin du mois.

M. GRIMPRET - La Société dont vous venez de parler avait-elle intérêt à prendre des bons d'armement ?

M. FILIPPI - Non. Le taux d'intérêt des billets de la S.N.C.F. est supérieur de 1 ou 2/32ème à celui des bons d'armement. *C'est sans doute pour des raisons présentées par l'organisme*
~~je ne sais pas pour quelles raisons précises, cette~~
Société a préféré souscrire des bons d'armement.

.....

Compte rendu de la délégation
de pouvoirs donnée par le
Comité de Direction dans sa
séance du 30 août 1939.

bis
QUESTION II - Compte rendu de la
délégation de pouvoirs donnée par le
Comité de Direction dans sa séance du
30 août 1939.

M. GRIMPRET.- La lecture de ce compte rendu en séance me paraît fastidieuse, puisque personne ne peut y ajouter d'observations. Ne pourrait-on le faire distribuer à l'avance ?

M. GRELAT.- On pourrait distribuer ce compte rendu le samedi soir pour les affaires remises en temps utile ^{pour y faire} et le compléter ^{intégralement} en faisant connaître en séance les affaires remises ^{ultérieurement} depuis.

M. GRIMPRET.- Oui, pour ces dernières affaires, je lirai un additif au compte rendu distribué.

Pour aujourd'hui, j'ai à vous rendre compte des affaires suivantes que j'ai approuvées en vertu de la délégation de pouvoirs qui a été donnée au Président par le Comité dans sa séance du 30 août 1939.

- Avenant au contrat de concession d'un terrain de 4.000 m² dans la gare de Paris-Ivry consenti à la Compagnie des Forges de Châtillon-Commentry et Neuves-Maisons.

Il s'agit de modifier la clause de révision du taux de la redevance annuelle et de porter cette dernière de 43.880 fr à 55.000 fr, jusqu'au 30 septembre 1944.

- Avenant au marché de réparation de wagons passé entre la Compagnie P.L.M. et la Société d'Outillage Mécanique et Usinage d'Artillerie (S.O.M.U.A.) - (Montant de l'avenant : 1.475.402 fr. le montant primitif du marché pour 1938 étant de 8.475.481 fr).

Il s'agit de réviser le taux horaire de rémunération

consenti à la S.O.M.U.A. pour tenir compte, d'une part, de la hausse des salaires et, d'autre part, des modifications apportées par la S.N.C.F. au programme des travaux confiés à cette Société.

- D'autre part, en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués par M. le Président et dont il a été rendu compte au Comité dans sa séance du 5 septembre 1939, M. le DIRECTEUR GENERAL a approuvé les affaires suivantes :

Cession à la Société des Acieries de Longwy d'un terrain sis à Veyres sur la ligne de Libourne à Bordeaux - Région Sud-Ouest - Montant 695.000 fr + 14.500 fr pour frais d'étude, de mesurage, piquetage et confection des plans.

Il s'agit d'un terrain qui ne présente aucune utilité pour la S.N.C.F. L'Etat-Major de l'Armée, 4ème Bureau, n'a pas d'objection à cette cession, et le Ministre des Travaux Publics ne s'oppose pas à la désaffectation de ce terrain.

Tarifs -

Avenant à la Convention à prix convenus passée avec la Société "Les Fils de M. BARDINET" pour le transport de rhums, liqueurs et spiritueux.

Les mesures envisagées procureront à la S.N.C.F. un supplément de recettes annuel de 564.000 fr.

Insertion dans le chapitre 18 du tarif spécial G.V. n°3 d'un paragraphe nouveau applicable aux fromages expédiés par wagons complets de Tournemire-Roquefort à destination de Marseille et inversement.

Il s'agit de maintenir un trafic annuel d'environ 1.900 tonnes, dont l'acheminement ne peut être réalisé qu'en grande vitesse.

Modification :

- à l'annexe II aux tarifs généraux applicables aux voyageurs, bagages et chiens accompagnés ;
- à l'annexe H aux tarifs généraux pour le transport des marchandises ;
- à la liste des embranchements particuliers dont l'origine est située entre deux gares (ou plus) (P.V. n°29, chap.2) ;
- au Tableau III annexé au tarif spécial n°129, chap.16 ;
- à la ~~xxxxx~~ nomenclature des gares et localités desservies.

Il s'agit de réaliser les aménagements tarifaires nécessaires ~~xxxxxx~~ situés par le rattachement à la Région Sud-Ouest de la section de ligne d'Angoulême à Saint-Michel-sur-Charente, appartenant antérieurement à la Région Ouest.

Application des prix du barème spécial X26 n°2 prévus au chapitre 1er - § III du tarif G.V. n°1 pour les expéditions d'au moins 300 kg ou payant pour ce poids, aux envois de colis de commissionnaires-messagers effectués dans la relation Paris-Genève-Cornavin ou inversement.

Il s'agit :

- de maintenir le trafic des exportations sur la Suisse, via Genève ;
- de faire bénéficier les envois que les Commissionnaires-messagers expédient à destination de la Suisse, via Genève-Cornavin, de la même tarification que celle applicable via Vallorbe, afin de mettre sur un pied d'égalité les expéditeurs effectuant leur trafic d'exportation par l'une ou l'autre de ces voies.

Modifications à la nomenclature des gares et des localités desservies.

Ces modifications qui intéressent 3 gares, sont la conséquence de la fermeture, à partir du 1er avril 1940, au service des voyageurs, des bagages, des chiens accompagnés et des colis express de la section de ligne Auneau-Embranchement (exclu) à Gallardon-Pont (inclus)

.....

Marchés et Commandes.-

QUESTION III - Marchés et Commandes.-

- Marché avec la Compagnie Industrielle de Matériel de Transport (C.I.M.T.) pour l'exécution de petites réparations ou "levages" de machines et tenders (durée un an, avec faculté de reconduction pour deux périodes successives de six mois - Dépense 25 M. environ pour deux ans).-

M. LE BESNERAIS.- Vous n'ignorez pas que les circonstances présentes nous ont conduit à changer la politique que nous suivions en ce qui concerne les petites réparations de machines.

Avant la guerre, ~~tout~~ notre effort tendait à réduire le nombre des réparations à confier à l'industrie privée et à ~~à~~ ^{intensifier} ~~à~~ ~~xxxx~~ ~~xxxxxx~~ en cette matière, le travail de nos ateliers. Mais, à l'heure actuelle, étant donné nos besoins en ce qui concerne les réparations de machines, et la nécessité où nous sommes d'employer pour la conduite des trains un personnel qui pouvait être utilisé aux travaux de réparations, notre politique consiste à faire ~~faire~~ faire par l'industrie privée les levages que nous effectuions auparavant dans nos ateliers. C'est ainsi que, pour la région du Nord, nous avons fait appel à la C.I.M.T., aux Ateliers de Blanc-Wisseron et aux Ateliers de Construction de Saint-Denis. C'est la C.I.M.T. qui nous a proposé les prix horaires les plus avantageux : 24 fr 80 pour les machines et 22 fr 20 pour les tenders ; c'est pourquoi nous vous proposons de passer un marché avec cette Société. Elle a d'ailleurs accepté - ce qui est très intéressant pour nous à l'heure actuelle - que le contrat ne soit passé que pour un an, avec, toutefois, clause de tacite reconduction pour deux périodes successives de six mois.

.....

M. ARON. - Je voudrais attirer l'attention du Comité, encore que mon observation ne soit peut-être pas très importante sur la clause de révision des prix en fonction des variations de salaires.

Il est dit, ~~notamment~~, à la page 4 du rapport qui nous est soumis : "La tendance actuelle des derniers arbitrages en matière de salaires a été, suivant en cela la nouvelle politique d'aide à la famille, d'accorder simultanément des majorations des salaires minima et des allocations familiales, et il est équitable d'en tenir compte aux réparateurs. Chaque prix horaire a donc été lié à un paramètre S, appelé salaire horaire moyen, lui-même fonction de la moyenne pondérée des salaires minima des ouvriers affectés aux réparations et des allocations familiales, selon la formule :

$$S = p (1 + s)''$$

Je crois que ce qui est dit de la tendance actuelle des arbitrages n'est pas exact. Je n'ai pas eu le temps de me référer aux textes, mais je suis convaincu qu'un texte, probablement un décret, a ^{recommandé aux} incité les arbitres - si même il ne le leur a pas prescrit - ~~d'~~ éviter désormais toute majoration des allocations familiales. Ceci afin de rester dans l'esprit du nouveau Code de la Famille.

Je reconnais qu'autrefois les arbitres ayant à accorder une majoration de salaire ont jugé équitable d'en reporter une partie sur les allocations familiales. Mais lorsque le Gouvernement a instauré un nouveau régime d'allocations familiales, il y a été demandé aux arbitres de ne plus majorer lesdites allocations.

.....

M. LE BESNERAIS. - Ils seront cependant amenés à le faire et presque automatiquement, car les allocations familiales sont maintenant fonction du salaire moyen du département; s'il se produit une élévation de prix, le salaire moyen augmentera et les allocations familiales le seront également.

M. ARON. - Je conteste simplement ^{ce qui est dit au rapport au} l'exposé de la question ^{de l'ensemble actuel des artisans.} tel qu'il nous est soumis.

Par ailleurs, je ne comprends pas très bien la formule $S = p (1 + a)$, car a n'est pas défini. Je suppose qu'il faut l'interpréter ainsi : le salaire moyen se compose de deux éléments, le salaire moyen proprement dit et les allocations familiales. Mais alors c'est une somme et non un produit.

M. LE BESNERAIS. - Les allocations familiales ne sont pas payées directement par l'employeur. Il faut passer par l'intermédiaire d'une caisse de compensation, et " a " représente le pourcentage de salaire que les industriels doivent verser à cette caisse.

M. ARON. - J'accepte volontiers cette explication, mais le rapport aurait dû la donner.

M. LE BESNERAIS. - C'est exact.

M. GRIMPET. - Il n'y a pas d'autre observation ? Les propositions sont adoptées.

~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~

~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~ ~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~ ~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~

Service commercial.

QUESTION IV - Service commercial.

Relèvement des tarifs et allocations du service de factage et de camionnage aux gares de Nantes pour la desserte de Nantes (178.700 habitants);

- extension de ce service aux marchandises transportées par wagons complet;
- création d'un service de factage et de camionnage à la gare de Pont-Rousseau pour la desserte de la localité de Rezé (12.300 habitants);
- substitution d'un traité unique passé avec la Société des anciens Etablissements Paul Grandjean aux divers traités conclus entre ses prédécesseurs (M.M. LUCAS-UNDERBERG) et les Régions Ouest et Sud-Ouest.

M. GRIMPRET.- Ces propositions ne donnent lieu à aucune observation ?

Elles sont adoptées.

Projets

QUESTION V - Projets

- Gare de Boulogne-Ville et abords : achèvement de la gare de marée, suppression des P.N. nos 143, 144 et 144 bis et construction d'un pont-route sur la Liane (4.050.000 fr) (Suite à la décision du Comité de Direction du 2 avril).

M. GRIMPRET. - Le projet de lettre ^{guère de difficultés} vous paraît-il répondre aux observations qui ont été échangées ?

M. LE DESTIERS. - Le passage important est le suivant :

" J'ai l'honneur d'attirer votre attention sur le fait que les travaux dont il s'agit, s'ils présentent, au point de vue chemin de fer un réel intérêt, ne sont cependant pas de ceux dont l'exécution est indispensable en temps de guerre au trafic du Chemin de fer.

" Mais le Chemin de fer n'est pas le seul intéressé, et c'est sur les vives instances du Service des Ponts et Chaussées et de la Chambre de Commerce que nous vous présentons le projet ci-joint, en vous demandant de bien vouloir nous dire si vous estimez que l'exécution des travaux doit être entreprise immédiatement. Bien entendu, il devrait être reconnu d'accord avec le Commissariat Général à la Construction et au Bâtiment que nous pourrions nous procurer, dans le cadre national, les moyens d'exécution utiles. "

.....

Qu'en pensez-vous, M. BOUTHILLIER ?

M. BOUTHILLIER.- Je crois qu'on aurait pu être plus net. Le premier de ces deux paragraphes est très bien. Mais ensuite, je me serais borné à dire que, dans ces conditions, nous prions le Ministre de bien vouloir nous faire connaître si, pour des raisons autres que celles intéressant le chemin de fer, il y a lieu d'entreprendre immédiatement ces travaux.

M. LE BESNERAIS.- Le premier paragraphe serait insuffisant à lui seul, puisqu'il se borne à dire que ces travaux ne sont pas indispensables au ^{regard} ~~réseau~~ du chemin de fer. Puisque nous soumettons le projet, il faut bien que nous disions pourquoi.

M. BOUTHILLIER.- Mais, précisément, j'avais demandé que nous ne présentions pas de projet.

M. LE BESNERAIS.- Le Service des Ponts et Chaussées et la Chambre de Commerce nous demandent de le présenter.

M. BOUTHILLIER.- Nous ne le présenterons que si le Gouvernement nous donne des instructions dans ce sens.

M. LE BESNERAIS.- Je crains qu'il y ait une confusion. Il s'agit d'une simple question de procédure administrative. Il faut bien, tout de même, que le Ministre soit saisi d'un dossier pour pouvoir décider si ces travaux doivent ou non être entrepris. Ce n'est qu'un projet, mais il est indispensable que nous le soumettions. Ou bien alors, il faudrait que nous répondions au Service des Ponts et Chaussées et à la Chambre de Commerce ^{de Commerce} /que, malgré leur insistance, nous refusons de le soumettre.

M. BOUTHILLIER.- Il faut que la Chambre de Commerce

.....

insiste auprès du Ministre des Travaux Publics pour que celui-ci nous demande de présenter le dossier.

M. LE BESNERAIS. - Non, c'est nous qui devons présenter le dossier; en tant que concessionnaires, c'est à nous qu'appartient l'initiative de présenter le projet, tout en faisant remarquer qu'il ne présente pas d'intérêt immédiat pour nous.

M. BERTHELOT. - La lettre est très claire.

M. LE BESNERAIS. - Je commence par dire que l'exécution du projet n'est pas indispensable au trafic du chemin de fer en temps de guerre.

M. GRIMPET. - Cela, nous le disons nettement.

M. BOUTHILLIER. - Je vous avoue que je trouve cette façon de procéder curieuse. Je ne sais pas si c'est parce que je connais mal les rapports qui existent entre la S.N.C.F. et le Ministre des Travaux Publics. Mais la seule position logique me paraît être de ne pas présenter le projet, puisque nous considérons qu'il ne présente pas d'intérêt à notre point de vue.

M. GRIMPET. - C'est un projet à frais communs.

M. LE BESNERAIS. - Oui, et il est entendu que c'est nous qui le ^{présentons.} ~~présentons.~~ Je crois même que, du point de vue auquel vous vous placez, il vaut mieux que ce soit nous. Si ^{c'était} ~~ce n'était~~ la Chambre de Commerce qui le présentait, elle ne ferait certainement pas savoir au Ministre que nous estimons que ce projet ne présente pas d'intérêt immédiat pour nous.

M. BOUTHILLIER. - Prenons, si vous le voulez, cette position, mais, alors, dites que vous n'êtes pas disposés à verser les 4 M., ~~puisque~~ puisque ce projet n'est pas utile pour votre trafic en temps de guerre.

.....

M. LE BESNERAIS - Si, à l'inverse, il s'agissait d'un projet indispensable au point de vue chemin de fer, comportant une dépense de 27 M. dont ²² 5 M. à la charge du chemin de fer et le reste à la charge des collectivités pour lesquelles le projet serait utile, mais ^{pas} indispensable, nous insistons pour qu'on verse quand même les 5 M. ^{Sept autres gens dans le tas} Comme c'est un projet à fonds commun, c'est l'élément principal qui doit l'emporter.

M. BOUTHILLIER - Attendez donc qu'on vous le ^{la demande} demande. Vous allez ^{lui} donner vie à ce projet en le présentant sous cette forme. Les autres collectivités diront : vous voyez bien, le chemin de fer, bien que ce projet ^{Nous ne pourrions lui faire aucun mal} ne soit pas utile pour lui, est disposé néanmoins à verser sa quote-part.

M. LE BESNERAIS - Non, je ne la verserais que si le projet ^{est} est approuvé.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT SUPPLEANT - Le Ministre appréciera.

M. BOUTHILLIER - Que vous le vouliez ou non, il y a une conspiration générale dans ce pays pour faire ^{de bonne foi} des travaux ~~inutiles pendant la guerre. D'une façon générale, on cherche à faire, par tous les moyens, des travaux qui ne sont pas nécessaires à la défense nationale pendant la guerre. Nous sommes assaillis de demandes de ce genre, de toute part, et mon intervention n'a d'autre but que de stopper au départ l'éclosion de tels projets, afin qu'une collectivité ne puisse tirer argument du fait qu'une autre collectivité s'est déjà montrée favorable et est disposée à verser sa contribution aux travaux.~~

.....

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT SUPPLEANT - Il faut considérer l'intervention de la S.N.C.F. comme une simple présentation du projet au Ministre.

M. GRIMPRET - Etant donné la réserve que nous formulons, je crois qu'on ne peut parler d'un consentement de notre part. M. BOUTHILLIER a tout de même une large satisfaction. Nous disons que le projet n'est pas indispensable au chemin de fer. Le Ministre dispose ainsi d'un élément important d'appréciation.

M. ARON - Je partage le sentiment de M. BOUTHILLIER et je propose la rédaction suivante : "Il vous appartient, compte tenu des avis émis par le Service des Ponts et Chaussées et la Chambre de Commerce, de décider s'ils doivent être néanmoins entrepris, dès à présent, ou remis après les hostilités".

M. LE BESNERAIS - Il y avait une autre rédaction qui est d'ailleurs de M. FILIPPI : "Mais le Chemin de fer n'étant pas le seul intéressé, nous sommes amenés, sur les vives instances du Service des Ponts et Chaussées et de la Chambre de Commerce à vous présenter néanmoins le projet ci-joint en vous demandant de bien vouloir nous dire si l'exécution des travaux doit être entreprise immédiatement".

M. BOUTHILLIER - Il serait plus net de supprimer le deuxième paragraphe et de dire simplement : "nous vous transmettons, néanmoins, le dossier à toutes fins utiles".

M. GRIMPRET - Il faut tout de même expliquer pourquoi nous présentons le projet. Après avoir dit que ce projet n'est pas indispensable au point de vue chemin de fer, il faut

justifier pourquoi nous le présentons néanmoins. Le "néanmoins" de M. FILIPPI marque bien notre position.

M. COY..- Au lieu d' "immédiatement", on pourrait mettre: "avant ou après les hostilités".

M. BOUTILLIER..- Oui, il faut supprimer le mot "immédiatement". On pourrait mettre "ou être ajournée à la fin des hostilités".

M. FILIPPI..- Alors, il faudrait supprimer le mot: "néanmoins".

On ne peut le conserver, on mettrait: "doit être entreprise pendant les hostilités", au lieu d' "immédiatement".
M. CRIMPEL..- ~~On peut le conserver, on mettrait: "doit être entreprise pendant les hostilités", au lieu d' "immédiatement".~~

justifier pourquoi nous le présentons néanmoins. Le "néanmoins" de M. FILIPPI marque bien notre position.

On ne s'en rend compte qu'après
M. GOY - *On* pourrait mettre : "avant ou après les hostilités".

On
M. BOUTHILLIER - Il faut supprimer le mot "immédiatement" *et* mettre "ou être ajournée à la fin des hostilités".

Je suis
M. FILIPPI - Alors, il faut supprimer le mot : "néanmoins".

M. GRIMPET - Si vous voulez.

M. LE BESNERAIS - Si les hostilités duraient plusieurs années, je ne sais pas ce que l'on ferait.

On finit la discussion en mettant
M. GRIMPET - Il n'y a qu'à mettre : "doit être entreprise pendant les hostilités".

M. BOUTHILLIER - D'accord.

M. ARON - Je crois qu'il y aurait une petite correction à faire, dans le même ordre d'idées à la page 2, où il est dit :

"Un accord est, en conséquence, intervenu entre les Ingénieurs du Service Maritime, la Chambre de Commerce et la S.N.C.F. pour répartir en deux phases l'exécution de toutes ces améliorations :

"- la première, financée par les ressources dont on dispose, et à entreprendre, dès maintenant,....."

M. LE BESNERAIS - Oui, il faut mettre : "à entreprendre en premier lieu". C'est un reste d'une vieille rédaction.

M. GRIMPRET - D'accord. Le projet de lettre est adopté sous réserve des modifications ainsi apportées.

Assemblée générale
des actionnaires
de la S.N.C.F.

QUESTION VI - Assemblée générale des
actionnaires de la S.N.C.F.

M. GRIMPRET - On a prévu, pour cette assemblée générale, la date du jeudi 27 juin qui est, je crois, la date limite, puisqu'il faut qu'elle soit tenue dans les six premiers mois. L'année dernière, le Conseil avait désigné une Commission chargée 1°) d'examiner les comptes et bilans avant qu'ils soient soumis au Conseil ; 2°) de préparer le rapport sur la marche de la Société au cours de l'exercice écoulé, que le Conseil doit présenter à l'Assemblée générale. En 1939, cette Commission comprenait 5 Membres, à savoir :

2 membres du Comité de Direction	(M.M. BOUFFANDEAU FREDULT
3 membres du Conseil	(M.M. TOUTEE MOREAU-NERET JACQUET

.....

J'espère que M.M. BOUFFANDEAU et FREDULT voudront bien continuer à faire partie de cette Commission.

M.M. BOUFFANDEAU et FREDULT - D'accord.

M. GRIMPRET - En ce qui concerne M.M. TOUTEE et JACQUET, il n'y a pas de difficultés. ^{ils acceptent} Mais M. MOREAU-NERET est mobilisé.

M. BOUFFANDEAU - C'est lui qui avait fait tout le travail l'année dernière.

M. GRIMPRET - ^{J'ai pensé que vous étiez très occupé,} j'ai pensé que vous étiez très occupé, ^{mais j'ai pensé que vous étiez très occupé} M. BOUFFANDEAU, et j'ai cherché quelqu'un qui veuille bien accepter de faire le rapport. M. de TARDE a accepté, ^{quelque} avec un peu de difficultés, ^{donc} parce que lui-même est très occupé au Ministère de l'Information. M. ~~xxx~~ de TARDE remplaçant M. MOREAU-NERET, nous resterions ainsi tout à fait dans la ligne de ce qui a été fait l'année dernière.

^{M. Guy - D'accord}
^{M. Grimpert} En dehors de la désignation de la Commission, la question qui se pose est celle du calendrier de nos travaux pour arriver en temps utile, en fonction des délais imposés par la loi. Les comptes et bilans doivent être mis à la disposition de la Commission des Comptes 40 jours francs au moins avant la date de l'Assemblée générale, soit le 17 mai au plus tard, si cette date est fixée au 27 juin. Or la séance du Conseil a été fixée au 8 mai en raison des fêtes de la Pentecôte qui tombent cette année le 12 mai. D'autre part, les Services Financiers ont fait savoir que ces documents ne seraient prêts que vers le 30 avril. La Commission et le Comité de Direction ne disposeraient donc que d'un délai de 8 jours pour les examiner avant la réunion du Conseil. Mais rien ne les empêcherait, pendant cette période, de se réunir aussi souvent qu'il serait nécessaire pour aboutir en temps utile.

Mais à la rigueur la séance du Conseil pourrait être reportée au 15 mai, si on n'était pas prêt. Par conséquent, en principe, il faudrait que tous les documents soient ^{prêts} prêts pour le 30 avril, et que le Conseil d'Administration les arrête dans sa séance du 8 mai. Si, par hasard, la Commission n'était pas prête, nous reporterions la séance du Conseil d'Administration au 15 mai. Mais ce serait tout à fait le dernier délai.

En ce qui concerne, d'autre part, le Rapport à l'Assemblée générale, ce Rapport doit être mis à la disposition des actionnaires 15 jours au moins avant l'Assemblée générale. Mais, il doit être remis également à la Commission des Comptes pour que celle-ci puisse en faire état dans son Rapport, lequel doit être aussi mis à la disposition des actionnaires 15 jours avant l'Assemblée générale. Dans ces conditions, il est nécessaire que le Conseil l'arrête définitivement au plus tard dans sa séance du 5 juin, laquelle ne saurait être reculée. Il faudrait donc que la Commission et le Comité puissent en connaître une dizaine ou une quinzaine de jours à l'avance. Je rappelle d'ailleurs que ce Rapport est rédigé sur la base des renseignements contenus dans le Rapport annuel que le Directeur Général présente au Conseil.

Maintenant, il y a une question qui se pose au sujet de ces documents, c'est la question de la censure. Ce sont des documents qui doivent être imprimés.

M. FILIPPI - Il faut évidemment que le Rapport à l'Assemblée générale soit soumis au préalable à la censure.

M. LE BESNERAIS - D'accord, parce qu'il s'agit d'un rapport qui recevra une certaine publicité ; mais le Rapport annuel sur le fonctionnement des services que je présente au Conseil n'a pas, à mon avis, à être soumis au visa de la censure. Je n'en ferai distribuer d'ailleurs qu'un nombre d'exemplaires très restreint, sauf à compléter cette distribution après guerre.

.....

M. GRIMPRET..- Le rapport à l'Assemblée Générale devant être soumis à la censure, il faudra nous montrer assez discrets dans les renseignements que nous donnerons.

M. LE BESNERAIS..- Le rapport à l'assemblée Générale ne donne pas beaucoup de renseignements qui tombent sous le coup de la censure.

M. FILIPPI..- Ce qui importera surtout, c'est de ne pas distinguer entre la période d'avant-guerre et la période de guerre.

M. BOUFFARDEAU..- L'année dernière, c'était M. CLOSSET qui s'était occupé de ce rapport.

M. ARON..- M. CLOSSET ne pourrait pas avoir un congé d'un mois ?

M. GRIMPRET..- Il est, je crois, dans une gare voisine, à la gare Saint-Lazare ?

M. LE BESNERAIS..- Non, à Noisy-le-Roi.

M. BERTHELOT..- On peut demander un congé professionnel d'un mois, puisque c'est la nouvelle formule.

M. GRIMPRET..- Voulez-vous voir si on peut le faire mettre en congé pour un mois ?

M. LE BESNERAIS..- Ce serait pour le mois de mai.

M. GRIMPRET..- Ou à partir du 25 avril.

M. LE BESNERAIS..- Du 5 mai au 5 juin serait préférable,

.....

parce que c'est toujours au dernier moment qu'il y a des retouches à apporter au rapport.

M. GRIMPRET. - D'accord, du 5 mai au 5 juin ou bien du 1er mai au 5 juin. Vous verrez.

M. LE BESNERAIS. - Ce n'est que quand mon rapport au Conseil est terminé que peut être commencé le rapport à l'Assemblée Générale. Or, je ne serai pas prêt avant le 30 avril. Les comptes ne seront connus ^{qu'au 30 avril} ~~que le 30 avril~~. Je ne ^{peux} ~~peux~~ finir mon rapport avant, mais, à ce moment-là, je n'en ai plus que pour quelques jours. Il ne sera pas imprimé, mais il sera fini de rédiger. Je crois qu'il serait intéressant que M. CLOSSET reste jusqu'au 5 juin, car il y aura à tenir compte des modifications apportées par le Comité de Direction et le Conseil d'Administration.

M. GRIMPRET. - Vous voudrez bien vous occuper de faire obtenir ce congé ?

M. LE BESNERAIS. - Oui.

Projet d'arrangement fixant les conditions dans lesquelles le service des marchandises sera assuré par la Compagnie du Chemin de fer Métropolitain de Paris sur la ligne de Paris-Luxembourg à Massy Palaiseau et l'embranchement de Bourg-la-Reine à Sceaux-Robinson (Suite à la décision du Comité de Direction du 5 mars).

QUESTION VII - Projet d'arrangement fixant les conditions dans lesquelles le service des marchandises sera assuré par la Compagnie du Chemin de fer Métropolitain de Paris sur la ligne de Paris-Luxembourg à Massy-Palaiseau et l'embranchement de Bourg-la-Reine à Sceaux-Robinson (Suite à la décision du Comité de Direction du 5 mars).

M. LE BESNERAIS. - Il s'agit d'une petite modification apportée à la suite d'une observation, qui avait été faite par M. ARON, à l'article 13 de ce projet d'arrangement, en ce qui concerne le mode de calcul de l'indice I qui sert de base à la redevance à verser par la S.N.C.F. Je crois que la nouvelle formule donne satisfaction aux observations qui avaient été présentées.

M. GRIMPRET. - Il n'y a pas d'observation ? Les propositions sont adoptées.

.....

Consortium forestier et
maritime.-

QUESTION VIII - Consortium forestier et
maritime.

M. GRIMPRET.- Il s'agit de permettre à M. ALLIOT
de siéger au Comité de Gestion du Consortium. Je crois que
c'est une solution élégante.

M. LE BESNERAIS.- C'est la régularisation de la décision
de principe, prise à un précédent Comité, à la demande de
M. DEVINAT.

M. GRIMPRET.- Le Comité est d'accord.

Mesures en faveur des
familles d'agents vic-
times de la guerre.

QUESTION IX - Mesures en faveur des
familles d'agents victimes de la guerre.

M. GRIMPRET.- Je crois que cette question est assez
délicate. Il faudrait que chacun ait le temps d'y réfléchir et
que nous en discutions la prochaine fois. Je tiens à signaler
cependant, dès maintenant, que la note qui nous a été distribuée
ne fait pas état du régime établi par le P.O.

M. LE BESNERAIS.- Nous ne l'avons pas fait, parce que
les mesures prises par ce Réseau étaient beaucoup moins avanta-
geuses que celles prévues par les autres Réseaux.

M. FREDAULT.- Ce n'est pas sûr.

M. LE BESNERAIS.- D'après les renseignements qui m'ont
été fournis, le P.O. accordait des allocations aux femmes des
agents mobilisés, mais il cessait de les verser à partir du
moment où le décès était connu.

M. FREDAUT..- Il les donnait alors sous forme de secours.

M. LE BESNERAIS..- Toutefois, lorsque l'agent en cause était porté disparu, il continuait à payer l'allocation jusqu'à l'avis officiel de décès.

M. GRIMPRET..- Il serait néanmoins intéressant que la note fît connaître les errements de tous les Réseaux, y compris du P.O., même s'ils étaient moins avantageux sur ce dernier Réseau.

M. LE BESNERAIS..- Je ferai établir une note complémentaire qui vous permettra de comparer.

M. BOUTHILLIER..- En ce qui concerne l'Etat, la question est réglée et un décret va intervenir dans un délai très bref. Le Gouvernement reprend purement et simplement les mesures qui avaient été édictées lors de la guerre de 1914-1918. Il en résulte que la délégation du demi-traitement faite par le fonctionnaire tué à sa veuve et à ses ayants droit continue jusqu'à la fin des hostilités, en sorte que les liquidations de pension n'interviendront qu'à la fin de la guerre. Dans la plupart des cas, le fonctionnaire tué ou disparu n'a pas droit à pension, du fait de son ancienneté au service. Le maintien de la demi-solde à ses ayants droit constitue, dans ce cas, une libéralité. Si le fonctionnaire mort à l'ennemi a droit à pension, le maintien du demi-traitement représente alors une sorte d'avance sur pension. Ce régime ne prête à aucune difficulté.

M. LE BESNERAIS..- Notre proposition est tout à fait analogue; mais on peut en remettre l'examen à la prochaine séance.

M. GRIMPRET..- Cela vaudrait mieux.

M. BOUTHILLIER..- D'autant plus que, d'ici là, le décret dont je viens de vous parler aura peut-être été ~~xxxxxx~~ publié.

M. LE BESNERAIS..- Nous avons essayé de nous renseigner au Ministère des Finances sur ce que l'Etat comptait faire, mais on n'a pas pu nous donner les précisions utiles, et comme il nous fallait régler la question, j'ai préparé la note qui vous a été distribuée.

M. Grimpert - Pour le signifier à Monsieur le Ministre
.....

- QUESTIONS DIVERSES -

a) Délégation de signature
à M. ARON.

M. GRIMPRET - Une note vous a été distribuée afin de déléguer à M. ARON les pouvoirs nécessaires pour signer les actes engageant la S.N.C.F. dans le cas où M. MARLIO ou moi-même ne pourrions le faire pendant l'absence de M. le Président GUINAND.

Il n'y a pas d'observations ? La proposition est approuvée.

M. ARON - Je voudrais vous signaler en quelques mots la situation paradoxale où se trouvent actuellement les organismes de gestion de la Caisse de Prévoyance. Un décret tout récent, en date du 19 mars 1940 et paru seulement au Journal Officiel du 6 avril, a fixé au 31 mars 1940 - c'est-à-dire il y a à peu près deux semaines - la date d'expiration du mandat des membres du Conseil d'Administration et, par conséquent, du Comité de Gestion de la Caisse de Prévoyance.

Etant donné qu'un travail important relatif à la révision des comptes de fin d'exercice 1939 est en cours, j'ai demandé à mes collègues du Comité de Gestion de continuer leur travail comme auparavant. Mais il est bon que le Comité de Direction sache que le Comité de Gestion de la Caisse de Prévoyance n'a actuellement aucune existence légale et qu'il faut remédier le plus rapidement possible à cette situation.

.....

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT SUPPLEANT - Il est anormal, en effet, qu'un décret paru le 6 avril fixe au 31 mars ~~le~~ ^{le} ~~xxxxxxx~~ terme du mandat des membres du Conseil d'Administration de la Caisse de Prévoyance. Mais cette anomalie est due au changement de Ministère. Il a fallu antidater le décret, car M. Paul REYNAUD l'avait signé en ^{tant} ~~xxxxxx~~ que Ministre des Finances.

Un arrêté a été préparé en vue du remplacement des membres du Conseil d'Administration. Il a été signé hier par le Ministre des Travaux Publics et nous comptons le faire signer dans les 48 heures par les Ministres du Travail et des Finances. Il sera donc possible de procéder avant la fin de la semaine aux nouvelles nominations des membres du Conseil d'Administration.

M. ARON - Mon observation n'était pas une critique. Je voulais ^{signaler} simplement que, légalement, le Comité de Gestion et le Conseil d'Administration de la Caisse de Prévoyance n'existaient plus et qu'il fallait les reconstituer le plus tôt possible.

M. BOUFFANDEAU - La durée du mandat des membres du Conseil et du Comité n'avait-elle pas été précisée ?

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT SUPPLEANT - Si, mais le décret l'a modifiée. C'était la seule façon possible de changer leur composition.

M. GRIMPRET - Et d'en éliminer les éléments jugés indésirables.

La séance est levée à 15 heures 45.

Comité de Direction

Séance du 9 avril 1940

Notes de séance de M. Greilat
et documents distribués

Comité de Direction

Séance du 9 avril 1940

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS.

3 avril 1940.

NOTE

pour Messieurs les Membres du Comité de Direction,

au sujet :

- d'une proposition de relèvement des tarifs et allocations du service de factage et de camionnage aux gares de Nantes pour la desserte de Nantes (178.700 habitants);
- de l'extension de ce service aux marchandises transportées par wagon complet;
- de la création d'un service de factage et de camionnage à la gare de Pont-Rousseau pour la desserte de la localité de Rezé (12.300 habitants);
- de la substitution d'un traité unique passé avec la Société des anciens Etablissements Paul Grandjouan aux divers traités conclus entre ses prédécesseurs (M.M. LUCAS - UNDERBERG) et les Régions Ouest et Sud-Ouest.

Le Service de factage et de camionnage aux gares de Nantes-Etat et Nantes-Orléans était assuré par M.M. LUCAS-UNDERBERG qui ont donné leur démission le 3 mai 1939. Effectivement, ces correspondants avaient, dès Décembre 1938, confié l'exécution des opérations de desserte aux Etablissements GRANDJOUAN.

A partir du mois de Juin 1939, ces derniers ont assuré officiellement l'exécution du Service. Le changement de correspondant a été réglé provisoirement par avenant du 28 juillet 1939 en attendant :

- la réorganisation du service nécessitée notamment par le rattachement de la gare de Nantes-Orléans à la Région de l'Ouest;
- la substitution d'un traité unique avec la Société des anciens Etablissements GRANDJOUAN aux divers traités conclus entre ses prédécesseurs (M.M. LUCAS - UNDERBERG) et les Régions de l'Ouest pour le service de correspondance à la gare de Nantes-Etat et du Sud-Ouest pour le service de correspondance à la gare de Nantes-Orléans.

Les Etablissements GRANDJOUAN ont demandé, le 12 octobre 1939, à l'occasion de l'établissement du nouveau traité, un relèvement de leurs recettes devenues insuffisantes eu égard aux charges d'exploitation de leur service.

...

Ces charges atteignent, d'après les renseignements recueillis auprès des correspondants :

81.246 Frs par mois dont (38.876 pour le salaire du personnel,
(42.370 pour l'exploitation.

En 1939 et jusqu'à la mobilisation, l'exploitation par les Etablissements GRANDJOUAN s'est traduite par une recette mensuelle moyenne de 58.000^f, en progression très nette sur les recettes moyennes, en 1938, des correspondants précédents (36.562^f).

Ces résultats ont néanmoins laissé aux Etablissements GRANDJOUAN jusqu'au 31 août 1939, un déficit mensuel de :

$$81.246^f - 58.000^f = 23.246^f (40 \%).$$

Après des pourparlers laborieux, les Etablissements GRANDJOUAN ont admis qu'ils pourraient réaliser, dans leurs frais d'exploitation, de sérieuses compressions évaluées forfaitairement à 10.000^f par mois et ramenant le déficit mensuel moyen à 13.246^f (23 %).

Ils se sont également déclarés d'accord sur de nouveaux prix ne comportant qu'un relèvement moyen de 21,5 % (tarifs : 20 % - allocations: 23,1 %) et correspondant à un supplément de recettes mensuelles de :

$$58.000^f \times 21,5 \% = 12.470^f$$

se décomposant comme suit :

Tarifs 6063^f.
Allocations 6407^f.

Il subsisterait un déficit théorique peu important de 800^f par mois que les Etablissements GRANDJOUAN escomptent eux-mêmes amortir grâce à une augmentation de leur trafic.

Par ailleurs, les Etablissements GRANDJOUAN ont accepté d'assurer :

- à Nantes, l'enlèvement et la livraison à domicile des marchandises transportées par wagon complet ;
- un service de factage et de camionnage à la gare de Pont-Rousseau pour la desserte de la localité de Rezé.

Le rajustement des tarifs serait appliqué, sauf opposition, à l'expiration du délai de 15 jours à dater de la soumission de la proposition à l'Administration Supérieure. Il serait à la charge de la clientèle.

Quant à la majoration des allocations, elle entraînerait pour la S.N.C.F. un supplément de dépenses de l'ordre de 23 % soit environ 77.000 frs par an.

Malgré ce supplément de dépenses, le service de factage laisserait encore à la S.N.C.F. une marge bénéficiaire de l'ordre de : 69.000 frs par an.

En ce qui concerne le point de départ du nouveau régime des allocations, il paraît équitable de faire entrer en ligne de compte l'ancienneté de la demande et le retard que les circonstances actuelles ont entraîné dans l'établissement du nouveau traité, pour le fixer rétroactivement à la date du 1^{er} novembre 1939.

Cet effet rétroactif occasionnerait à la S.N.C.F. une dépense supplémentaire d'environ 38.000 frs.

Il est proposé au Comité de Direction de bien vouloir approuver les nouveaux prix de factage et de camionnage pour les services exécutés à Nantes par l'entreprise GRANDJOUAN.

Le Chef du Détachement
du Service Commercial,

Signé : BARDIN

Comité de Direction

Séance du 9 avril 1940

P.V. court

- Relèvement des tarifs et allocations du service de factage et de camionnage aux gares de Nantes pour la desserte de Nantes (178.700 habitants) ;
- extension de ce service aux marchandises transportées par wagon complet ;
- création d'un service de factage et de camionnage à la gare de Pont-Rousseau pour la desserte de la localité de Rezé (12.300 habitants) ;
- substitution d'un traité unique passé avec la Société des anciens Etablissements Paul Grandjouan aux divers traités conclus entre ses précédesseurs (M.M. LUCAS-UNDERBERG) et les Régions Ouest et Sud-Ouest.

Le Comité approuve les propositions qui lui sont soumises.

Sténo revue et corrigée (p.14)

M. GRIMPRET.- Ces propositions ne donnent lieu à aucune observation ?

Elles sont adoptées.

Conseil d'Administration

Séance du 14 déc. 1938

13

ité

r
lf

6 décembre 1938

Société Nationale
des
Chemins de fer français

6 8 3 7

Région OUEST

Exécution du service de factage à Nantes par les gares
de Nantes-Etat et de Nantes-Orléans.

Dépêche ministérielle du 9 juin 1938.

Nature du contrat : de gré à gré

Durée du contrat : a) Traité passé par le Réseau de l'Etat
pour la gare de Nantes-Etat: durée un
an. Renouvelable par tacite reconduc-
tion. Résiliable ensuite après préavis
de trois mois.

b) Traité passé par la Compagnie d'Or-
léans pour la gare de Nantes-Orléans:
durée indéterminée. Résiliation après
préavis d'un mois.

Importance du contrat: Gare de Nantes-Etat: 837.720^f
(83.772f x 10)
Gare de Nantes-Orléans: 865.600^f
(86.560f x 10)

Nantes : 195.000 habitants

Le service de factage à Nantes, par la gare de Nantes-Etat,
a été confié à MM. LUCAS et UNDERBERG, par traité du 1er mai 1913.

Ce traité d'une durée d'une année, renouvelable par tacite
reconduction, est ensuite résiliable à toute époque, à la volonté
réciproque des parties après préavis de trois mois.

Il indique les rémunérations à payer à l'entrepreneur pour
le factage des marchandises transportées aux conditions du tarif
des colis postaux dans lequel les taxes terminales sont excep-
tionnellement fixées.

....

Il comporte également la rétribution payée à l'entrepreneur pour l'établissement des écritures de route, la comptabilité et la statistique des expéditions remises à son bureau.

Un tableau fait ressortir les allocations prévues pour les petits colis transportés aux conditions d'un tarif dans lequel les taxes terminales ont été incorporées.

La Compagnie d'Orléans a également confié son service de factage à Nantes, par la gare de Nantes-Orléans, à MM. LUCAS et UNDERBERG, par traité du 28 décembre 1925.

Ce traité a une durée indéterminée, chacune des parties ayant la faculté d'en demander la résiliation à toute époque, à charge d'en prévenir l'autre un mois à l'avance.

Il indique la rémunération à payer à l'entrepreneur pour le transport des colis postaux ainsi que la rétribution fixée pour l'établissement des écritures et de la comptabilité des expéditions remises au Bureau du correspondant.

Les allocations afférentes aux opérations indiquées ci-dessus ont été déterminées d'un commun accord par les deux Réseaux gérants des gares de Nantes-Etat et de Nantes-Orléans.

Ces allocations ont été relevées à différentes reprises pour permettre à l'entreprise LUCAS et UNDERBERG de faire face à ses dépenses supplémentaires causées par l'application des mesures sociales et par les relèvements successifs de salaires qu'elle a dû accorder à son personnel.

C'est ainsi qu'une majoration de 11 % sur les allocations fixées le 1er novembre 1935 a été consentie le 1er octobre 1936 pour le transport des petits colis et des colis postaux à MM. LUCAS et UNDERBERG.

Deux demandes présentées au cours de l'année 1937 ont conduit, après examen détaillé des justifications fournies par l'entrepreneur, à porter cette majoration à 21 % à partir du 1er avril 1937 et à 32 % à partir du 1er septembre 1937.

Conformément aux instructions de M. le Ministre des Travaux Publics, nous proposons de communiquer à la Commission des

....

Marchés les traités de factage de Nantes, par les gares de Nantes-Etat et de Nantes-Orléans.

P. Le Chef de l'Exploitation,

L'Ingénieur Principal

signé : LE MARIE d'ARCHEMONT

P.S. - Pour l'année 1937, le résultat se traduit par un déficit de Frs : 609,90 à Nantes-Etat et par un bénéfice de Frs : 311,05 à Nantes-P.O.

Il y a lieu de noter que, par suite du relèvement du tarif des petits colis au 1er février 1938, le résultat de 1938 sera sensiblement plus avantageux.

- 16^e) Traité avec la Société LERAITRE et CARRIERE pour l'exécution du service de factage au Havre (165.000 habitants) - Région Ouest -
- 17^e) Traité avec M.M. LUCAS et UNDERBERG pour l'exécution du service de factage à Nantes (195.000 habitants) par les gares de Nantes-Etat et Nantes-Orléans -
- 18^e) Traité avec la Maison d'expéditions et de transport Emile BOUR et Alphonse HEYT pour l'exécution du service de factage à Strasbourg (193.000 habitants) par les gares de Strasbourg-Centrale, Strasbourg-Cronembourg et Strasbourg-Neudorf - Région Est, Sous-Direction de Strasbourg.
- 19^e) Traité avec la Société DERONCQ, PIERCHON et Cie pour l'exécution du service de factage et de camionnage à Lille (200.000 habitants) - Région Nord -

M. MOREAU-NERET, Rapporteur, expose que les quatre traités soumis au Conseil sont relatifs à l'exécution de services de factage et de camionnage respectivement au Havre, à Nantes, à Strasbourg et à Lille.

Les allocations versées par la S.N.C.F. au concessionnaire ont été en 1937 de 330.408 fr pour Le Havre, de 170.332 fr pour Nantes, de 82.130 fr pour Strasbourg et de 466.717 fr pour Lille. Il peut être utile de préciser que, lorsque dans la note concernant Le Havre, on lit : "importance du contrat = 3.304.080 fr", cela veut dire simplement que, sur la base du chiffre afférent à 1937, la dépense pour 10 années ressort à cette somme (ce calcul sur la base de 10 années est fait en vue de déterminer l'autorité compétente pour statuer sur le marché).

Tous ces traités sont renouvelables par tacite reconduction et résiliables moyennant préavis de un à trois mois.

.....

M. MOREAU-NERET présente quelques observations d'ensemble qui peuvent s'appliquer à tous ces traités de factage et de camionnage.

Il y aurait tout d'abord grand intérêt à unifier et à simplifier pour l'avenir les clauses de ces contrats. C'est un effort vers lequel on s'est déjà orienté, notamment par l'adoption de barèmes communs. Mais il y a encore beaucoup de contrats anciens auxquels ne s'appliquent pas les dispositions communes et leurs clauses sont très diverses. C'est ainsi que, notamment, en cas d'avaries non révélées par l'aspect du colis, dans un cas $\frac{1}{3}$ est à la charge de l'entrepreneur, dans un autre $\frac{1}{10}$ dans un autre la responsabilité est partagée au prorata du prix du transport par camion et du prix de transport par fer (cas de Strasbourg) ce qui est très compliqué. Certains traités ne comportent pas de cautionnement, d'autres en comportent à des taux eux-mêmes d'ailleurs très différents par rapport aux redevances. Quant aux décomptes, la formule est souvent très compliquée, avec, pour certains traités, des barèmes spéciaux pour les colis agricoles tandis que d'autres ont des barèmes communs pour les colis agricoles et les petits colis. D'accord avec les services M. MOREAU-NERET estime qu'il convient de profiter de la première occasion pour uniformiser toutes ces clauses.

M. MOREAU-NERET considère, d'autre part, qu'il conviendrait d'avoir désormais un contrat unique pour le service de factage à Nantes. Les redevances sont déjà les mêmes pour les deux gares P.O. et Etat, mais les clauses administratives des traités actuels, notamment en ce qui concerne les délais de préavis, sont différentes.

.....

Enfin, ce que le Conseil a déjà constaté pour le traité de factage et camionnage à Bordeaux se reproduit pour le traité relatif au service de factage et de camionnage à Lille. Le Conseil est aujourd'hui saisi, par les soins de la Région, d'une proposition de prise en charge, par application de l'art.11 du décret-loi du 31 août 1937, du traité tel qu'il était en vigueur au 31 décembre 1937 alors que, dans sa séance du 7 septembre 1938, il a approuvé, sur la présentation du Service Commercial, un avenant relevant le taux des redevances figurant à ce traité. Il eut été préférable que la prise en charge de ce traité, en vertu de l'art.11, soit soumise au Conseil en même temps que cet avenant et que le Service Commercial et la Région s'entendent à ce sujet.

Par ailleurs, M. MOREAU-NERET insiste sur l'intérêt qu'il y a à suivre les résultats financiers de ces contrats de factage et de camionnage. Aux termes des traités de cet ordre, la S.N.C.F. reçoit le montant des taxes perçues du public et verse au concessionnaire une certaine redevance; il se peut donc qu'une marge de bénéfice subsiste ainsi au profit de la S.N.C.F. En ce qui concerne Nantes, l'opération s'équilibre à peu près, puisque le déficit est de 609 fr à Nantes-Etat et le bénéfice de 311 fr à Nantes-P.O.; ces tarifs ont d'ailleurs été relevés au 1^{er} février 1938. Pour Le Havre, par contre, le déficit a atteint en 1937, 43.113 fr.

Il y a intérêt à vérifier périodiquement les résultats financiers, de façon à pouvoir, le cas échéant, s'opposer aux demandes éventuelles des concessionnaires tendant au relèvement de leurs redevances.

....

Sous le bénéfice de ces observations, M. MOREAU-NERET propose au Conseil d'approuver les propositions qui lui sont soumises.

M. GRIMPRET regrette que les notes relatives au service de factage à Strasbourg et à Lille ne donnent pas le bilan financier de l'opération. Il estime absolument indispensable qu'un tel bilan figure toujours à l'appui des propositions faites et fait remarquer que, sans renseignements de cette nature, M. MOREAU-NERET n'eût pas été à même de faire, pour le traité relatif à la gare du Havre, les observations que le Conseil vient d'entendre.

M. LE PRESIDENT attache la plus grande importance à l'observation d'ordre général de M. MOREAU-NERET relative à l'intérêt qu'il y aurait à uniformiser les clauses des traités. Il estime, lui aussi, que cette unification est absolument nécessaire et insiste pour que la Direction générale mette au point le plus rapidement possible un cahier des charges commun, au moins pour chacune des grandes catégories de traités. C'est ainsi d'ailleurs qu'il est procédé dans toutes les grandes administrations publiques.

M. LE BESNERAIS déclare qu'il est d'accord sur la nécessité qu'il y a d'arriver le plus rapidement possible à l'unification.

Mais il y a lieu de tenir compte de ce que, présentement, le Conseil se trouve en présence d'un grand nombre de contrats passés par des réseaux différents. Les anciens réseaux avaient déjà réalisé l'unification des clauses de leurs

.....

propres traités. Mais les errements restaient encore différents de réseau à réseau.

En ce qui concerne plus particulièrement le cas de Nantes, il n'y a plus maintenant aucune difficulté à unifier, étant donné que tout le service du chemin de fer à Nantes relève maintenant d'une seule région.

M. LE BESNERAIS prend acte, d'autre part, de l'observation formulée par M. MOREAU-NERET au sujet de l'anomalie qu'il y a à ce que le Conseil soit saisi séparément de la question de prise en charge du traité en vertu de l'article 11 et de propositions tendant à modifier le taux des redevances. L'anomalie peut s'expliquer à l'origine dans une certaine mesure du fait que les services n'ont pas su dès le début de l'année que les traités auraient à être présentés à la Commission des Marchés.

Enfin, M. GRIMPRET a soulevé une question importante, celle du bénéfice ou du déficit pour la S.N.C.F. M. LE BESNERAIS n'a, bien entendu, aucune objection à ce que des chiffres soient donnés dans les notes. Mais, s'agissant de la conclusion à tirer de ces chiffres, il convient de tenir compte de la circonstance suivante. Donnant ainsi satisfaction à un vœu maintes fois exprimé par les usagers, le chemin de fer a été amené à unifier les prix perçus du public pour la livraison des petits colis : ces prix sont les mêmes pour toutes les villes, alors que le prix de revient est souvent très différent d'une ville à une autre. Dès lors, il est parfaitement normal qu'il y ait suivant les villes des services déficitaires et des services bénéficiaires. En présence d'un déficit, on ne peut donc pas dire a priori que l'opération est mauvaise pour la S.N.C.F.

M. LE PRESIDENT met aux voix les propositions du Rapporteur, qui sont adoptées à l'unanimité.

Conseil d'Administration

Séance du 6 avril 1938

Extrait du Procès-Verbal de la Séance
du Conseil d'Administration
du 6 avril 1941

2°) Relèvement des prix de factage
et de camionnage à Nantes
(195.000 habitants) -

M. JACQUET, Rapporteur, rappelle que les services de correspondance pour la livraison et la prise à domicile des marchandises transportées par le chemin de fer sont des compléments indispensables de ce dernier, le développement du "porte à porte" étant un des moyens les plus efficaces pour le développement du trafic et la lutte contre la concurrence routière.

Pour remplir ce rôle d'auxiliaire du chemin de fer dans le développement du trafic, les services de correspondance doivent

....

offrir au public des tarifs aussi bas que possible. La notion du prix de revient devrait pouvoir être parfois négligée et c'est ce qui a toujours été admis, quand ces services étaient assurés par les réseaux eux-mêmes et ce qui l'est encore à Paris où les tarifs de camionnage perçus du public sont inférieurs aux allocations payées, en fait, aux Sociétés qui assurent le service.

Par ailleurs, la qualité de l'entreprise qui assure le service ne peut être négligée, car il s'agit du représentant du chemin de fer et, enfin, sa solvabilité doit être prise en considération, tant en raison de l'importance des sommes que le Correspondant peut encaisser pour le compte de la Société Nationale qu'en raison des responsabilités pécuniaires qu'il peut encourir dans l'accomplissement de son service.

Ce sont là des considérations d'ordre général qui doivent être à la base de l'examen d'un traité de correspondance.

Dans l'espèce, soumise au Conseil, l'augmentation moyenne proposée est de 13% qui, ajoutée à deux majorations précédentes, aboutit à une augmentation de 60% environ depuis le mois d'août 1936.

Il s'agit d'une augmentation fort importante, mais qui est à peu près identique à celle dont, depuis un an, ont été affectés les tarifs marchandises.

Au surplus, l'entreprise a justifié d'une augmentation de 15% de tous ses frais, supérieure à la majoration accordée. Mais il faut tenir compte de ce que la qualité de correspondant du chemin de fer confère à l'entreprise une notoriété de nature à lui attirer une clientèle plus nombreuse.

Enfin, il s'agit en l'espèce d'un très ancien correspondant qui est le camionneur le plus important de la place et qui présente apparemment la meilleure surface. Au surplus, d'autres
.....

maisons consultées ont posé des conditions plus onéreuses.

Dans ces conditions, le Rapporteur demande au Conseil d'approuver la proposition faite.

M. LE PRESIDENT - Cette proposition est approuvée à l'unanimité.

8 avril 1940

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Comité de Direction

Séance du mardi 9 avril 1940
88, rue Saint-Lazare, à 15 heures

ORDRE DU JOUR DEFINITIF

*à insérer en fin de
cette séance*

I - Adoption du procès-verbal.

II - Comptes rendus hebdomadaires :

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

2°) Trésorerie.

II^{bis} - Compte rendu de la délégation
de pouvoirs donnée par le Comité
de Direction dans sa séance du
30 août 1939.

III - Marchés et Commandes :

- (+) - Marché avec la Compagnie Industrielle de Matériel
de Transport (C.I.M.T.) pour l'exécution de petites
réparations ou "levages" de machines et tenders (Durée
un an, avec faculté de reconduction pour deux périodes
successives de six mois, - Dépense 25 millions environ
pour deux ans).

.....

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

IV - Service Commercial :

- (+) Relèvement des tarifs et allocations du service de factage et de camionnage aux gares de Nantes pour la desserte de Nantes (178.700 habitants) ;
- extension de ce service aux marchandises transportées par wagon complet ;
 - création d'un service de factage et de camionnage à la gare de Pont-Rousseau pour la desserte de la localité de Rezé (12.300 habitants) ;
 - substitution d'un traité unique passé avec la Société des anciens Etablissements Paul Grandjouan aux divers traités conclus entre ses prédécesseurs (M.M. LUCAS-UNDERBERG) et les Régions Ouest et Sud-Ouest.

V - Projets :

- Gare de Boulogne-ville et abords : achèvement de la gare de marée, suppression des P.N. nos 143, 144 et 144 bis et construction d'un pont-route sur la Liane (4.050.000 fr) (Suite à la décision du Comité de Direction du 2 avril) (1)

VI - Assemblée générale des actionnaires de la S.N.C.F.

VII - Projet d'arrangement fixant les conditions dans lesquelles le service des marchandises sera assuré par la Compagnie du Chemin de fer Métropolitain de Paris sur la ligne de Paris-Luxembourg à Massy-Palaiseau et l'embranchement de Bourg-la-Reine à Sceaux-Robinson
(Suite à la décision du Comité de Direction du 5 mars).

.....

(1) Une note a été distribuée le 28 mars 1940.

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

(+)

VIII - Consortium Forestier et
Maritime.

IX - Mesures en faveur des familles d'agents
victimes de la guerre.

- Questions diverses -

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

8 avril 1940

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Comité de Direction

Séance du mardi 9 avril 1940
88, rue Saint-Lazare, à 15 heures

ORDRE DU JOUR DEFINITIF

=====

I - Adoption du procès-verbal.

II - Comptes rendus hebdomadaires :

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

2°) Trésorerie.

II^{bis} - Compte rendu de la délégation
de pouvoirs donnée par le Comité
de Direction dans sa séance du
30 août 1939.

III - Marchés et Commandes :

- (+) - Marché avec la Compagnie Industrielle de Matériel
de Transport (C.I.M.T.) pour l'exécution de petites
réparations ou "levages" de machines et tenders (Durée
un an, avec faculté de reconduction pour deux périodes
successives de six mois, - Dépense 25 millions environ
pour deux ans).

.....

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

IV - Service Commercial :

- (+)
- Relèvement des tarifs et allocations du service de factage et de camionnage aux gares de Nantes pour la desserte de Nantes (178.700 habitants) ;
 - extension de ce service aux marchandises transportées par wagon complet ;
 - création d'un service de factage et de camionnage à la gare de Pont-Rousseau pour la desserte de la localité de Rezé (12.300 habitants) ;
 - substitution d'un traité unique passé avec la Société des anciens Etablissements Paul Grandjouan aux divers traités conclus entre ses prédécesseurs (M.M. LUCAS-UNDERBERG) et les Régions Ouest et Sud-Ouest.

V - Projets :

- Gare de Boulogne-ville et abords : achèvement de la gare de marée, suppression des P.N. nos 143, 144 et 144^{bis} et construction d'un pont-route sur la Liane (4.050.000 fr) (Suite à la décision du Comité de Direction du 2 avril) (1)

VI - Assemblée générale des actionnaires de la S.N.C.F.

- VII - Projet d'arrangement fixant les conditions dans lesquelles le service des marchandises sera assuré par la Compagnie du Chemin de fer Métropolitain de Paris sur la ligne de Paris-Luxembourg à Massy-Palaiseau et l'embranchement de Bourg-la-Reine à Sceaux-Robinson
(Suite à la décision du Comité de Direction du 5 mars).

.....

+ + - - - - -
(1) Une note a été distribuée le 28 mars 1940.

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

(+)

~~VIII~~ - Consortium Forestier et
Maritime.

- Questions diverses -

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

8 avril 1940

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Comité de Direction
-----Séance du mardi 9 avril 1940
88, rue Saint-Lazare, à 15 heures
-----ADDITIF A L'ORDRE DU JOUR DEFINITIF
=====Avant " Questions diverses "

insérer :

~~IX~~ - Mesures en faveur des familles d'agents
victimes de la guerre.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Comité de Direction

Séance du mardi 9 avril 1940
88, rue Saint-Lazare, à 15 heures

ORDRE DU JOUR

I - Adoption du procès-verbal.

II - Comptes rendus hebdomadaires :

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

2°) Trésorerie.

II^{bis} - Compte rendu de la délégation
de pouvoirs donnée par le Comité
de Direction dans sa séance du
30 août 1939.

III - Marchés et commandes

""

.....

IV - Service Commercial

""

V - Projets

- Gare de Boulogne-ville et abords : achèvement de la gare de marée, suppression des P.N. n^{os} 143, 144 et 144 bis, et construction d'un pont-route sur la Liane (4.050.000 fr). (Suite à la décision du Comité de Direction du 2 avril). (1)

VI - Assemblée générale des actionnaires de la S.N.C.F.

- VII - Projet d'arrangement fixant les conditions dans lesquelles le service des marchandises sera assuré par la Compagnie du Chemin de fer Métropolitain de Paris sur la ligne de Paris-Luxembourg à Massy-Palaiseau et l'embranchement de Bourg-la-Reine à Sceaux-Robinson. (Suite à la décision du Comité de Direction du 5 mars).

- Questions diverses -

(1) Une note a été distribuée le 28 mars 1940.

Comité de Direction

Séance du 9 avril 1940

I - Adoption du procès-verbal

Adopté sans add.



Suppléance de
M. le Président GUINAND.

M. GRIMPRET donne lecture au Comité d'une lettre, en date du 2 avril, par laquelle M. le Président GUINAND l'informe que son Docteur lui prescrit un repos d'environ un mois, et le charge de la suppléance, par application des dispositions de l'article 9 des Statuts de la S.N.C.F.

M. GRIMPRET exprime à M. le Président GUINAND tous les regrets du Comité et tous ses vœux de prompt et complet rétablissement.

Suppléance de

M. le Président GUINAND.-

donne lecture
M. GRIMPRET ~~rend compte~~ au Comité d'une lettre,
en date du 2 avril, par laquelle M. le Président GUINAND
l'informe que son Docteur lui prescrit un repos d'environ un mois,
~~en conséquence de quoi M. le Président GUINAND charge M. le Vice-~~
et le
~~Président GRIMPRET de bien vouloir le suppléer pendant son~~
la suppléance
~~absence,~~ par application des dispositions de l'article 9 des
Statuts de la S.N.C.F.

M. GRIMPRET exprime à M. le Président GUINAND tous les
regrets du Comité et tous ses vœux de prompt et complet
rétablissement.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

P R O J E T

Comité de Direction

Séance du 2 avril 1940

La séance est ouverte à 15 heures sous la présidence de
M. GRIMPRET.

Sont présents : MM. GRIMPRET, Vice-Président
MARLIO, Vice-Président

BOUFFANDEAU
BOUTHILLIER
ARON

TIRARD
GOY
FREDAULT

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

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

M. RENDU, Commissaire adjoint.

Adoption du
procès-verbal.

QUESTION I - Adoption du procès-verbal.

Sur la proposition de M. GRIMPRET, le procès-verbal de la
séance du 19 mars 1940 est adopté.

Comptes rendus
hebdomadaires.

QUESTION II - Comptes rendus hebdomadaires.

1^{re}) Trafic, recettes, mouvement, etc...

M. LE BESNERAIS rend compte de la situation en ce qui
concerne le trafic et les recettes.

M. BERTHELOT rend compte de la situation en ce qui
concerne le mouvement.

.....

2°) Trésorerie.

M. FILIPPI rend compte de la situation.

Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Comité de Direction dans sa séance du 30 août 1939.-

QUESTION II^{bis} - Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Comité de Direction dans sa séance du 30 août 1939.-

M. GRIMPRET rend compte des affaires suivantes qui ont été approuvées en vertu de la délégation de pouvoirs qui a été donnée au Président par le Comité dans sa séance du 30 août 1939 :

Tarifs -

- Création du tarif international de transit G.V. n° 403, chapitre 100, pour le transport des agrumes de Sète, Marseille, Port-Vendres, La Nouvelle-Port, Cerbère et Hendaye à Londres (gare) via Dunkerque, Calais, Boulogne, Dieppe, Le Havre ou St-Malo.

Il s'agit de faciliter le transit par la France des oranges de l'Espagne sur l'Angleterre, en permettant à ce trafic d'emprunter indistinctement et au même prix, pour une provenance donnée, les divers ports français de la Mer du Nord et de la Manche.

- Suspension des tarifs de transit :
 - P.V. n° 307 chapitre 14 (combustibles minéraux de Bayonne et Allées-Marines à Canfranc-frontière)
 - P.V. n° 327 chapitre 25 (peaux brutes de chevreaux et de chèvres en provenance d'Espagne ou du Portugal à destination de l'Allemagne).

Il s'agit de tarifs qui avaient été créés pour permettre au chemin de fer de maintenir et de développer des courants de trafic qui étaient concurrencés par la voie maritime, concurrence qui n'est plus à craindre dans les circonstances actuelles.

....

- Suspension des tarifs de transit :

- P.V. n° 309 chapitre 11 (bois exotiques des ports du Nord, de la Manche, de l'Atlantique sur la Suisse),
- P.V. n° 318 chapitre 1^{er} (chlorate et perchlorate de potasse ou de soude de Vallorbe à Feignies-frontière).
- P.V. n° 318 chapitre 11 (chlorate et perchlorate de potasse ou de soude de Vallorbe à Dunkerque, Le Havre et Rouen).

Les modifications survenues dans la situation des voies concurrentes ne nécessitent plus le maintien de prix spéciaux de transit.

- D'autre part, en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués par M. le Président et dont il a été rendu compte au Comité dans sa séance du 5 septembre 1939, M. LE DIRECTEUR GENERAL a approuvé les affaires suivantes :

Marché -

- Marché, après appel d'offres, avec l'entreprise BORIE et VANDEWALLE pour la construction d'un raccordement à voie unique entre la gare du Canet et la ligne de l'Estaque à la Joliette (souterrain du Canot) - Région Sud-Est - Montant : 7.361.000 fr.

Le projet, soumis à l'Autorité Supérieure le 5 février 1940, n'est pas encore approuvé, mais le Directeur du Contrôle Technique a autorisé, le 6 mars 1940, la S.N.C.F. à exécuter immédiatement ces travaux.

Tarifs -

- Mise en vigueur du tarif international de transit P.V. n° 403, chapitre 100 B (création d'un tarif direct pour le transport des pommes de terre nouvelles et des oignons secs des ports de Sète, Marseille, Port-Vendres, La Nouvelle-Port, ainsi que de Cerbère et Hendaye sur Londres-gare).

Il s'agit d'acheminer les expéditions en question par la voie la plus favorable pour le chemin de fer, compte tenu des

.....

possibilités offertes par les ports de sortie de France et par la navigation. Toutefois, la concurrence de la voie maritime directe étant peu à craindre, seuls les prix résultant des tarifs normaux intérieurs français ont été considérés pour la détermination de la part française.

- Suppression du tarif international de transit P.V. n° 403, chapitre 1er (céréales et légumes secs de Strasbourg-Neudorf et Strasbourg-Port-du-Rhin à destination de la Suisse).

Il s'agit de transports qui ont complètement cessé par suite des circonstances actuelles. Cette suppression a été réalisée d'accord avec les Chemins de fer fédéraux suisses.

- Modification de la Classification générale des Marchandises, de façon à faire bénéficier les "jus de fruits" (autres qu'en fûts) de la 2ème série au lieu de la 1ère.
- Inscription de l'"hydromel" et des "jus de fruits" dans le chapitre 1er du tarif spécial G.V. n° 6 avec application des barèmes prévus pour le "vin":
- Inscription de l'"hydromel" et des "jus de fruits autres que ceux de poires, de pommes et de raisins, en caisses, cadres ou paniers et en fûts" au § I du tarif spécial P.V. n° 6 avec application des barèmes actuellement prévus au § V pour les "vins en caisses, cadres ou paniers".

Il s'agit de faciliter le développement du trafic de ces boissons et de permettre l'expédition, dans une même caisse, de boissons différentes.

- Insertion, au tarif spécial P.V. n° 7, de chapitres nouveaux comportant la création de prix fermes pour le transport de la houille de provenance étrangère à destination de la Suisse expédiée :
 - a) par voie mixte eau et fer de Rouen à Bâle et à Vallorbe avec transbordement à Villeneuve-St-Georges;
 - b) par fer de Villeneuve-St-Georges à Bâle et à Vallorbe.

Il s'agit de faciliter l'acheminement des charbons anglais à destination de la Suisse et d'assurer une répartition équitable du trafic entre la voie d'eau et le rail. Les prix exprimés

en francs suisses correspondent aux prix normaux du tarif
P.V. n° 7.

- Annexes B, C et D aux Tarifs généraux pour le transport des marchandises
- Tarif des petits colis
- Tarif des expéditions express
- Annexe C aux Conditions générales d'application des tarifs spéciaux
- Tarif à vitesse unique pour le transport des animaux vivants
- Tarifs spéciaux G.V. n°s 2, 3, 8, 28 et 30
- Tarifs spéciaux P.V. nos 100, 3, 5, 6, 7, 9, 11, 12, 14, 15, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 29 chap. 1er, 29 chap. 2, 29 chap. 6, 29 chap. 7, 29 chap. 9 Région Est, 29 chap. 10 Région Nord, 29 chap. 10 Région Sud-Ouest, 29 chap. 11 Région Sud-Ouest, 29 chap. 12 Région Est.
- Tarif spécial n° 129 chap. 8
- Nomenclature des gares et des localités desservies.

La modification de ces tarifs et documents a pour objet de tenir compte :

- 1°) du changement de dénomination de certaines gares;
- 2°) de la réserve formulée dans la dépêche ministérielle C.F.5 n° 3898 - P du 28 décembre 1937 concernant la disparition de la notion de réseaux distincts faisant l'objet du Titre II de l'Annexe H aux Tarifs généraux pour le transport des marchandises.

- Ouverture de la halte de Vendat (Région Sud-Est) au service des bagages, des petits colis (V.U.) et des colis de détail d'un poids maximum de 100 kg.

Il s'agit de donner des facilités nouvelles aux habitants des agglomérations voisines, sans dépenses supplémentaires d'exploitation.

.....

- Modification du régime d'ouverture des gares de Samer, Oisemont, Marceuil, Fienvillers-Candas, Lillers, Saint-Gratien, Anvin, Airaines, Breteuil-embranchement, Doullens, Calonne-Ricouart, Pierrefonds et Rémy par suite de la suppression des plaques tournantes qui desservent le quai d'accès en bout de chacune de ces gares.

Il s'agit de fermer ces gares aux transports dont le chargement ou le déchargement nécessite un quai d'accès en bout. La réalisation de cette mesure est justifiée par le mauvais état des plaques tournantes qui ne sont plus utilisées et dont la réparation entraînerait des dépenses importantes. En outre, la suppression de ces installations permettrait la récupération d'un lot assez important de vieilles ferrailles.

- Suppression du service local G.V. et P.V. de la gare de Saint-Joseph (Région Ouest) à l'exception des transports en provenance ou à destination des embranchements particuliers reliés à cette gare.

Il a paru possible de diriger les transports en cause sur la gare voisine de Doulon.

- Fermeture à tout trafic de la halte de Sassenay (Région Sud-Est).

Cette fermeture, qui ne présentera aucun inconvénient, procurera une économie annuelle de 12.500 fr, sans compter les économies à réaliser par la récupération du matériel et des objets mobiliers.

Marchés et commandes.-

QUESTION III - Marchés et commandes.-

""

Service Commercial.-

QUESTION IV - Service Commercial.-

""

.....

Projets.-

QUESTION V - Projets.-

- 12) Gare de Boulogne-ville et abords : achèvement de la gare de marée, suppression des P.N. n° 143, 144 et 144 bis, et construction d'un pont-route sur la Liane (4.050.000 fr).

Le Comité arrête les bases sur lesquelles devra être établi le projet de lettre transmettant au Ministre des Travaux Publics le projet de travaux en question. Ce projet de lettre sera soumis au Comité dans sa prochaine séance.

- 22) Réparation générale et renforcement de 6.383 wagons de types divers (90.097.800 fr).

Le Comité approuve ce projet.

Subvention à la Commission du Grand Tourisme à Strasbourg (10.000 fr).-

QUESTION VI - Subvention à la Commission du Grand Tourisme à Strasbourg (10.000 fr).-

Le Comité approuve les propositions qui lui sont soumises.

Divers comptes débiteurs figurant à l'actif de la S.N.C.F. au 31 décembre 1938 (nouvelle série).-

QUESTION VII - Divers comptes débiteurs figurant à l'actif de la S.N.C.F. au 31 décembre 1938 (nouvelle série).-

Le Comité prend acte de ce compte rendu qui sera soumis au Conseil d'Administration dans sa prochaine séance.

.....

Questions
diverses.-

- Questions diverses -

a) Rémunération des retraités
rappelés en service.

Par analogie avec les dispositions nouvelles concernant les fonctionnaires retraités rappelés en service, le Comité de Direction, modifiant sa décision du 3 octobre 1939, décide que la rémunération des agents de chemin de fer retraités rappelés en service sera toujours supérieure d'au moins un tiers à leur pension. Lorsqu'ils seront envoyés dans une localité autre que leur résidence habituelle, l'indemnité de repliement leur sera attribuée en plus, dans les mêmes conditions que pour les agents en service.

b) Mutations -

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

- | | |
|----------------|--|
| M. BRUNSCHWIG, | Ingénieur, Division Régionale du Matériel de la Région Ouest, comme adjoint au Chef de l'Arrondissement du Matériel Batignolles, même Région. |
| M. PAYRAU, | Inspecteur principal, Chef de l'Arrondissement de l'Exploitation de Limoges, Région Sud-Ouest, comme Chef de l'Arrondissement de l'Exploitation de Bordeaux, même Région. |
| M. GUERVILLE, | Inspecteur principal adjoint, adjoint au Chef de l'Arrondissement de l'Exploitation de Paris, Région Sud-Ouest, comme Chef de l'Arrondissement de l'Exploitation de Limoges, même Région. |
| M. LASSEGUE, | Chef de gare principal hors classe à l'Arrondissement de l'Exploitation de Bordeaux, Région Sud-Ouest, comme adjoint au Chef de l'Arrondissement de l'Exploitation de Bordeaux, même Région. |

.....

M. LE BERD, Inspecteur divisionnaire de 1^{ère} classe, comme
adjoint au Chef de l'Arrondissement de l'Exploi-
tation de Paris, Région Sud-Cuest.

c) Gratification

Sur la proposition de M. LE BESNERAIS, le Comité arrête
la part de l'élément F à attribuer aux ayants droit de
M. MIRAMON, décédé, pour les services effectués depuis le
1^{er} janvier 1940 jusqu'à la date de son décès.

La séance est levée à 16 heures.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Comité de Direction

Séance du 2 avril 1940

STENO D'AVUE ET CORRIGÉ

La séance est ouverte à 13 heures sous la présidence de
M. GRIMPRET.

Sont présents : MM. GRIMPRET, Vice-Président
MARLIE, Vice-Président

BOUFFANDREAU
BOUTHILLIER
ARON

TIRARD
COY
FREDAULT

Assistent à la séance : MM. LE BERRERIS, Directeur Général
BERTHELOT, Directeur Général adjoint
VILIPPI, Secrétaire Général

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

M. RENOU, Commissaire adjoint.

Suppléance

xxxxxxx de M. le Président GUINARD.

M. GRIMPRET. - J'ai reçu de M. le Président GUINARD la
lettre suivante :

" Mon Cher Président et Ami,

" Mon Docteur m'ordonne de façon formelle de prendre un
" repos complet d'environ un mois et je ne puis que me soumettre
" à cette prescription. Je suis donc conduit à te demander de
" bien vouloir me suppléer pendant mon absence, par application
" des dispositions de l'article 9 des statuts de la S.N.C.F.,
" article ainsi rédigé :

" Le Président du Conseil d'Administration est
" suppléé, en cas d'empêchement, par le Vice-Président
" choisi par un des Administrateurs de la catégorie b)
" de l'article 7 de la Convention du 31 août 1937, ou à
" son défaut

.....

Vous serez certainement d'accord avec moi pour regretter vivement que M. le Président GUINARD soit éloigné de nous pendant un temps que j'espère court, et pour souhaiter son prompt et complet rétablissement. Je lui ferai part de tous vos vœux à ce sujet et je tâcherai d'ailleurs de le voir le plus tôt possible.

M. FARLIO. - D'accord.

Adoption du Procès-Verbal.

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal

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

Excuses de M. CLAUDON.

M. GRIMPERT. - M. CLAUDON s'excuse de ne pouvoir assister à la séance.

Comptes rendus hebdomadaires.

QUESTION II - Comptes rendus hebdomadaires

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

M. LE BERNERAIS. - Le trafic continue à être très fort. Pour la 11ème semaine, l'augmentation du nombre des wagons chargés avait été de 31,3%; pendant la 12ème semaine, elle a atteint 32%; pendant la 13ème, malheureusement elle n'a été que de 10,8%, mais cette 13ème semaine comprend le lundi de Pâques et la comparaison se trouve ainsi faussée, du fait du décalage des Fêtes de Pâques (24 et 25 mars 1940 - 9 et 10 avril 1939); en réalité, cette hausse de 10,8% doit correspondre, pour une semaine normale, à une hausse d'au moins 25%.

.....

Les recettes-voyageurs sont supérieures de 45,4% pour la 11ème semaine, et de 61% pour la 12ème, aux recettes des semaines correspondantes de 1939. Mais le chiffre de la 12ème semaine est un peu exceptionnel, en raison du mouvement de voyageurs des fêtes de Pâques, car ces fêtes jouent en sens inverse pour les voyageurs et pour les marchandises.

Pour les mêmes semaines, les recettes-marchandises accusent une augmentation respectivement de 82,5% et de 81,6%.

Tous ces chiffres comprennent également les transports militaires. Si l'on ne considère que le trafic commercial, l'augmentation, par rapport à 1939, est de 36,3% pour les recettes-marchandises, de 82% pour les recettes-voyageurs et de 55% pour les recettes-totales.

Le trafic-~~xxxxxxxxxxxx~~^{voyageurs}, comme je vous le disais, a marqué une période de pointe, à cause des fêtes de Pâques. Quant au trafic-marchandises, il est partout très important. Pour les combustibles, notamment, les transports au départ des mines du Nord ont atteint 514.600 tonnes; nous transportons également les combustibles anglais qui arrivent par Boulogne et Calais. Je signale aussi un gros trafic de pierres pour les routes et pour la construction d'aérodromes. Dans le Sud-Est, le trafic des primeurs d'origine française s'améliore progressivement; dans le Sud-Ouest, le trafic avec l'Espagne se développe peu à peu.

Les stocks de combustibles représentent 27 jours de consommation; d'après les dernières indications que nous avons reçues, c'est à partir du mois de mai que nous pourrions progressivement reconstituer nos stocks, de manière à les porter à 45 jours de consommation au 1er octobre.

.....

L'état sanitaire du personnel continue à s'améliorer. Le pourcentage des agents blessés ou malades n'est plus que de 4,9%, alors qu'il était de 10,9% , il y a 8 semaines. Toutefois, ce chiffre est encore légèrement supérieur au pourcentage normal à cette époque de l'année, qui est xx xxxxxxxx de 4% environ.

M. BARTHELET. - La circulation a été relativement satisfaisante pendant l'ensemble des fêtes de Pâques. Pour les trains rapides et express, le pourcentage des retards de plus de 15 minutes a été de l'ordre de 15%.

La semaine dernière, la situation s'est encore améliorée, ce pourcentage s'étant abaissé à 10 ou 12% suivant les régions.

Il n'y a pas d'accident important à signaler, sauf, dans la nuit de dimanche à lundi, un gros incident aux environs d'Artenay; par suite d'une rupture de fusée résultant du chauffage, un wagon a déraillé et s'est mis en travers de la voie. Les caténaires ont été arrachées, de sorte que la circulation a été interrompue pendant plusieurs heures. C'est un inconvénient de la traction électrique.

M. GRIMPET. - Il n'y a pas eu de blessés ?

.....

M. BERTHELOT - Non, c'était un train de marchandises. La circulation a été détournée par Vendôme. Ce sont des détournements extrêmement difficiles sur de longues distances. Les lignes ont un mauvais profil et ne sont pas équipées pour assurer de pareils trafics. Il est certain que si, sur le trajet Paris-Orléans, un incident de traction électrique se produit, les conséquences pour la circulation en sont extrêmement gênantes. On avait mis au point avant la guerre un projet de détournement par les lignes du Sud-Est, mais ce projet avait été ajourné parce qu'il fallait exécuter certains travaux à Juvisy pour permettre aux trains de rebrousser sur les lignes de la Région Sud-Est. Les travaux sont évalués à 3 ou 300.000 fr.^{et} Je crois qu'il faudra les exécuter, parce qu'il y a ^{là} un risque vraiment ~~xxxx~~ sérieux, auquel il convient de parer.

M. GRIMPRET - Je voulais demander à M. le Directeur Général si la S.N.C.F. a des ponts soudés. Le Ministère des Travaux Publics a reçu communication de deux lettres, dont l'une du Consul Général de France à Liège, desquelles il ressort qu'il y a eu déjà 3, 4 ou 7 accidents sur les ponts soudés du Roi Albert à Liège et que ces ponts devront tous être remplacés.

M. LE BESNERAIS - Oui, nous en avons, mais nous ^{les} surveillons et, jusqu'ici, nous n'avons eu aucun incident.

M. GRIMPRET - Cela doit être dû, sans doute, au procédé de soudure.

M. LE BESNERAIS - Oui et aussi à la qualité de l'acier utilisé.

Sur le Nord, dans l'avant-gare de Paris, il existe trois ponts soudés dont l'un est parcouru par des trains à grande vitesse. Nous avons construit successivement ces trois ponts et

.....

ce n'est que sur le troisième que nous avons fait passer des trains en pleine vitesse.

2°) Trésorerie -

M. FILIPPI - Malgré l'abaissement de $1/32^{\text{ème}}$ du taux d'intérêt alloué aux souscriptions nouvelles d'effets à court terme - le taux des renouvellements restant le même -, les souscriptions nouvelles ont atteint respectivement, au cours des 3 dernières semaines 30, 41 et 51 M., c'est-à-dire qu'elles ont été du même ordre de grandeur qu'auparavant. Le marché peut donc supporter l'abaissement de $1/32^{\text{ème}}$ auquel nous avons procédé. J'ai même l'intention, si le Comité de Direction était d'accord, d'aller plus loin, en opérant de la façon suivante : nous avons actuellement un barème différent pour les souscriptions inférieures à 20 M. et pour les souscriptions supérieures à 20 M. A diverses reprises, le Ministère des Finances avait indiqué qu'il préférerait qu'il y eût un barème unique. Nous abaisserions le taux d'intérêt des souscriptions supérieures à 20 M. de $1/32^{\text{ème}}$, ce qui le ramènerait au niveau du taux des souscriptions inférieures à 20 M. et nous conserverions une sorte de pénalité de $1/32^{\text{ème}}$ pour les opérations nouvelles, étant donné que nous n'avons pas besoin d'argent frais actuellement. Cela nous permettrait de voir si le marché peut supporter une nouvelle baisse de $1/32^{\text{ème}}$.

.....

Je ne le crois pas, parce que, compte tenu des frais divers et de la taxe d'armement, notre taux d'intérêt est presque identique à celui des Bons d'armement.

M. GRIMPET - A quoi correspond ce chiffre de 1/32ème ?

M. MARLIO - C'est une habitude bancaire.

M. FILIPPI - Les prévisions pour la fin du mois font ressortir des disponibilités s'élevant à 1.750 M., alors qu'elles n'étaient que de 1.470 M. selon les prévisions faites il y a 15 jours. Cette amélioration tient essentiellement à la facilité avec laquelle ont été renouvelées les ressources à court terme et au versement par le Ministère de la Guerre de sommes plus importantes que celles que nous escomptions.

Je dois vous signaler enfin que le Ministre des Finances, M. Paul REYNAUD, a répondu négativement pour le moment à notre demande de reprise des émissions à long terme. Cette lettre, datée du 19 mars, vous a d'ailleurs, je crois, été distribuée.

M. GRIMPET - Oui.

.....

Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Comité de Direction dans sa séance du 30 août 1939.-

QUESTION II^{bis} - Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Comité de Direction dans sa séance du 30 août 1939.-

M. CHIFFRETT. - J'ai à vous rendre compte des affaires suivantes approuvées en vertu de la délégation de pouvoirs qui a été donnée au Président par le Comité dans sa séance du 30 août 1939 :

Tarifs -

- Création du tarif international de transit C.V. n°401, chapitre 100, pour le transport des oranges de Sète, Marseille, Port-Vendres, La Nouvelle-Port, Cerbère et Hendaye à Londres (gare) via Dunkerque, Calais, Boulogne, Dieppe, Le Havre ou St-Malo.

Il s'agit de faciliter le transit par la France des oranges de l'Espagne sur l'Angleterre, en permettant à ce trafic d'emprunter indistinctement et au même prix, pour une provenance donnée, les divers ports français de la Mer du Nord et de la Manche.

- Suspension des tarifs de transit :

- P.V. n° 307, chapitre 14 (combustibles minéraux de Bayonne et Alès-Marines à Camfranc-frontière).
- P.V. n° 307, chapitre 15 (saux brutes de chevreaux et de chèvres en provenance d'Espagne ou du Portugal à destination de l'Allemagne).

Il s'agit de tarifs qui avaient été créés pour permettre au chemin de fer de maintenir et de développer des courants de trafic qui étaient concurrencés par la voie maritime, concurrence qui n'est plus à craindre dans les circonstances actuelles.

- Suspension des tarifs de transit :

- P.V. n° 309, chapitre II (bois exotiques des ports du Nord, de la Manche, de l'Atlantique sur la Suisse),
- P.V. n° 312, chapitre Ier (chlorate et perchlorate de potasse ou de soude de Vallorbe à Feignies-Irenlière),
- P.V. n° 312, chapitre II (chlorate et perchlorate de potasse ou de soude de Vallorbe à Dunkersue, Le Havre et Rouen).

Les modifications survenues dans la situation des voies concurrentes ne nécessitent plus le maintien de prix spéciaux de transit.

- D'autre part, en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués par M. le Président, et dont il a été rendu compte au Comité dans sa séance du 5 septembre 1939, M. le Directeur Général a approuvé les affaires suivantes :

Marché -

- Marché, après appel d'offres, avec l'Entreprise BOMIE et VANNEVALLE pour la construction d'un raccourcement à voie unique entre la gare du Canal et la ligne de l'Estaque à la Joliette (souterrain du Canal) - Région Sud-Est - Montant : 7.361.000 Fr.

Le projet, soumis à l'Autorité Supérieure le 3 février 1940, n'est pas encore approuvé, mais le Directeur du Contrôle Technique a autorisé, le 6 mars 1940, la S.N.C.F. à exécuter immédiatement ces travaux.

Tarifs -

- Mise en vigueur du tarif international de transit P.V. n° 403, chapitre 100 B (création d'un tarif direct pour le transport des pommes de terre nouvelles et des oignons secs des ports de Sète, Marseille, Port-Vendres, la Nouvelle-Port, ainsi que de Cerbère et Hendaye sur Londres-gare).

Il s'agit d'acheminer les expéditions en question par la voie la plus favorable pour le chemin de fer, compte tenu

des possibilités offertes par les ports de sortie de France et par la navigation. Toutefois, la concurrence de la voie maritime directe étant peu à craindre, seuls les prix résultant des tarifs normaux intérieurs français ont été considérés pour la détermination de la part française.

- Suppression du tarif international de transit P.V. n° 403, chapitre Ier (céréales et légumes secs de Strasbourg-Baslerhof et Strasbourg-Port-du-Rhin à destination de la Suisse).

Il s'agit de transports qui ont complètement cessé par suite des circonstances actuelles. Cette suppression a été réalisée d'accord avec les Chemins de Fer Fédéraux Suisses.

- Modification de la Classification Générale des Marchandises, de façon à faire bénéficier les "jus de fruits" (autres qu'en fûts) de la 3ème série au lieu de la 1ère.
- Inscription de 1° "hydromel" et des "jus de fruits" dans le chapitre Ier du tarif spécial G.V. n° 6 avec application des barèmes prévus pour le "vin";
- Inscription de 1° "hydromel" et des "jus de fruits autres que ceux de poires, de pommes et de raisins, en caisses, cadres ou paniers et en fûts" au § 1 du tarif spécial P.V. n° 6 avec application des barèmes actuellement prévus au § V pour les "vins en caisses, cadres ou paniers".

Il s'agit de faciliter le développement du trafic de ces boissons et de permettre l'expédition, dans une même caisse, de boissons différentes.

- Insertion, au tarif spécial P.V. n° 7 de chapitres nouveaux comportant la création de prix ferres pour le transport de la houille de provenance étrangère à destination de la Suisse expédiée :

- a) par voie mixte eau et fer de Rouen à Bâle et à Vallorbe avec transbordement à Villeneuve-St-Georges ;
- b) par fer de Villeneuve-St-Georges à Bâle et à Vallorbe.

Il s'agit de faciliter l'acheminement des charbons anglais à destination de la Suisse et d'assurer une répartition équitable du trafic entre la voie d'eau et le rail. Les prix exprimés en francs suisses correspondent aux prix normaux du tarif P.V. n° 7.

- Annexes B, C et D aux Tarifs Généraux pour le transport des marchandises,
- Tarif des petits colis,
- Tarif des expéditions express,
- Annexe C aux Conditions Générales d'Application des Tarifs Spéciaux,
- Tarif à vitesse unique pour le transport des animaux vivants,
- Tarifs Spéciaux G.V. nos 2, 3, 5, 25 et 30,
- Tarifs Spéciaux P.V. n° 100, 3, 5, 6, 7, 9, 11, 12, 14, 15, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 27, chap. 1er, 29 chap. 2, 29 chap. 6, 29 chap. 7, 29 chap. 9 - Région Est, 29 chap. 10 Région Nord, 29 chap. 10 Région Sud-Ouest, 29 chap. 11 Région Sud-Ouest, 29 chap. 12 Région Est.
- Tarif spécial n° 129, chap. 5
- Nomenclature des gares et des localités desservies.

La modification de ces tarifs et documents a pour objet de tenir compte :

- 1°) du changement de dénomination de certaines gares ;
- 2°) de la réserve formulée dans la dépêche ministérielle G.V. 5 n° 3598-X du 28 décembre 1937 concernant la disparition de la notion de réseaux distincts faisant l'objet du Titre II

.....

de l'Annexe II aux Tarifs Généraux pour le transport des marchandises.

- Couverture de la halte de Vendat (Région Sud-Est) au service des bagages, des petits colis (V.S.) et des colis de détail d'un poids maximum de 100 kilogs.

Il s'agit de donner des facilités nouvelles aux habitants des agglomérations voisines, sans dépenses supplémentaires d'exploitation.

- Modification du régime d'ouverture des gares de Sumer, Disement, Marseuil, Pienwillers-Candas, Lillers, Saint-Gratien, Arvin, Airaines, Breteuil-embranchement, Bouliens, Calonne-Alicourt, Pierrefonds et Ancy par suite de la suppression des plaques tournantes qui desservent le quai d'accès en bout de chacune de ces gares.

Il s'agit de fermer ces gares aux transports dont le chargement ou le déchargement nécessite un quai d'accès en bout. La réalisation de cette mesure est justifiée par le mauvais état des plaques tournantes qui ne sont plus utilisées et dont la réparation entraînerait des dépenses importantes. En outre, la suppression de ces installations permettrait la récupération d'un lot assez important de vieilles ferrailles.

- Suppression du service local G.V. et P.V. de la gare de Saint-Joseph (Région Ouest) à l'exception des transports en provenance ou à destination des embranchements particuliers reliés à cette gare.

Il a paru possible de diriger les transports en cause sur la gare voisine de Boulogne.

- Fermeture à tout trafic de la halte de Sassenay (Région Sud-Est).

Cette fermeture, qui ne présentera aucun inconvénient, procurera une économie annuelle de 12.500 fr, sans compter les économies à réaliser par la récupération du matériel et des objets mobiliers.

.....

Marchés et Commandes.-

QUESTION III - Marchés et Commandes.-

nn

Service Commercial.-

QUESTION IV - Service Commercial.-

nn

Projets.-

QUESTION V - Projets.-

- 1°) Gare de Boulogne-ville et abords :
achèvement de la gare de marée,
suppression des L.N. n°s 143, 144
et 144 bis et construction d'un
pont-route sur la Liane (4.050.000 fr).-

M. LE BERNERAI.- Ce projet concerne l'achèvement de travaux d'amélioration de la gare de Boulogne-ville et de ses abords, travaux qui ont fait l'objet de toute une série de projets.

M. GRIMPRET.- Il s'agit d'un projet dont le financement est assuré essentiellement par des surtaxes locales temporaires. La note indique que la Ville de Boulogne n'a accepté de donner son adhésion au projet et d'y participer financièrement que si la construction d'un pont-route reliant les deux rives de la Liane y était incorporée. La construction de ce pont intéresse-t-elle la S.N.C.F. ?

M. LE BERNERAI.- Oui, indirectement.

M. GRIMPRET.- Vous savez que le Conseil d'Etat se montre plutôt strict et n'accepte la couverture par des surtaxes locales temporaires que des travaux faits dans l'intérêt du chemin de fer, alors que les Municipalités ont tendance à faire financer de cette sorte leurs propres travaux.

M. LE GÉNÉRAL..- Le projet comporte essentiellement l'achèvement de la gare de marée. Mais il existe, aux abords de la gare de Boulogne, un P.N. qui est très utilisé, parce qu'il met en relation la ville elle-même avec le quartier de Capécure, qui est important, et dans lequel se trouvent beaucoup d'installations de maryeurs. Vous savez que le poisson, après avoir été pêché, est entreposé quelque temps chez le maryeur avant d'être expédié. Or, ce P.N. est très utilisé justement par les maryeurs qui vont apporter leurs marchandises à expédier à la nouvelle gare de marée. Le projet comporte la suppression du P.N. et son remplacement par un passage supérieur.

En même temps, la ville de Boulogne veut faire un pont-route important pour relier les deux rives de la Liane entre les faubourgs de Brequeresque et de Capécure, entre lesquels n'existe pas de relation directe. Nous sommes également intéressés à la construction de ce pont. L'Etat prend d'ailleurs à sa charge 60 % de la dépense afférente à cette construction. La totalité du prix du pont n'est donc pas couverte par des surtaxes.

M. GRIMPEUX.— La ville ne paie rien pour la construction de ce pont. Aussi, je me demande si le Conseil d'Etat acceptera le projet.

M. MARLIO. - Je voudrais présenter une observation qui ne s'applique pas spécialement à ce projet. Ce qu'en nous propose ici, c'est un ensemble de travaux dont une faible partie est à la charge de la S.N.C.F. (4 M. sur un total de 28 M. environ). Les intérêts financiers de la S.N.C.F. dans cette affaire ne

● 歡迎各界人士踴躍投稿 ●

sont donc pas très importants ; aussi je me demande si, en ce moment, l'utilité de ce projet ou, plus exactement, son opportunité, est telle qu'il soit nécessaire de l'exécuter à une époque où le défaut de main-d'œuvre est si préoccupant, et où l'exécution de travaux qui sont au premier chef des travaux de défense nationale (en matière d'aviation par exemple, et je pourrais citer des exemples) subit des retards de plusieurs mois de ce chef. Il n'y a plus de main-d'œuvre française et la main-d'œuvre étrangère n'arrive pas, pour des raisons qu'il ne m'appartient pas de discerner. Aussi, je me demande vraiment si nous ne devrions pas adopter comme consigne générale impérative de n'exécuter, même si nous ne devions rien payer du tout, que les travaux qui ont un intérêt réel au point de vue du fonctionnement de l'outil chemin de fer ou ~~xxxxxx~~ ~~xxxxxxxxxxxxxxxx~~ qui intéressent plus directement la Défense Nationale. S'il s'agissait de quais de débarquement de Boulogne, je comprendrais très bien. Mais, dans le projet actuel, il s'agit, semble-t-il, de travaux certainement intéressants qui faciliteraient la circulation des habitants de Boulogne, mais je ne suis pas absolument certain que, dans l'ordre de l'urgence nationale, ces travaux s'imposent, étant donné que nous ne disposons que d'une main-d'œuvre insuffisante pour faire face à tous les travaux auxquels il importe de donner suite, en raison des circonstances actuelles.

Voilà l'observation de principe que je voulais présenter.

M. LE PRÉSIDENT. - Je suis tout à fait d'accord avec M. le Président MARLIO en ce qui concerne l'exécution des travaux. Mais il s'agit, en l'espèce, de faire approuver par le Ministre un projet et une combinaison financière qui est le résultat de pourparlers extrêmement longs et très difficiles. Je crois qu'il faut obtenir cette approbation de principe. Ensuite, il appartiendra au Ministre de décider si l'on doit passer ou non à ^{l'}~~xxx~~ exécution. Les travaux les plus importants doivent être faits, d'ailleurs, par la voirie routière ; nous n'exécutons nous-mêmes que des travaux accessoires. Si le Ministre estime qu'il n'y a pas assez de ciment, de main-d'œuvre ou d'acier pour exécuter ce projet, il ne sera pas exécuté immédiatement, mais il n'en sera pas moins approuvé.

*.....

M. ARON.— Je n'ai pas grand'chose à ajouter ; j'avais fait la même réflexion que M. le Président MARLIO, en remarquant, en outre, que la raison pour laquelle on nous demandait d'approuver ce projet était la crainte, si on en différait la présentation, que "l'Administration Supérieure ne remette en question la combinaison financière". C'est un motif un peu ténu. Néanmoins, puisqu'il ne s'agit pas pour l'instant de passer à l'exécution, je me déclare tout à fait d'accord pour approuver le projet.

M. BOUFFARDEAU.— Si on ne l'exécute pas, la combinaison financière sera une fois de plus par terre.

M. LE BERRAIS.— On a obtenu de la Chambre de Commerce de Boulogne qu'elle renonce à un projet beaucoup plus ambitieux, puisqu'elle voulait supprimer la gare actuelle de Boulogne et la reconstruire sur le raccordement direct de Calais. Ainsi, je crois que nous serions mal venus de ne pas même présenter ce projet au Ministre. Car, comme il intéresse les lignes de chemin de fer, c'est à nous à le présenter. Je crois qu'après l'aboutissement de très longs pourparlers qui durent depuis des années, il serait regrettable de ne pas présenter ce projet et la Ville de Boulogne et la Chambre de Commerce ne manqueraient pas de nous le reprocher.

M. MARLIO.— Je voudrais ajouter un mot. Je n'ai pas d'objection majeure à ce qu'on soumette cette combinaison financière à l'approbation du Ministre, bien que, comme le disait M. BOUFFARDEAU tout à l'heure, il soit à présumer que, l'exécution ne devant pas être immédiate, il l'aura, au moment où on passera à l'exécution, la remanier une fois de plus. Si, cependant, il est utile de prendre acte de certaines participations, je n'y vois pas d'objection. Mais je voudrais tout de même que, dans la lettre

.....

d'envoi, on insiste sur le fait qu'il ne s'agit que de prendre acte de la combinaison financière et de l'accord de la S.N.C.F. avec les collectivités locales et la Voirie Routière. Celle-ci aura ensuite à donner son avis, et nous aussi d'ailleurs, sur l'opportunité de l'exécution et le choix du moment. Mais, je suis effrayé - je ne peux pas dire à quel point - de l'impossibilité dans laquelle se trouve en ce moment l'industrie française de faire face à tous les travaux qu'on lui demande, et je pense que l'une des tâches les plus urgentes qui se posent au Gouvernement est de réviser les travaux qui sont actuellement décidés, non commencés ou même en cours, afin de voir ceux qui devraient être arrêtés ; il y en a pas mal qui pourraient l'être et que nous connaissons bien, comme par exemple, l'aménagement du Rhône. Il est inadmissible, à l'heure actuelle, de continuer à exécuter des travaux dont le mieux qu'on puisse espérer est qu'ils pourront être mis en exploitation vers la fin de l'année 1943; alors que leur exécution, qui absorbe beaucoup d'argent, ce qui ne serait que demi-mal, empêche, en immobilisant de la main-d'œuvre, d'entreprendre des travaux ~~beaucoup~~ ~~plus utiles~~ d'une utilité beaucoup plus urgente.

C'est ainsi que des ateliers de construction électrique refusent aujourd'hui de prendre des commandes pour des usines qui pourraient être prêtes dans 6 mois ou dans un an, parce qu'ils sont occupés à construire des machines qui ne pourront entrer en service, à tout prendre au mieux, qu'en 1943-1944. Il y a là une question d'une gravité qui dépasse de beaucoup la modeste affaire à propos de laquelle j'ai soulevé cette question.

.....

M. BOUTWILLIER. - Je suis tout à fait d'accord avec M. le Président MARLIO pour poser la question sur le plan où il l'a fait. Il y a la question de main-d'œuvre très grave dont il a parlé. Il y a aussi la question financière qui n'est pas négligeable. Il y a encore, dominant tout cela, un certain état d'esprit qu'il faut créer en France et qui n'est pas partagé suffisamment par toutes les Administrations et par tous les Français. Je crois, pour ma part, que tous, autant que nous sommes, Administrations publiques proprement dites ou grandes Entreprises, comme la S.N.C.F., nous devons donner l'exemple et ne pas remettre à d'autres le soin d'écarter les travaux dont nous considérons l'exécution comme inopportune. Par conséquent, je crois qu'il faut que nous allions jusqu'au bout du raisonnement de M. le Président MARLIO. Je considère qu'il faut que, dès à présent, le Comité prenne une position extrêmement nette et ajourne ce projet à des temps meilleurs. Constatant, nous sommes obligés de lutter avec des Chambres de Commerce, des Municipalités, des Administrations, pour faire ajourner des projets qui ne sont pas nécessaires à la Défense Nationale. Nous n'y réussissons pas toujours.

.....

On nous oppose parfois que les travaux sont commencés ou que des participations financières ont pu être obtenues de telle ou telle collectivité, pour essayer de nous forcer la main. Le cas actuel est tout à fait typique. Les travaux envisagés ne sont pas nécessaires pour la défense nationale. Aussi, pour bien marquer la volonté de la S.N.C.F. de contribuer à propager cet état d'esprit qui est indispensable si nous voulons gagner la guerre, je propose d'ajourner sine die le projet qui nous est soumis.

M. ARON.- Tout en étant tout à fait d'accord avec M. BOUTHILLIER, je crois qu'il n'y a jamais d'inconvénient à mettre au point une affaire au point de vue technique. Or, que nous demande-t-on ? Simplement de soumettre au Ministre un projet intéressant en lui-même et qui, en temps de paix, n'aurait pas soulevé les objections de principe qui viennent d'être faites. Je ne vois pas bien, en ce qui me concerne, la nécessité de différer l'approbation du projet lui-même. Cette approbation ne présente en elle-même aucun inconvénient.

M. BOUTHILLIER.- Nous allons tout de même donner la vie à ce projet. Après la guerre, nous verrons.

M. BOUFFANDEAU.- J'entends bien que nous serions dans notre rôle en approuvant le projet. La Direction Générale des Chemins de fer sera aussi dans son rôle en l'approuvant. Mais, quand ces approbations auront été acquises, qui arrêtera l'affaire ? Pour les raisons qu'indique M. BOUTHILLIER, les formalités administratives continueront à se dérouler et on arrivera à passer des marchés. C'est cela que je crains.

M. LE HENNAIS.- J'insiste néanmoins pour que le Comité approuve le projet.

M. ROUFFANDEAU. - Je crains qu'aucune autorité ne prenne l'initiative d'en ajourner l'exécution.

M. LE BERRERAIN. - C'est au Ministre des Travaux Publics qu'appartient cette initiative.

M. ROUFFANDEAU. - Je ne suis pas sûr qu'il ~~xxxxxxxx~~ la prenne.

M. LE BERRERAIN. - Nous avons eu de grosses difficultés avec la Chambre de Commerce de Boulogne pour arriver à mettre cette combinaison sur pied. Et il faudrait que ce soit nous, refusions de donner suite à l'affaire? dont ce n'est pas le métier, qui ~~xx~~

M. BOUTHILLIER. - Si, c'est notre métier. Le S.N.C.F. joue un rôle suffisamment important dans la vie de la nation pour voir clair et examiner ces questions sous un angle suffisamment large et prendre ses responsabilités.

M. LE BERRERAIN. - Parce que le Ministère des Travaux Publics pourrait ne pas prendre, vis-à-vis de la Chambre de Commerce de Boulogne, la responsabilité de décider l'ajournement du projet, il faut que ce soit la S.N.C.F. qui le prenne ? Nous allons nous trouver ainsi dans une situation très délicate vis-à-vis de la Chambre de Commerce de Boulogne. On veut substituer notre responsabilité à celle du Ministère des Travaux Publics.

M. BENTHOUX. - C'est le rôle du Ministre des Travaux Publics de prendre la décision, en pareille matière, non celui de la S.N.C.F.

M. GUY. - Ne serait-il pas possible d'envoyer le projet, en précisant que nous demandons uniquement son approbation au point de vue technique, étant bien entendu que les travaux ne

.....

seraient commencés qu'après la fin des hostilités.

M. BARTHÉLEMY. - Depuis la guerre, le Ministère des Travaux Publics a déjà pris un grand nombre de décisions, aux termes ~~desquelles~~ ^{desquelles} il approuve certains projets, mais en subordonne expressément l'exécution à la présentation de toutes justifications utiles sur la nécessité ~~de cette exécution.~~ ^{de cette exécution.}

M. BOUTHILLIER. - Alors, à quoi bon présenter des projets si leur exécution n'est pas justifiée dans les circonstances présentes?

M. GRIMPET. - Nous pouvons tout de même apprécier dès maintenant que ce projet n'est pas utile en temps de guerre.

M. COY. - Nous n'avons qu'à le préciser dans la lettre d'envoi.

M. GRIMPET. - Auriez-vous satisfaction, M. BOUTHILLIER, si l'on envoyait le projet, étant donné les arguments que fait valoir la Direction Générale, mais étant bien entendu que nous ne passerions à l'exécution qu'après la fin des hostilités?

M. BOUTHILLIER. - Non, je trouve que c'est une erreur, alors que nous sommes en pleine guerre, qu'une grande entreprise comme la S.N.C.F. puisse promettre son concours financier et approuver des travaux de cette nature, qui ne sont pas d'un intérêt immédiat. C'est une formalité si l'on veut, mais je trouve cela choquant. Nous ne sommes pas ici pour faire des gestes, mais pour juger au fond des choses, voir si vraiment nous devons, en ce moment, accorder notre participation financière. Or, ces travaux sont inopportuns dans les circonstances présentes; ajournons-les, après nous verrons.

M. BOUFFANDEAU - Personne ne sait ce que nous ferons à la fin de la guerre.

M. GRIMPRET - Nous donnons plus que notre participation financière, nous donnons même le moyen de faire ces travaux, grâce aux surtaxes locales.

M. LE BESNERAIS - Ces surtaxes sont déjà perçues. Il s'agit seulement de leur utilisation. Ce n'est pas une affaire nouvelle. Evidemment, les 4 millions de travaux à notre charge, qui correspondent aux améliorations des installations ferroviaires, ne présentent pas un caractère de grande urgence en temps de guerre, mais nous ne sommes pas qualifiés pour apprécier nous-mêmes l'intérêt que peuvent présenter les autres travaux, de l'ordre de 24 millions, notamment la construction du pont-route. Nous mettons ainsi la charrue avant les boeufs.

M. BOUTILLIER - C'est à l'Etat-Major à nous faire savoir s'il estime que les travaux présentent un intérêt. C'est alors seulement que nous pourrions donner notre concours.

M. LE BESNERAIS - L'Etat-Major ne pourra donner son avis que si nous présentons le projet.

.....

M. BOUTHILLIER - Écrivons au Ministre des Travaux Publics que si l'Etat-Major de l'Armée nous fait savoir que ces travaux sont indispensables pour la Défense Nationale, nous examinerons alors l'affaire d'un point de vue plus large. Mais je ne crois pas qu'il nous faille prendre position aujourd'hui en faveur du projet, alors que nous sommes tous d'accord pour reconnaître qu'on ne peut pas exécuter ces travaux-là pendant la guerre.

M. MARLIO - C'est la sagesse même.

M. LE BRONCHER - Je me permets d'insister pour que nous présentions ce projet, sinon on nous reprocherait plus tard de ne pas l'avoir fait. Ce n'est pas à nous d'apprécier si un projet de route est utile ou non. Le projet ne prend vie que lorsqu'il est approuvé par le Ministre, lorsqu'il l'a pris en considération. Pour que le Ministre puisse étudier l'affaire, il faut qu'il soit en possession du dossier technique ; c'est ce dossier que nous envoyons. Ce serait une erreur de substituer notre responsabilité à celle du Ministère. Ce n'est pas à nous de faire le métier du Ministre.

M. MARLIO - Je propose de reprendre la formule de M. BOUTHILLIER avec une légère variante. Nous envoyons le dossier au Ministre, en indiquant que nous n'avons pas d'objection à la combinaison financière, mais que, avant de donner un avis sur le fond et sur la contribution que la Société Nationale pourrait être amenée à verser, nous voudrions savoir si l'intérêt, au point de vue défense nationale, est suffisant pour que les travaux soient exécutés pendant la guerre ; si la réponse est affirmative, nous renverrons le projet avec un avis favorable.

.....

Cette affaire au fond ne nous concerne qu'indirectement, comme intermédiaire et qu'accessoirement comme associé.

M. LE GÉNÉRAL..- Nous ne sommes pas l'accessoire au point de vue présentation du projet, parce que c'est un projet gagé par des surtaxes. Il doit donc être accepté et présenté par nous. Aussi, je vous propose la procédure suivante : écrire au Ministre qu'à la suite de pourparlers avec la Chambre de Commerce de Boulogne, nous avons établi ce projet ; que nous le lui adressons, mais en attirant son attention sur le fait que les travaux prévus en ce qui concerne les installations du chemin de fer, travaux qui ne constituent, en fait, qu'un accessoire du projet, ne présentant pas d'intérêt immédiat ; mais que, si le Ministre se prononce en faveur de l'exécution de l'ensemble des travaux, la Société Nationale est d'accord sur les dispositions techniques et financières présentées.

M. BOUTHILLIER..- J'insiste pour que nous ne donnions pas aujourd'hui notre accord, même de principe, à la combinaison financière. Il faut que la question revienne devant nous et que nous l'examinions sur le plan de l'intérêt national, en fonction des nécessités d'ordre national que peut faire valoir le Gouvernement.

M. LE GÉNÉRAL..- Si le Ministre décide que le projet ne doit pas être exécuté, il n'y a pas de question. Dans le cas contraire, le Comité est-il d'accord sur la combinaison financière telle qu'elle a été établie ?

M. BOUTHILLIER..- Nous examinerons cette question à ce moment-là. Pourquoi voulez-vous que le Ministre des Travaux Publics puisse dire : la Société Nationale est d'accord pour faire ce travail ? C'est comme cela que des travaux, qui ne devraient pas se faire en temps de guerre, se font pourtant.

M. LE GÉNÉRAL..- Alors, le Ministre ne fait pas son métier.

M. BOUTHILLIER..- C'est pourtant comme cela que ça se passe.

.....

M. GRISPRET..- Nous pourrions faire savoir au Ministre que nous ne voyons pas d'objection à l'exécution de ces travaux si, de son côté, il est d'avis que cette exécution est justifiée dans les circonstances actuelles.

M. BOUTHILLIER..- Et l'Etat-Major de l'Armée aussi.

M. LE BESNERAIS..- Nous allons nous substituer au Ministre.

M. BERTHELOT..- On peut soumettre le projet au Ministre en indiquant que nous ne l'exécuterons que s'il nous en donne l'ordre.

M. ARON..- Le projet ne présente pas, au point de vue du chemin de fer, un intérêt national majeur. Nous le présentons pour donner suite à la procédure qui a été engagée, étant entendu que nous considérons qu'à l'heure actuelle, les travaux d'ordre ferroviaire qui y sont prévus n'ont pas d'intérêt immédiat au point de vue Défense Nationale.

M. LE BESNERAIS..- S'il s'agit des travaux d'ordre ferroviaire, d'accord. Mais en est-il de même pour les travaux de Voirie routière, prévus dans ce projet? Ce n'est pas à nous, en tout cas, à nous prononcer sur ce point, pas plus qu'à la Voirie routière à se substituer à nous pour apprécier l'utilité et l'urgence des travaux d'ordre ferroviaire. xixxx

M. MARLIO..- C'est pourquoi l'argument de M. BOUTHILLIER est excellent. Nous faisons savoir au Ministre que, du seul point de vue du chemin de fer, ces travaux n'offrent pas un intérêt urgent pour la Défense Nationale. Si l'on nous dit que ce projet, dans son ensemble, présente au contraire une utilité incontestable pour la Défense Nationale, alors nous pourrions décider si la S.N.C.F. doit y participer. La question peut être réglée en 15 jours.

.....

M. LE BERNERAIS. - Si nous faisons cela, en en profitera pour remettre en question la combinaison financière qui a été mise sur pied.

M. BOUTHILLIER. - Nous verrons cela. Mais c'est de l'enfantillage, si j'ose dire, que de délibérer sur des projets qui ne doivent être exécutés qu'après la guerre. Nous avons véritablement autre chose à faire les uns et les autres. Vous cherchez à éviter des responsabilités. Que chacun prenne les siennes au moment voulu. Or, le Comité est saisi aujourd'hui d'un projet qui n'est pas utile au point de vue du chemin de fer ; il doit l'ajourner.

M. LE BERNERAIS. - Il n'est pas exact de dire que ce projet n'est pas utile au point de vue chemin de fer.

M. BOUTHILLIER. - En temps de paix peut-être, mais ce n'est pas une utilité d'une urgence telle que l'exécution s'impose en temps de guerre.

M. LE BERNERAIS. - En tant que Directeur Général de la S.N.C.F., j'ai mis au point un projet que j'estime utile. Je ne veux pas prendre la responsabilité d'en ajourner la présentation ; c'est au Ministre des Travaux Publics qu'il appartient de prendre une telle décision.

M. BOUTHILLIER. - Il ne nous est pas interdit aux uns et aux autres d'examiner les questions sur le plan de l'intérêt national. La S.N.C.F. remplit un rôle assez important dans la vie du pays, pour que, même dans une affaire intéressant le chemin de fer, le Comité se place sur ce plan.

.....

M. BERTHELOT - Nous ne sommes pas les seuls intéressés dans l'exécution de ce projet.

M. BOUTHILLIER - Alors faisons savoir au Ministre que, du point de vue du chemin de fer, le projet peut être ajourné et demandons-lui s'il estime, au contraire, que son exécution immédiate s'impose au point de vue routier, ~~xxxx xxxxxx~~ pour des raisons militaires.

M. LE BEUNERAIS - Ce n'est pas à nous de prendre cette initiative.

M. CRIMPRET - Nous préparerons un projet de lettre dans le sens des observations présentées et la question reviendra dans huit jours avec le projet de lettre en question. Je crois qu'on pourra arriver à une rédaction qui donne satisfaction à tout le monde : nous tâcherons de faire un projet qui réponde bien aux idées exprimées, sans que nous nous mêlions de ce qui ne nous regarde pas.

M. MARLIO - D'accord.

.....

2°) Réparation générale et renforcement de
9.383 wagons de types divers (90.047.800 fr)

M. GRIMPET - La seule question que je me suis posée est celle de savoir s'il est bien légitime de porter la dépense au compte de premier établissement.

M. BERTHELOT - Toute la dépense n'est pas imputée à ce compte. Le coût de la grande réparation, qui est nettement supérieur au coût du renforcement, est imputé au compte d'exploitation.

M. GRIMPET - La situation financière des chemins de fer a été très obérée par le gonflement des dépenses de premier établissement. Il faut donc s'efforcer de porter le plus possible de dépenses au compte d'exploitation. D'autre part, j'ai constaté que, dans le budget d'exploitation de 1940, plus d'un milliard était prévu au titre réparations du matériel roulant, mais est-on prévu quelque chose à ce titre au budget de premier établissement ?

M. BERTHELOT - Oui, l'amorce de la dépense en ^{cause} ~~XXXXX~~ y est prévue.

M. LE BESNERAIS - C'est dit à la page 6 de la note. Cette note précise, au surplus, la répartition que nous avons faite entre les deux comptes.

M. FILIPPI - Il faudrait modifier la Convention pour pouvoir imputer l'intégralité de la dépense au compte d'exploitation.

.....

M. GRIMPRET - Y a-t-il donc une disposition formelle dans la Convention ?

M. FILIPPI - D'après l'article 35 de la Convention, les règles anciennes sont maintenues, en ce qui concerne l'imputation dans les comptes.

M. GRIMPRET - Mais il s'agit en l'occurrence de retaper du vieux matériel.

M. LE BERNERAIS - Non, ce n'est pas un simple retapage.

M. BERTHELOT - Les vieux wagons sont transformés en wagons neufs.

M. GRIMPRET - En tout cas, je vous demande de réfléchir à la question générale que je pose.

M. BERTHELOT - Avant la guerre, le Ministre avait demandé qu'on étudiat une modification de la Convention de 1937 dans le sens d'un renforcement de l'amortissement imputé au compte d'exploitation. C'est une très grosse question. Son idée partait d'une saine doctrine financière, il n'y a pas de doute.

M. GRIMPRET - Je le crois.

M. BERTHELOT - Le principe admis à l'heure actuelle est le suivant : toute dépense qui n'a pas pour résultat une augmentation de la valeur de l'actif doit être imputée au compte d'exploitation.

M. LE BERNERAIS - Or, en l'occurrence, nous augmentons la valeur de notre actif, puisque les wagons réparés et renforcés auront la même valeur d'usage que le matériel neuf.

M. FILIPPI - A un autre point de vue, le rapprochement

.....

M. GRIMPRET..- Oui, mais est-ce bien légitime ?

M. LE PRÉSIDENT..- Il y a eu autrefois des discussions à ce sujet, lorsque le Nord a inauguré cette méthode, il y a une dizaine d'années. Les Services du Contrôle avaient alors estimé que les dépenses portées au compte d'exploitation étaient trop élevées. La question est délicate. En fait, toute dépense qui correspond à une grosse réparation est portée entièrement au compte d'exploitation ; mais lorsque cette réparation se double d'un renforcement du matériel, les dépenses supplémentaires en résultant sont inscrites au compte d'établissement.

M. GRIMPRET..- Il n'y a pas d'autre observation ? Le projet est adopté.

Subvention à la Commission
du Grand Tourisme à Stras-
bourg (10.000 fr.).-

QUESTION VI - Subvention à la
Commission du Grand Tourisme à Strasbourg
(10.000 fr.).-

M. FILIPPI..- Nous vous proposons de réduire de moitié la subvention à accorder en 1940 à la Commission du Grand Tourisme à Strasbourg. Il nous a paru inopportun de supprimer complètement cette subvention, étant donné le caractère délicat des affaires d'Alsace et de Lorraine.

M. GRIMPRET..- Savez-vous comment se présente le budget d'ensemble de cette Commission ?

M. FILIPPI..- Non.

M. GRIMPRET..- XXXX Il ne faudrait pas que nous soyons les seuls à verser une subvention.

.....

M. FILIPPI. - Nous avons à ce sujet quelques indications. Les Conseils Généraux du Bas-Rhin et des Vosges ont décidé de renouveler, pour 1940, la subvention accordée par chacun d'eux les années précédentes.

M. LE MAIRE. - Ils ont renouvelé intégralement leur subvention.

M. FILIPPI. - Ils ont d'ailleurs pour cela des raisons d'ordre local, plus fortes que les nôtres.

M. MARTEL. - Je crois que la proposition qui nous est faite est bonne.

M. GRIMPET. - Elle est adoptée.

Divers comptes débiteurs
figurant à l'actif de la
S.E.C.F. au 31 décembre
1939 (nouvelle série). -

QUESTION VII - Divers comptes débi-
teurs figurant à l'actif de la S.E.C.F. au
31 décembre 1939 (nouvelle série). -

M. GRIMPET. - Avez-vous quelques observations à présen-
ter ?

M. FILIPPI. - Je tiens à vous signaler ce qui con-
cerne la S.E.C.F., j'ai demandé à notre représentant, d'accord
avec M. le Directeur Général, de rechercher s'il ne serait pas
possible d'obtenir le paiement d'intérêts pour les avances que
nous avons faites et qui, actuellement, ne sont pas producti-
ves d'intérêts. Je ne sais pas si nous aboutirons.

M. GRIMPET. - Il n'y a pas d'autre observation ? Ce
compte rendu sera soumis au Conseil d'Administration dans sa
prochaine séance.

- Questions diverses -

a) Félicitations de la Légation
de Suisse.-

M. GRISPRET - Je tiens à vous donner connaissance de deux lettres très agréables.

La première, dont copie nous a été adressée par le Ministre des Travaux Publics, émane de M. STUCKI, Ministre de Suisse en France.

En voici la teneur :

" Monsieur le Ministre,

"En me référant à la conversation que nous avons eue lors de votre récente visite à la Légation, j'ai l'honneur de vous rappeler, ainsi que vous m'avez si aimablement invité à le faire, les précieux services qu'ont rendus à la Légation et, partant, aux mobilisés suisses, les fonctionnaires de la Société Nationale des Chemins de fer français. Parmi ces fonctionnaires, je me permets d'attirer tout spécialement l'attention de Votre Excellence sur :

"M. NIVELLET, Inspecteur Principal, Directeur de l'Organisation Technique de la S.N.C.F., 8, rue de Londres (Chevalier de la Légion d'Honneur);

"M. PERRUCON, Chef de la Gare de Lyon, 20, boulevard Diderot, titulaire de plusieurs décorations de guerre, et sur le secrétaire particulier de ce dernier, M. VIOLET.

"C'est à M. PERRUCON, aidé de son secrétaire, qu'incombe la lourde tâche de régler le départ des trains mis à sa disposition par l'Etat-Major de l'Armée pour l'évacuation d'une partie de la colonie suisse de la région parisienne et l'acheminement vers la Suisse des mobilisables de mon arrondissement consulaire (c'est-à-dire plus d'un régiment d'infanterie) et des arrondissements consulaires du Nord de la France, ainsi que pour le transit des Suisses en provenance de la Grande-Bretagne, de la Belgique et de la Hollande. M. PERRUCON s'est acquitté de sa tâche, ainsi que j'ai pu le constater moi-même en assistant au départ des trains, avec une compétence et un dévouement au delà de tout éloge.

.....

"J'ai tenu à vous faire part de ces faits, en vous remerciant d'avance de l'intérêt que vous voudrez bien porter à ces fonctionnaires, dont j'ai tenu à relever les mérites.

"Veuillez agréer,.....".

Le Ministre des Travaux Publics nous a transmis cette lettre en nous demandant d'en faire part aux intéressés, en leur exprimant sa très vive satisfaction.

M. LE PRÉSIDENT..- Les fonctionnaires ont aidé au rapatriement des Suisses mobilisés, fin août et début septembre.

b) Félicitations à M. GOLLIN, homme d'équipe à la gare de Thion..-

M. GRIMBERT..- Voici la deuxième lettre :

"Le Colonel Directeur des Chemins de fer au G.C.G. adresse ses félicitations à M. GOLLIN Auguste, homme d'équipe de la gare de Thion, pour la belle attitude qu'il a eue, le 9 février 1940, à l'égard de deux officiers allemands, évadés d'un camp de prisonniers, qu'il s'est efforcé de maîtriser et dont il a permis l'arrestation."

Nous adressons également toutes nos félicitations à l'intéressé.

c) Rémunération des retraités
Alsaciens..-

M. LE PRÉSIDENT..- Lors de sa dernière séance, le Comité a ajourné l'examen de la question de la rémunération des retraités rappelés en service pour examiner s'il n'y avait pas une distinction xxxxxxxx entre ceux qui sont rappelés dans la localité où il résident et ceux qui sont rappelés dans une autre localité.

Je vous rappelle que tous les fonctionnaires retraités rappelés reçoivent, en sus de leur pension, un tiers au moins du montant de leur pension. Mais, en outre, d'après les renseignements que j'ai recueillis, ceux qui sont rappelés dans une localité autre que leur résidence habituelle sont traités comme les fonctionnaires en activité repliés : les administrations qui les occupent, ou bien, les logent dans des locaux réquisitionnés à cet effet, ou bien, versent aux personnes qui leur ont consenti une location de gré à gré - et à condition que ces fonctionnaires aient gardé un deuxième loyer à leur charge - une somme égale à celle qui leur aurait incombé en cas de réquisition, le complément du prix de location restant à la charge des intéressés.

Puisque, sur ce point particulier, l'Etat assimile ses retraités rappelés aux fonctionnaires en activité, je ne vois pas pourquoi nous n'agirions pas de même.

Nous ne logeons pas gratuitement nos agents repliés et nous ne versons pas une indemnité de réquisition aux personnes qui les logent, mais nous leur octroyons une indemnité d'éloignement de 10 %. Je vous propose donc d'attribuer également cette indemnité aux retraités rappelés dans une localité autre que leur résidence habituelle.

M. BOUTHILLIER - D'accord.

M. LE BERNERAI - Vous m'aviez demandé de chercher une solution qui, sans être calquée sur les mêmes mesures prises par l'Etat en faveur de ses retraités rappelés, soit néanmoins l'application des mêmes principes. Je crois que mes propositions répondent bien à ce que vous désirez.

.....

M. GRIMPRET - L'indemnité de repliement n'est accordée qu'aux agents repliés qui ont un double loyer.

M. LE BEHNERAIS - Il en sera de même en ce qui concerne les retraités rappelés.

M. GRIMPRET - Je crois qu'il faudrait le préciser et compléter la note sur ce point.

M. LE BEHNERAIS - Pour les agents repliés qui ont la charge de deux loyers, l'indemnité de repliement est de 10 % s'ils sont mariés ; elle est réduite de moitié si les intéressés sont célibataires. Cette règle jouera également à l'égard des retraités rappelés. Autrement dit, l'indemnité de repliement sera attribuée aux agents de chemins de fer retraités, dans les mêmes conditions que pour les agents en service.

M. GRIMPRET - ~~xx~~ Dans ces conditions, les propositions sont adoptées.

d) Mutations -

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

- | | |
|----------------|---|
| M. BRUNSCHWIG, | Ingénieur, Division Régionale du Matériel de la Région Ouest, comme adjoint au Chef de l'Arrondissement du Matériel Batignolles, même Région. |
| M. PAYRAU, | Inspecteur Principal, Chef de l'Arrondissement de l'Exploitation de Limoges, Région Sud-Ouest, comme Chef de l'Arrondissement de l'Exploitation de Bordeaux, même Région. |
| M. CUNRVILLE, | Inspecteur Principal adjoint, adjoint au Chef de l'Arrondissement de l'Exploitation de Paris, Région Sud-Ouest, comme Chef de l'Arrondissement de l'Exploitation de Limoges, même Région. |

.....

- M. LASSERRE, Chef de gare principal hors classe à l'Arrondissement de l'Exploitation de Bordeaux, Région Sud-Ouest, comme adjoint au Chef de l'Arrondissement de l'Exploitation de Bordeaux, même Région.
- M. LE BEND, Inspecteur divisionnaire de 1ère classe, comme adjoint au Chef de l'Arrondissement de l'Exploitation de Paris, Région Sud-Ouest.

e) Gratification -

Sur la proposition de M. LE BERNERIS, le Comité arrête la part de l'élément F à attribuer aux ayants droit de M. MIRAMON, décédé, pour les services effectués depuis le 1er janvier 1940 jusqu'à la date de son décès.

f) Conseil d'Administration
de la Compagnie Nationale
du Rhône.

M. LE BERNERIS - Au cours de sa réunion du 13 mars dernier, le Conseil d'Administration de la Compagnie Nationale du Rhône a examiné la commande des travaux de construction du barrage et de l'usine de Génissiat. C'est un très gros projet de l'ordre de 400 M.

L'adjudication a donné lieu à des consultations extrêmement longues et finalement deux groupes sont restés en présence : la Société des Grands Travaux de Marseille, d'une part, et la Société de Construction des Batignolles, d'autre part.

.....

La discussion au sein du Conseil d'Administration de la Compagnie Nationale n'a pas porté sur le choix de l'entreprise, car le Conseil était d'accord pour confier le marché aux "Grands Travaux de Marseille". Elle a porté sur le point de savoir s'il était opportun de commencer les travaux.

M. SIMON, Directeur de l'Electricité au Ministère des Travaux Publics, nous avait dit, au moment de la mobilisation, que le Gouvernement était d'accord sur la nécessité de continuer les travaux d'établissement du barrage de Génissiat ; nous lui avons demandé si l'attitude du Gouvernement ne s'était pas modifiée depuis cette date et si l'on était assuré d'avoir les ressources en main-d'œuvre, en acier et en ciment, nécessaires pour ~~l'exécution~~ l'exécution du travail. M. SIMON nous a répondu que le Gouvernement était toujours persuadé de la nécessité de poursuivre les travaux et il a précisé, en outre, que les Ministres des Travaux Publics et de l'Armement entendaient prendre toutes dispositions utiles pour donner les moyens de mener à bien ces Travaux. M. SIMON a donc insisté pour que le Conseil de la Compagnie Nationale prenne position.

M. BOUTILLIER - C'est à voir. Le Ministre des Finances n'a pas été consulté.

M. LE BESNERAIS - Je ne puis que vous rendre compte de ce qui s'est passé.

M. HERRIOT est d'ailleurs intervenu d'une façon très pressante, au cours de cette réunion, en faveur de l'exécution des travaux.

.....

Je rappelle qu'il
~~/xx~~ n'y a pas. ~~xxxxxxxxxxxx~~ de Commissaire du Gouvernement
auprès de la Compagnie Nationale du Rhône.

M. GRIMPEY. - M. BOUTILLIER a tout à fait raison. Il
est absolument certain qu'on ne peut pas tout faire : poursui-
vre la guerre jusqu'à la victoire et mener de front des travaux
aussi considérables.

M. BOUTILLIER. - Je vous remercie, M. le Directeur
Général, de votre compte rendu.

M. BERTHAUD. - M. MARLIO pourrait peut-être parler, à
l'occasion, de cette question à M. de MONSIE.

M. MARLIO. - D'accord.

M. LE MESNAGER. - J'étais prêt à intervenir pour poser
la question, mais elle a été présentée de telle sorte qu'il m'a
paru absolument inutile d'intervenir.

M. ARON. - J'ai qu'un mot à ajouter. Si on veut arrê-
ter cette affaire, il faut le faire le plus rapidement possible,
avant que la Compagnie Nationale du Rhône ait passé les marchés.

M. BOUFFARDMAN. - Si les marchés sont passés, leur résilia-
tion soulèvera, en effet, nombre de difficultés.

M. ARON. - Le contrat contient une clause de résiliation,
mais moyennant indemnité.

La séance est levée à 16 heures.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

COMITÉ DE DIRECTION.

Texte définitif
adopté dans la séance
du 2 avril 1940

Séance du 19 mars 1940

La séance est ouverte à 15 heures, sous la présidence de
M. GUINAND, Président.

Sont présents : MM. GRIMPRET, Vice-Président
MARLIO, Vice-Président

BOUFFANDEAU
BOUTHILLIER
ARON

TIRARD
GOY

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

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

MM. MORONI, Commissaire suppléant
RENDU, Commissaire adjoint.

Adoption du
procès-verbal.-

QUESTION I - Adoption du procès-verbal.-

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le procès-verbal
de la séance du 12 mars 1940 est adopté.

Comptes rendus
hebdomadaires.-

QUESTION II - Comptes rendus hebdomadaires.-

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

M. LE BESNERAIS rend compte de la situation.

2°) Trésorerie.

M. FILIPPI rend compte de la situation.

.....

Compte rendu de la délégation
de pouvoirs donnée par le
Comité de Direction dans sa
séance du 30 août 1939.-

QUESTION II^{bis} - Compte rendu de la
délégation de pouvoirs donnée par le Comité
de Direction dans sa séance du 30 août 1939.-

M. LE PRESIDENT rend compte des affaires suivantes qu'il a approuvées en vertu de la délégation de pouvoirs qui lui a été donnée par le Comité dans sa séance du 30 août 1939 :

Marché -

- Règlement définitif du marché passé par adjudication, le 8 août 1935, avec l'entreprise RUVENHORST et HUMBERT pour le doublement de la ligne de Reims à Metz entre Verdun et Eix-Abaucourt.
- Montant du marché primitif, y compris avenant du 22 avril 1937 : 8.170.000 fr
Indemnité proposée : 1.850.000 fr

Il s'agit de tenir compte, d'une part, de la hausse des prix intervenue depuis juin 1936 et, d'autre part, des sujétions extra-contractuelles supportées par l'entreprise.

Tarifs -

- Suspension, à partir du 15 mars 1940 :
 - du tarif international pour le transport des houilles, agglomérés de houille et coke en provenance de la Hollande, de Visé-frontière à Bâle et Bâle St-Jean via Gouvy-Troisvierges,
 - du tarif spécial de transit P.V. n° 307, chapitre 1^{er}, pour le transport de combustibles minéraux hollandais de Troisvierges-frontière à Genève-Cornavin et Vernier-Meyrin.

Ces tarifs avaient été créés pour lutter contre une concurrence qui n'existe plus actuellement.

.....

- Annexe I aux tarifs généraux applicables aux voyageurs, bagages et chiens accompagnés (paragraphe 9) - Modification des prix exceptionnels sur les sections de lignes de Lyon-Perrache à Saint-Etienne-Châteaucreux et de Marseille à Toulon.

Il s'agit de relever les prix perçus sur les relations indiquées, à la suite d'ententes intervenues entre la S.N.C.F. et les transporteurs routiers intéressés.

- D'autre part, en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués par M. le Président et dont il a été rendu compte au Comité dans sa séance du 5 septembre 1939, M. LE DIRECTEUR GENERAL a approuvé les affaires suivantes :

Tarif -

- Modification du tarif spécial P.V. n°29, chapitre 13.

Il s'agit :

- de porter provisoirement de 5 à 10 jours le délai prévu aux articles 4 et 6 comme devant s'écouler entre la date de chargement du train et celle de réception de la demande par le chemin de fer,
- de fixer provisoirement au 20 de chaque mois au plus tard la date limite à laquelle l'engagement d'expédier au moins 3 trains par semaine au cours du mois suivant doit parvenir au chemin de fer (art. 11 2° et 3°),
- de prévoir que cet engagement doit porter obligatoirement sur un ou plusieurs mois complets de calendrier, du premier au dernier jour de chaque mois.

En raison de l'ampleur revêtue actuellement par les programmes mensuels de trains complets, les délais actuels ne permettent pas, en effet, à la S.N.C.F., de procéder à l'étude

nécessaire et de prendre les dispositions techniques utiles en vue de la mise en route de ces trains.

Fermeture, à tout trafic, de la gare de Montauban-Ville nouvelle.-

Cette fermeture est motivée par des raisons d'économies, le trafic de la gare en question pouvant être assuré sans difficulté par la gare de Montauban-Ville-Bourbon.

Modification du régime d'ouverture et de fermeture du point d'arrêt gardé (P.A.G.) de Meillerie (Région Sud-Est).-

Il s'agit de faire coïncider les heures d'ouverture avec le nouvel horaire des trains et autocars desservant cet établissement.

Marchés et commandes.-

QUESTION III - Marchés et commandes.-

- Approvisionnement en combustibles de la S.N.C.F. pendant les hostilités (Régularisation des fournitures du mois de janvier 1940).

Le Comité approuve ces fournitures, dont le montant total s'élève à la somme de 76.820.734 fr,74.

Service Commercial.-

QUESTION IV - Service Commercial. -

" "

Projets .-

QUESTION V - Projets

" "

.....

Location d'immeubles appartenant au Domaine privé de la Compagnie d'Orléans.-

QUESTION VI - Location d'immeubles appartenant au Domaine privé de la Compagnie d'Orléans.-

Le Comité approuve les propositions qui lui sont soumises, pour une durée ferme de 5 ans.

Application du Code de la Famille aux agents du cadre permanent de la S.N.C.F.-

QUESTION VII - Application du Code de la Famille aux agents du cadre permanent de la S.N.C.F.-

Le Comité prend acte des renseignements qui lui sont fournis et décide qu'il sera procédé avant la fin de l'année à l'étude d'une formule de raccord avec le régime actuel d'allocations familiales des agents du cadre permanent.

Loyer des agents logés dans les immeubles du Domaine public de la S.N.C.F. sis dans la zone évacuée.-

QUESTION VIII - Loyer des agents logés dans les immeubles du Domaine public de la S.N.C.F. sis dans la zone évacuée.-

Le Comité approuve les propositions qui lui sont soumises.

Questions diverses.-

- Questions diverses -

Mutations -

M. LE BESNERAIS rend compte des mutations suivantes :

- M. DUBEDOUT, Ingénieur Principal à la Division du Mouvement, Région Sud-Ouest, comme Ingénieur Principal à la Direction Régionale, même Région.
- M. MARTIN, Inspecteur Principal, Chef d'Arrondissement de l'Exploitation à Paris, Région Sud-Ouest, comme Ingénieur Chef de la Subdivision des Transports marchandises, même Région.

.....

- M. MARTY, Inspecteur Principal, Chef d'Arrondissement de l'Exploitation à Béziers, Région Sud-Ouest, comme Inspecteur Principal, Chef de l'Arrondissement de l'Exploitation à Paris, même Région.
- M. VIALA, Inspecteur Principal, Chef d'Arrondissement de l'Exploitation à Tarbes, Région Sud-Ouest, comme Inspecteur Principal, Chef de l'Arrondissement de l'Exploitation à Béziers, même Région.
- M. BOURGUELLE, Ingénieur, Chef d'Arrondissement Traction à Saint-Quentin, Région Nord, comme Ingénieur à la Division régionale Traction de La Chapelle, même Région.
- M. ERB, Ingénieur adjoint, adjoint au Chef d'Arrondissement Matériel des Batignolles Matériel et Traction, Région Ouest, comme Ingénieur adjoint chargé de la Direction temporaire des Laboratoires Electro-techniques Matériel et Traction, Région Sud-Ouest.
- M. CHRETIEN, Ingénieur adjoint, adjoint au Chef d'Arrondissement Traction Douai, Région Nord, comme Ingénieur adjoint à la Division régionale Traction de La Chapelle, même Région.
- M. BOUDOUVE, Inspecteur Principal adjoint, adjoint au Chef d'Arrondissement de l'Exploitation à Tarbes, Région Sud-Ouest, comme Inspecteur Principal adjoint, Chef de l'Arrondissement de l'Exploitation à Tarbes.
- M. GRAVELINE, Ingénieur adjoint à la Direction régionale Traction de La Chapelle, Région Nord, comme Ingénieur adjoint, Chef d'Arrondissement Traction à Saint-Quentin, même Région.
- M. COPPIER, Inspecteur divisionnaire de 1^{ère} classe, Circonscription du Mouvement à Alès, Région Sud-Est, comme adjoint au Chef d'Arrondissement à Saint-Etienne, même Région.

La séance est levée à 16 heures.

Le Président,

GUINAND .

COMITE DE DIRECTION

Réunion du 9 avril 1940

Compte rendu sur le trafic et les recettes

1°- Wagons chargés et entrés chargés

Le nombre de wagons chargés et entrés chargés pendant la 13ème semaine (25 au 31 mars - 30ème semaine de mobilisation) s'élève à :

		Est	Nord	Ouest	S.O.	S.E.	Ensemble
1940	(transports militaires	13.078	8.278	11.080	8.008	10.396	50.840
	(transports d'intérêt national	27.517	39.113	15.975	26.369	27.305	136.279
	(wagons chargés commerciaux	19.057	26.456	29.936	21.315	42.300	139.064
	(total	59.652	73.847	56.991	55.692	80.001	326.183
	(Wagons entrés chargés	7.962	7.414	779	2.446	2.672	21.273
	(Ensemble	67.614	81.261	57.770	58.138	82.673	347.456
	(wagons (transports chargés) commerciaux	68.772	64.222	50.410	47.784	66.453	297.641
1939	(wagons entrés chargés	8.511	4.618	488	725	1.508	15.850
	(Ensemble	77.283	68.840	50.898	48.509	67.961	313.491
% 1940/1939		- 12,5	+ 18,0	+ 13,5	+ 19,8	+ 21,6	+ 10,8

L'augmentation, par rapport à l'an dernier, est bien moins forte que celle observée la semaine précédente (+ 10,8 contre + 22,0 %) mais cette régression est due au décalage des fêtes de Pâques (1940 -24 et 25 mars-, 1939 -9 et 10 avril-).

L'examen du nombre de wagons chargés pour les principaux trafics particuliers fait ressortir par rapport à la 13ème semaine 1939 une augmentation sur les

.....

transports de combustibles minéraux (+ 2 %), de produits métallurgiques (+ 30 %), de céréales (+ 49 %), de pailles et fourrages (+ 109 %), de vins (+ 99 %), de fruits et légumes (+ 27 %), d'animaux vivants (+ 23 %) et d'engrais et amendements (+ 10 %).

Par contre les transports de minerais accusent un fléchissement sur les Régions Est et Ouest (- 12 %).

Pour les 13 premières semaines de l'année (1er janvier au 31 mars) le nombre de wagons chargés et entrés chargés accuse, par rapport à la période correspondante de l'an dernier, une hausse de 7,2 %.

Pendant les 7 derniers jours connus (30 mars au 5 avril), le nombre de wagons chargés et entrés chargés s'élève à :

		Est	Nord	Ouest	S.O.	S.E.	Ensemble
1940	(transports militaires	13.918	8.582	11.672	9.171	11.920	55.263
	(transports d'intérêt national	27.700	40.765	17.875	27.703	30.257	144.300
	(wagons chargés transports commerciaux	23.141	30.230	33.520	23.339	45.216	155.446
	(total	64.759	79.577	63.067	60.213	87.393	355.009
	(wagons entrés chargés	8.706	7.502	837	2.941	3.038	23.024
	(Ensemble	73.465	87.079	63.904	63.154	90.431	378.033
	(wagons (transports chargés (commerciaux	62.473	65.740	49.539	47.057	66.568	291.377
1939	(wagons entrés chargés	8.565	4.157	594	708	1.547	15.571
	(Ensemble	71.038	69.897	50.133	47.765	68.115	306.948
% 1940/1939		+ 3,4	+ 24,6	+ 27,5	+ 32,2	+ 32,8	+ 23,2

2° - Recettes du trafic marchandises -

Les recettes du trafic marchandises de la 13ème semaine (25 au 31 mars) s'élèvent à :

	1940 Recettes approximatives	1939 Recettes rectifiées	Variations des recettes 1940/1939 %	Variations des re- cettes 1940 par rapport aux recet- tes 1939 portées au taux des tarifs 1940 %	Variations des recettes 1940 par rapport aux prévisions bud- gétaires %
transports militaires	88 ^M 363)				
transports d'intérêt national et commerciaux	367 ^M 132)	226 ^M 322)	+ 62,2	+ 62,2	+ 60,1
	278 ^M 769)				

La hausse du trafic marchandises est inférieure à celle observée la semaine précédente (+ 62,2 % contre + 81,6 %), mais comme cela a été noté par ailleurs, cette régression n'est qu'apparente et résulte du décalage des fêtes de Pâques.

Pour les treize premières semaines de l'année, les recettes marchandises accusent, par rapport à 1939, une augmentation de 58 % transports militaires inclus et de 18,1 % transports militaires exclus.

Par rapport aux prévisions budgétaires on enregistre une plus value de 1.217 millions (+ 37,1 %).

3° - Recettes du trafic voyageurs -

Les recettes du trafic voyageurs de la 13ème semaine (25 au 31 mars) s'élèvent à :

	1940 Recettes approximatives	1939 Recettes rectifiées	Variations des recettes 1940/1939 %	Variations des re- cettes 1940 par rapport aux recet- tes 1939 portées au taux des tarifs 1940 %	Variations des recettes 1940 par rapport aux prévisions bud- gétaires %
transports militaires	17 ^M 316)				
transports commerciaux	86 ^M 394)	79 ^M 466)	+ 8,7	+ 8,1	- 4,5
	69.078)				

La période des fêtes de Pâques (18 au 31 mars) est maintenant complètement écoulée et le rapprochement avec la période des fêtes de Pâques de l'an dernier (2 au 15 avril) fait ressortir une baisse du trafic voyageurs de 10,4 % transports militaires inclus.

Abstraction faite des transports militaires la baisse atteint 27,2 % se décomposant comme suit par région de départ : Est - 46,4 %, Nord - 42,4 %, Ouest - 9,0 %, Sud-Ouest - 12,7 % et Sud-Est - 32,2 %.

Pour les 13 premières semaines de l'année, les recettes voyageurs accusent par rapport à 1939 une augmentation de 19,9 % transports militaires inclus et une baisse de 5,0 % transports militaires exclus.

Par rapport aux prévisions budgétaires on enregistre une plus value de 170 Millions (+ 19,8 %).

4° - Recettes totales

Les recettes des trafics voyageurs et marchandises de la 13ème semaine (25 au 31 mars) s'élèvent à :

	1940 Recettes approximatives	1939 Recettes rectifiées	Variations des recettes 1940/1939 %	Variations des re- cettes 1940 par rapport aux recet- tes 1939 portées au taux des tarifs 1940 %	Variations des recettes 1940 par rapport aux prévisions budgétaires %
transports militaires	105 ^M 679)				
transports d'intérêt national et commerciaux	453 ^M 526) 347.847)	305 ^M 788	+ 48,3	+ 48,1	+ 41,9

Pour les 13 premières semaines de l'année, les recettes totales sont en augmentation de 49,2 % sur celles de l'an dernier, et par rapport aux prévisions budgétaires, on enregistre une plus value de 1.387 M (+ 33,5 %).

Comité de Direction

Séance du 9 avril 1940
--

II - Comptes rendus hebdomadaires

2°) Trésorerie.

*Expenses courantes des locaux de la CSN, mais
les sommes sont toutes payées par la CSN. / Les courants de l'exploitation et de l'entretien
pour millions / mois. C. de la CSN et de la ?
V. de la CSN. / L. de la CSN et de la ?*

9 avril 1940.

COMPTE RENDU DE TRESORERIE AU 5 AVRIL 1940

I - MOUVEMENT DES CAPITAUX

Pendant la période du 30 mars au 5 avril 1940, les Services Financiers ont encaissé un montant de Frs 1.100 millions environ, savoir :

- Versements des gares et assimilés.....	357	millions
- Mandats administratifs.....	10	-
- Ressources d'établissement.....	"	-
- Ressources à court terme.....	394	-
- Annuités versées par l'Etat.....	6	-
- Sommes portées au crédit des Compagnies.....	251	-
- Opérations des Réserves.....	82	-
- Divers.....	"	-

Ensemble..... 1.100 millions

Pendant la même période, les Services Financiers ont décaissé Frs 1.100 millions environ, savoir :

- Envois de fonds aux gares et Services (solde du personnel pensions de retraites, etc.).....	33	millions
- Règlements de fournisseurs et divers.....	133	-
- Remboursements de ressources à court terme.....	448	-
- Charges d'emprunts.....	258	-
- Prélèvements des Compagnies.....	226	-
- Opérations des Réserves.....	2	-
- Divers.....	"	-

Ensemble..... 1.100 millions

Les encaissements et les décaissements se sont équilibrés durant la période précitée.

II - EMPRUNTS A COURT TERME

	BILLETS				EMPRUNTS EN COMPTÉ COURANT	EMPRUNTS PAR TRAITES DE FOURNISSEURS ACCEPTÉES	TOTAL
	ESCOMPTES FERMES		PENSIONS				
	Consortium	Divers	au jour le jour	à plus longue durée			
SITUATION AU 29-3-1940	1.680	2.633	20	151	86	22	4.592
OPERATIONS DU 30-3-1940 au 5-4-1940 :							
a) nouvelles	"	3	1	"	"	2	6
b) renouvelées	195	186	"	7	"	"	388
c) remboursées	195	190	21	32	1	9	448
Différences (a + b - c)	"	- 1	- 20	- 25	- 1	- 7	- 54
SITUATION AU 5-4-1940	1.680	2.632 ⁽¹⁾	"	126	85	15	4.538

Le taux de base des escomptes fermes des billets à 3 mois est demeuré fixé à $2 \frac{5}{32} \%$ pour les opérations nouvelles et à $2 \frac{3}{16} \%$ pour les opérations de renouvellement (compte non tenu de la prime spéciale de $1/16 \%$). A dater du 5 avril, ces taux ont été rendus applicables aux opérations supérieures ou égales à 20 millions, alors que précédemment ces opérations bénéficiaient d'une majoration de $1/32 \%$ sur le taux de base.

III - COMPTES DES CHARGES D'EMPRUNTS DES COMPAGNIES

A la date du 5 avril 1940, le solde de ces comptes s'élevait à 522^{ml},1 suivant détail ci-après :

	FONDS BLOQUES (80 % des coupons et remboursements arriérés) (2)	FONDS A PREAVIS DE 7 JOURS	ENSEMBLE
EST	44,4	36,-	80,4
MIDI	33,1	23,6	56,7
NORD	44,3	32,3	76,6
P.L.M.	139,5	64,9	204,4
P.O.	73,7	30,3	104,-
	335,-	187,1	
	(contre 386,2 au 29.3-40	(contre 111,1 au 29-3-40)	
Ensemble	522,1 (contre 497,3 au 29 mars 1940)		522,1

Le taux alloué aux Compagnies sur les soldes créditeurs de leur compte courant à préavis de 7 jours est demeuré fixé à $1 \frac{3}{4} \%$!

- (1) Dont 286 M. Caisse des Dépôts et Consignations.
(2) Montant au 22 mars 1940.

IV - AVANCES DU TRESOR EN COURS D'EXERCICE
(art.27 de la Convention du 31 août 1937)

Avances reçues au 5 avril 1940..... 4.698^{ml},4
sans modification sur le 29 mars 1940.

V - SITUATION DES FONDS DISPONIBLES AU 5 AVRIL 1940

- Caisses.....		3 millions	
- Trésor Public.....	2.345	-	
- Chèques Postaux.....	4	-	
- Diverses Banques en France.....	21	-	
- Diverses Banques à l'Etranger.....	14	-	(1)(2)
Portefeuille	{ Effets publics..... " }		
	{ Effets de commerce..... " }		
	{ Titres des Réseaux..... 16 }		
	{ Divers..... 2 }		
		18	-
		<hr/>	
		2.405 millions	
		<hr/>	

sans modification sur la période précédente, comme indiqué au Titre I
du présent compte rendu

(1) Non compris les fonds bloqués pour le service des emprunts à l'étranger
s'élevant en écritures à Frs 18 millions.

(2) Dont 3 millions, représentant la contrevaletur en £ de fonds approvisionnés
pour l'achat de combustible en Angleterre;
9 millions, représentant la contrevaletur en \$ de fonds reversés pro-
visoirement par les Banques hollandaises et suisses charg
gées de services d'emprunt.

VI - PREVISIONS DE TRESORERIE POUR LA PERIODE
du 6 au 30 avril 1940

Fonds disponibles le 5 avril, au soir (arrondi)..... 2.410 millions

Recettes

- Versements des gares et assimilés.....	1.010 millions
- Mandats administratifs.....	510 - (1)
- Annuités dues par l'Etat.....	120 -
	<hr/>
	4.050 millions
	<hr/>

Dépenses

- Ravitaillement des gares et Services, (solde du personnel, pensions de retraites, etc.).....	660 millions
- Charges financières et retraits des Compagnies.....	830 -
- Règlements de fournisseurs et divers.....	610 -
- Remboursements des engagements à court terme.....	1.260 -
	<hr/>
	3.360 millions
	<hr/>

Dans l'hypothèse d'un renouvellement des engagements à court terme venant à échéance jusqu'à fin avril, à raison de la totalité pour les effets souscrits par les Grands Etablissements de Crédit et de 75 % pour les autres effets (soit 550 + 530), le montant des capitaux disponibles au 30 avril au soir ressortirait à :

$$4.050 + 1.080 - 3.360 = 1.770 \text{ millions}$$

Le chiffre de 1.770 millions indiqué ci-dessus accuse, par rapport aux prévisions de la semaine précédente, une amélioration de..... 20 millions qui correspond aux ressources à court terme obtenues sur le marché, en sus de celles qui étaient prévues.

(1) Dont 360 millions au titre de transports militaires de guerre.

9 avril 1940

Services Financiers

Division Centrale
des Finances

Compte rendu de trésorerie pour la période
du 9 mars au 5 avril 1940

I - Les Services Financiers ont encaissé, pendant la période du
9 mars au 5 avril 1940, une somme de 4.267 millions
environ, savoir :

- Versements des gares et assimilés	1.319	-
- Mandats Administratifs	940	-
- Ressources d'établissement	"	-
- Ressources à court terme	1.120	-
- Annuités versées par l'Etat	428	-
- Sommes portées au crédit des Compagnies..	367	-
- Opérations des Réserves	93	-
- Divers	"	-
	4.267 millions	

Pendant la même période, ces Services ont décaissé
Frs 3.758 millions environ, savoir :

- Envois de fonds aux gares et Services (sol- de du personnel, pensions de retraites, etc)	1.168 millions	
- Règlements de fournisseurs et divers	651	-
- Remboursements de ressources à court terme	1.095	-
- Charges d'emprunts	389	-
- Prélèvements des Compagnies	369	-
- Opérations des Réserves	7	-
- Rembt de Ressources d'Et à remplacer ...	78	-
- Divers	1	-
	3.758 millions	

Il ressort donc au cours de cette période un excédent
des encaissements sur les décaissements se montant à 509 millions.

II - La situation des disponibilités s'établissait, à la date du 5 avril 1940, à frs 2.405 millions environ, savoir :

- Caisses	3 millions
- Trésor Public	2.345 -
- Chèques Postaux et Banques	39 -
- Portefeuille	18 -

Ensemble 2.405 millions

III - Les prévisions de trésorerie pour la période du 6 au 30 avril 1940 sont les suivantes :

a) Recettes (y compris les fonds disponibles)	4.050 millions
b) Dépenses	3.360 -

Excédent approché des recettes sur les dépenses (abstraction faite du renouvellement probable d'une partie de la dette à court terme venant à échéance du 6 au 30 avril et s'élevant à 1.260 millions environ) 690 millions

Comité de Direction

Séance du 9 avril 1940

Dub. Charrier

II^{bis} - Compte rendu de la délégation de
pouvoirs donnée par le Comité de
Direction dans sa séance du 30 août
1939.

Aut

mée

9 avril 1940

COMPTE RENDU DE LA DELEGATION DE POUVOIRS
DONNEE PAR LE COMITE DE DIRECTION
DANS SA SEANCE DU 30 AOUT 1939

I -

J'ai à vous rendre compte des affaires suivantes que j'ai approuvées en vertu de la délégation de pouvoirs qui a été donnée au Président par le Comité dans sa séance du 30 août 1939.

- Avenant au contrat de concession d'un terrain de 4.000 m² dans la gare de Paris-Ivry consenti à la Compagnie des Forges de Châtillon-Commentry et Neuves-Maisons.

Il s'agit de modifier la clause de révision du taux de la redevance annuelle et de porter cette dernière de 43.880 fr à 55.000 fr, jusqu'au 30 septembre 1944.

- Avenant au marché de réparation de wagons passé entre la Compagnie P.L.M. et la Société d'Outillage Mécanique et Usinage d'Artillerie (S.O.M.U.A.) -
(Montant de l'avenant : 1.475.402 fr, le montant primitif du marché pour 1938 étant de 8.476.461 fr)

Il s'agit de réviser le taux horaire de rémunération consenti à la S.O.M.U.A. pour tenir compte, d'une part, de la hausse des salaires et, d'autre part, des modifications apportées par la S.N.C.F. au programme des travaux confiés à cette Société.

.....

II - D'autre part, en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués par M. le Président et dont il a été rendu compte au Comité dans sa séance du 5 septembre 1939, M. le DIRECTEUR GENERAL a approuvé les affaires suivantes :

Cession à la Société des Aciéries de Longwy d'un terrain sis à Veyres sur la ligne de Libourne à Bordeaux - Région Sud-Ouest - Montant 695.000 fr + 14.500 frs pour frais d'étude, de mesurage, piquetage et confection des plans.

Il s'agit d'un terrain qui ne présente aucune utilité pour la S.N.C.F. L'Etat-Major de l'Armée, 4ème Bureau, n'a pas d'objection à cette cession, et le Ministre des Travaux Publics ne s'oppose pas à la désaffectation de ce terrain.

Tarifs -

Avenant à la Convention à prix convenus passée avec la Société "Les Fils de M. BARDINET" pour le transport de Rhums, liqueurs et spiritueux.

Les mesures envisagées procureront à la S.N.C.F. un supplément de recettes annuel de 584.000 fr.

Insertion dans le chapitre 18 du tarif spécial G.V. n°3 d'un paragraphe nouveau applicable aux fromages expédiés par wagons complets de Tournemire-Roquefort à destination de Marseille et inversement.

Il s'agit de maintenir un trafic annuel d'environ 1.900 tonnes, dont l'acheminement ne peut être réalisé qu'en grande vitesse.

.....

Modification :

- à l'annexe II aux tarifs généraux applicables aux voyageurs, bagages et chiens accompagnés ;
- à l'annexe H aux tarifs généraux pour le transport des marchandises ;
- à la liste des embranchements particuliers dont l'origine est située entre deux gares (ou plus) (P.V. 29, chap. 2) ;
- au Tableau III annexé au tarif spécial n° 129, chap. 16 ;
- à la nomenclature des gares et des localités desservies.

Il s'agit de réaliser les aménagements tarifaires nécessités par le rattachement à la Région Sud-Ouest de la section de ligne d'Angoulême à Saint-Michel-sur-Charente, appartenant antérieurement à la Région Ouest.

Application des prix du barème spécial n° 2 prévus au chapitre Ier - § II du tarif G.V. n° 1 pour les expéditions d'au moins 500 kg ou payant pour ce poids, aux envois de colis de commissionnaires-messagers effectués dans la relation Paris-Genève-Cornavin ou inversement.-

Il s'agit :

- de maintenir le trafic des exportations sur la Suisse, via Genève ;
- de faire bénéficier les envois que les Commissionnaires-Messagers expédient à destination de la Suisse, via Genève-Cornavin, de la même tarification que celle applicable via Vallorbe, afin de mettre sur un pied d'égalité les expéditeurs effectuant leur trafic d'exportation par l'une ou l'autre de ces voies.

.....

Modifications à la nomenclature des gares et des localités desservies.

Ces modifications qui intéressent 3 gares, sont la conséquence de la fermeture, à partir du 1^{er} avril 1940, au service des voyageurs, des bagages, des chiens accompagnés et des colis express de la section de ligne Auneau-Embranchement (exclu) à Gallardon-Pont (inclus).

PIECES à CONSULTER

Avenant au contrat de concession d'un terrain de
4.000 m² dans la gare de Paris-Ivry consenti à la
Compagnie des Forges de Châtillon-Commentry et
Neuves-Maisons.

16
Secrétariat Général

2^{ème} Division

Donsaine

D 93152/99

22 Mars 1940

N O T E

pour Monsieur le Directeur Général

La Compagnie des Forges de Châtillon-Commentry et Neuves-Maisons a obtenu, par convention en date du 16 Décembre 1931, la concession pour une durée de 24 ans et 3 mois à compter du 1er octobre 1931, d'un terrain de 4.000 m² dans la gare de PARIS-IVRY.

La redevance annuelle de 70.000 frs prévue à l'origine pouvait être révisée tous les trois ans, à la demande de l'une ou de l'autre des deux parties, mais dans le cas seulement où l'indice du coût de la vie subissait une augmentation ou une diminution de plus de 25 %.

La Compagnie des Forges invoquant la loi du 13 Juillet 1933 a demandé une réduction de loyer qui lui a été accordée en fonction de la variation de l'indice passé de 647 en Novembre 1930 à 467 en Juillet 1933.

Un avenant en date du 26 Décembre 1933 a fixé la redevance à 51.100 frs à partir du 1er octobre 1933. En Septembre 1935, la Compagnie concessionnaire a demandé une nouvelle réduction de redevance en vertu du décret-loi du 13 Juillet 1935.

L'indice du coût de la vie du mois de Septembre 1935 étant descendu à 401, une réduction de redevance a de nouveau été consentie conformément à la clause de révision insérée au contrat.

Un avenant en date du 31 Mars 1936 a fixé la redevance à 43.800 frs à partir du 25 Septembre 1935.

L'indice du mois de Septembre 1936 ayant atteint 697, la Région du Sud-Ouest, s'appuyant sur l'article 2de la convention qui prévoit la révision de la redevance tous les trois ans a fait part à la Compagnie des Forges de son intention d'élever le loyer à 76.800 frs.

La Compagnie des Forges s'est déclarée dans l'impossibilité d'accepter un tel taux, estimant que la redevance devait être fixée d'après la valeur locative réelle.

Le Service du Contentieux, consulté, a fait connaître qu'en aucun cas, même si les précisions habituelles ont été apportées dans sa rédaction l'insertion d'une clause de variation suivant

15
l'indice du coût de la vie ne fait obstacle à la fixation du loyer selon la valeur locative réelle. Un arrêt de la Cour de Cassation du 26 Décembre 1935 en a ainsi décidé. Le Service du Contentieux émettait, en outre, l'avis de ne pas faire appel à l'arbitrage et de laisser le loyer au taux fixé en 1935 - soit à 48.880 frs.

Le Service du Domaine du Secrétariat Général estimant que le taux fixé en 1935 ne correspondait pas à la valeur locative actuelle a procédé à une étude approfondie de la question et a pu faire accepter, après de laborieux pourparlers le taux de 55.000 frs par la Société concessionnaire, sous réserve, toutefois, que la clause de révision, selon l'indice du coût de la vie serait remplacée par la suivante :

"Chacune des parties aura la faculté de demander la révision du taux de la redevance fixée par les présentes conventions à l'expiration de chaque période triennale, à charge par celle qui voudra user de ce droit, de prévenir l'autre, par lettre recommandée, trois mois à l'avance".

Le taux actuel de 55.000 frs restera fixé jusqu'au 30 Septembre 1944.

La redevance prévue dans le projet d'avenant ci-joint représente 3 % environ de la valeur vénale du sol estimée à 280 frs le m². Cette redevance est raisonnable surtout si l'on tient compte du fait que la Société locataire est cliente du chemin de fer à qui elle apporte un trafic assez important :

Aux termes des instructions en vigueur, l'avenant de régularisation devrait être soumis à l'approbation du Comité de Direction, mais cette pièce devant être présentée à l'enregistrement avant le 31 Mars courant et aucune réunion du Comité n'étant prévue avant cette date, je vous serais très obligé s'il vous était possible de signer ces contrats après avoir obtenu l'accord de M. le Président.

Le Secrétaire Général,

signé : FILIPPI.

Avenant au marché de réparation de wagons passé
entre la Compagnie P.L.M. et la Société d'Outillage
Mécanique et Usinage d'Artillerie (S.O.M.U.A.) -
(Montant de l'avenant : 1.475.402 fr, le montant
primitif du marché pour 1938 étant de 8.476.461 fr).

Service Central
du
Matériel

Approuvé par M. le Président GRIMPRET
le 3 avril 1940

26 MARS 1940

NOTE JUSTIFICATIVE

AU SUJET D'UN PROJET DE RÉVISION DU TAUX HORAIRE
DE RÉMUNÉRATION DU MARCHÉ DE RÉPARATION DE WAGONS
PASSE ENTRE LA COMPAGNIE P.L.M. et LA S.O.M.U.A.

MARCHÉ DE GRE À GRE

<u>Réparateur :</u>	S.O.M.U.A. (Usine de Lyon-Vénissieux)
<u>Montant du marché pour 1938</u>	8 476 461 fr
<u>Montant du marché après révision ci-après</u> ...	9 951 863 fr
<u>Différence</u>	1 475 402 fr

La note explicative figurant au dossier qui a été soumis, le 13 Octobre 1938, à la Commission des Marchés, en vue de l'approbation, par cette Commission, de la Convention du 17 Juin 1922, concernant la réparation du matériel P.V. de la Compagnie P.L.M. par la S.O.M.U.A. à Lyon-Vénissieux (approbation donnée par la dite Commission le 3 Novembre 1938), exposait les conditions de rémunération appliquées en 1938 pour ces travaux de réparation.

Cette note indiquait que la S.O.M.U.A., dont la rémunération, pour le 4ème trimestre 1937, ressortait à un taux horaire net de 11,46 fr, avait exposé, dès le début de 1938, l'impossibilité où elle se trouvait de poursuivre l'exploitation de ses ateliers dans les mêmes conditions, les salaires P.L.M., dont les variations fixaient celle du taux horaire, ayant été relevés dans une proportion de beaucoup inférieure à l'augmentation du salaire de ses ouvriers.

La dite note indiquait, en outre, que nous n'avions pu aboutir à un accord sur le nouveau taux horaire qui serait éventuellement accordé si le principe du relèvement était admis.

Depuis, nous avons poursuivi les négociations avec la S.O.M.U.A.

...

Nous avons reconnu que les règles prévues à la Convention d'origine liant le taux horaire aux variations des salaires P.L.L. de la Région Lyonnaise ne pouvaient plus s'appliquer du fait que les salaires de l'industriel dépendaient, depuis 1936, de Conventions Collectives et arbitrages complètement indépendants des salaires des agents de la S.N.C.F.

La S.O.M.U.A. nous a ensuite exposé qu'indépendamment des relèvements de salaires, il y avait lieu de tenir compte de ce que la valeur de la prime horaire qui lui était allouée pour l'inciter à sortir le plus grand nombre possible de réparations était, pour 1938, de beaucoup inférieure à celle des autres années du fait des nouvelles conditions de réparations imposées par la S.N.C.F.

Il est exact que la S.N.C.F. a été conduite en 1938 à modifier le programme des travaux confiés à S.O.M.U.A. et a dû lui confier de grosses réparations en place de petites réparations.

Il en est alors résulté que le nombre moyen des wagons sortis chaque jour a diminué très sensiblement puisque, pour un même volume global de réparations, le nombre d'heures moyen passées pour la réparation d'un wagon a augmenté.

Dans ces conditions, nous avons repris le calcul du taux horaire en fonction des variations réelles des salaires payés en maintenant toutefois une part fixe de 10 %. De plus, nous avons revu le calcul de la prime horaire pour éviter l'incidence de la réduction, indépendante de la volonté de l'industriel, du nombre de wagons sortis.

Nous sommes arrivés ainsi à un taux horaire de 12,83 fr. La S.O.M.U.A., tout en reconnaissant l'exactitude de notre calcul du nouveau taux, déclare ne pouvoir l'accepter car il ne tient pas compte des charges que lui a coûté le changement de la nature des travaux qui lui étaient confiés (passage du régime de petite réparation à celui de grande réparation) et qui a eu pour conséquence un accroissement des frais généraux et une diminution du rendement du personnel.

En nous demandant de tenir compte de son prix de revient réel, la S.O.M.U.A. fait remarquer que, pendant la même période, des industriels situés dans des villes où les salaires étaient du même ordre, touchaient une rémunération sensiblement plus élevée du fait que les formules initiales de révision de leurs marchés avaient été établies sur des bases différentes. En outre, au 1.1.39, nous avons conclu avec la même firme un nouveau marché de réparation à 13,85 fr. Compte tenu de ces différentes circonstances, la S.O.M.U.A. demandait que, pour 1938, le taux soit fixé à 13,35 fr.

Nous avons refusé d'adopter ce chiffre; après de nouvelles et longues tractations, la S.O.M.U.A. nous a fait

....

savoir que, pour en finir, elle acceptait le taux de 13 fr, bien que ce taux la laisse en perte sensible. Il est un peu inférieur à un taux révisé proportionnellement aux variations de salaires, moins partie fixe; il est le moind élevé des taux pratiqués par les Usines travaillant dans les grands centres industriels à l'époque considérée.

Nous vous proposons d'accepter ce taux, qui est enregistré dans l'avenant ci-joint.

LE DIRECTEUR,

Le Chef Adjoint du Service

Signé: PONCET

Cession à la Société des Aciéries de Longwy d'un terrain sis à Veyres sur la ligne de Libourne à Bordeaux - Région Sud- Ouest - Montant 695.000 fr + 14.500 fr pour frais d'étude, de mesurage, piquetage et confection des plans.

19 Mars 1940

93 D/2397

Région Sud-Ouest

ligne de LIBOURNE à BORDEAUX
Commune de VAYRES

Demande d'acquisition d'un terrain
par la Société des Aciéries de
LONGWY

Monsieur le Directeur Général,

D 9312/408

La Société des Aciéries de LONGWY demande à acquérir les terrains repris sous teinte rose, au plan ci-joint, d'une surface de 23 ha 69 a 10 ca, sur lesquels elle désire édifier une aciérie électrique et divers ateliers devant travailler pour la défense nationale.

Ces terrains, qui avaient été réquisitionnés pour l'Armée américaine au cours de la Guerre 1914-1918, ont été acquis par la Compagnie d'ORLÉANS à la fin des hostilités et payés à des prix variant entre 70 frs et 130 frs l'are, compte tenu de l'état dans lequel ils se trouvaient au moment de la réquisition.

Pour indemniser la Compagnie d'Orléans de la diminution de valeur culturale des terrains, par suite de la destruction des ceps de vigne et des apports de sable et de ballast faits en vue de l'installation de voies, l'Etat a versé au Chemin de fer des indemnités dont le total atteint sensiblement le prix d'acquisition.

Les terrains débarrassés des voies qui s'y trouvaient sont aujourd'hui à peu près incultes et loués à divers pour le pâturage.

Ils sont inutiles au chemin de fer, la S.N.C.F. s'étant réservé la propriété d'une bande de 20 m. de largeur le long des voies actuelles.

La Société des Aciéries de LONGWY offre 695.000 frs, soit environ 300 frs l'are, y compris la valeur des quelques constructions vétustes qui se trouvent encore sur le terrain. Elle ferait son affaire des locations en cours, prendrait à sa charge non seulement la totalité des frais d'acte et d'enregistrement, mais également le versement d'une somme de 14.500 frs pour tenir compte à la S.N.C.F. des frais d'étude, de mesurage, piquetage et confection de plans, en outre elle établirait une clôture à la limite des deux domaines.

Les prix actuels des terrains voisins varient entre 30 à 35 frs l'are pour les terres et 120 à 125 l'are pour les vignes.

Le prix offert est donc un prix de convenance, tenant

largement compte du fait qu'il s'agit d'une très grosse surface immédiatement disponible.

Par note 473 - 2 T - C-C-1848 E du 12 Novembre 1939, l'Etat-Major de l'Armée - 4ème Bureau - a fait connaître qu'il n'avait pas d'objection à la cession du terrain.

D'autre part, la Commission Centrale Militaire s'est assurée auprès du Ministre des Travaux Publics que celui-ci ne soulèverait aucune objection au sujet de la désaffectation des terrains.

Dans ces conditions, nous proposons à Monsieur le Directeur Général d'autoriser la vente aux conditions exposées dans le compromis ci-joint.

signé : FILIPPI.

Avenant à la Convention à prix convenus passée avec
la Société "Les Fils de M. BARDINET" pour le transport
de rhums, liqueurs et spiritueux.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

D 532-51

T.531 P.006.1856
39.05

5 avril 1940

C O P I E

Monsieur le Ministre,

Comme suite à la Convention que vous avez bien voulu approuver concernant le transport, à petite vitesse, à une taxe convenue, des rhums, liqueurs et spiritueux en caisses permettant l'empilage, expédiés par la Société "Les Fils de P. BARDINET" de toutes les gares de Bordeaux, de Caudéran-Mérignac et de Talence-Médoquine, à destination de toutes les gares de la S.N.C.F., j'ai l'honneur de soumettre à votre approbation, conformément à notre Cahier des Charges - article 14 - 2°, le projet d'avenant ci-joint, que je vous prie de nous autoriser à passer avec cette Société.

Nous vous remettons, sous ce pli, deux exemplaires d'une note ainsi que cinq exemplaires du projet d'avenant et adressons copie de cette communication à M. le Directeur du Service du Contrôle Economique et de Coordination.

Je vous renouvelle, Monsieur le Ministre, l'assurance de mon très respectueux dévouement.

P. Le Président
du Conseil d'Administration,
Le Directeur Général,
Signé : LE BESNERAIS.

Monsieur le Ministre des Travaux Publics
Direction Générale des Chemins de fer et des Transports
2ème Bureau - 244, Boulevard Saint-Germain
PARIS

N O T E

Avenant à la Convention BARDINET

La S.N.C.F. a passé, le 8 septembre 1939, avec la Société "Les fils de M. BARDINET" à Caudéran (Gironde) une convention à prix convenus pour le transport de rhums, liqueurs et spiritueux.

Conformément à l'invitation contenue dans la dépêche ministérielle C.F.2 2781 du 14/11/39 et en raison des conditions nouvelles de la concurrence routière, la S.N.C.F. a négocié avec les intéressés un relèvement des taxes actuellement applicables.

Par ailleurs, sur la demande de la Société BARDINET, divers aménagements seraient apportés à la Convention :

- extension de la tarification aux sirops et apéritifs ;
- création de dispositions spéciales pour les emballages vides en retour sans bouteilles.

Le projet d'avenant ci-joint est destiné à réaliser les diverses mesures envisagées.

Bilan

Le trafic escompté est le suivant :

2.640.000 litres pour le plein
1.054.000 litres pour le vide

Compte tenu de ces chiffres, le bilan s'établit comme suit :

Trafic actuel	(plein	2.640.000 litres	
	(vide	néant	
Recettes actuelles	(plein	1.892.000 fr	} 1.982.000 fr
	(vide	néant	
Trafic envisagé	(plein	2.640.000 litres	
	(vide	1.054.000 litres	
Recettes escomptées	(plein	2.126.000 francs	} 2.476.000 fr
	(vide	350.000 francs	
Supplément de recettes.....			584.000 fr

A V E N A N T

à la Convention passée avec la Société "Les Fils de P. BARDINET" concernant le transport à une taxe convenue des rhums, liqueurs et spiritueux en caisses ou en paniers permettant l'empilage

(à l'exception des transports à grande vitesse)

Entre :

La Société Nationale des Chemins de fer Français,
représentée par M.

d'une part ;

Et la Société les Fils de P. BARDINET, dont le siège est à Caudéran (Gironde) 11, rue de l'Ecole Normale représentée par M.

d'autre part ;

IL A ETE CONVENU ET ARRETE CE QUI SUIT :

Article premier

A partir du la présente Convention concernant le transport à une taxe convenue des rhums, liqueurs et spiritueux en caisses ou en paniers permettant l'empilage, sera applicable aux transports d'apéritifs, rhums, liqueurs, spiritueux et sirops en caisses, casiers, cadres, harasses ou paniers fermés permettant l'empilage ainsi qu'aux emballages vides en retour.

Article 2

A partir de la même date, le texte de l'article 3 de la Convention sera remplacé par le suivant :

La S.N.C.F. s'engage à appliquer :

- aux envois d'au moins 12 litres, ou payant pour cette quantité, comportant soit des bouteilles en caisses, casiers, cadres, harasses ou paniers fermés (chaque caisse, casier ou panier fermé comprenant au moins 6 bouteilles) soit des bonbonnes :

a) pour les apéritifs, rhums, liqueurs, spiritueux et sirops au départ de Bordeaux (toutes gares) de Caudéran

.....

Mérignac et de Talence-Médoquine, le prix par litre correspondant à la zone définie en annexe, à laquelle appartient la gare destinataire.

b) pour les emballages vides en retour à destination de Bordeaux (toutes gares) de Caudéran-Mérignac et de Talence-Médoquine le prix par litre de contenance de ces emballages correspondant à la zone définie en annexe, à laquelle appartient la gare expéditrice.

Zone de destination des apéritifs, rhums, liqueurs, spiritueux et sirops ou de provenance des emballages vides en retour définie au tableau annexé à la présente Convention	Prix par litre en bouteilles d'une contenance d'au moins 0 l,375					
	: par expédition d'au moins 12 lit. ou payant pour ce nombre		: par wagon chargé de 2.000 lit.(1) ou payant pour ce nombre		: Emballages vides en retour	
	: apéritifs:liqueurs et spiritueux:et sirops		: apéritifs:liqueurs et spiritueux:et sirops		: par expédition d'au moins 12 l. ou payant pour ces nombres	
	: et rhums		: et rhums		: et rhums	
1	: 0,65	: 0,75	: 0,20	: 0,40	: 0,175	: 0,165
2	: 0,85	: 1,05	: 0,60	: 0,90	: 0,30	: 0,29
3	: 1,10	: 1,25	: 1,00	: 1,20	: 0,43	: 0,42
	: :	: :	: :	: :	: :	: :

(1) Pour les transports effectués en cadres aux conditions du tarif 1292, ~~sauf~~ chapitre 16, ce minimum est abaissé à 1.500 litres.

NOTA - Une réduction de 50% sera consentie sur les prix prévus pour les emballages vides aux envois de caisses ou casiers en retour non munis de leurs bouteilles.

Les prix par litre qui précèdent sont également applicables aux petits flacons d'une contenance inférieure à 0 l 375. Toutefois, si la proportion des petits flacons excède 10% du trafic total expédié par chemin de fer par application de la présente Convention, les prix appliqués à l'ensemble des petits flacons seront majorés de 50%.

Les prix du tableau ci-dessus sont applicables sans réduction pour les envois destinés à l'exportation.

Ils comprennent les frais de chargement et de déchargement (lorsque ces opérations incombent au chemin de fer), d'enregistrement et de timbre, ils sont à augmenter, le cas échéant, des surtaxes locales temporaires et des taxes sur les voies de quais des ports.

Pour chaque expédition la taxe de transport est calculée sur le nombre total de litres arrondi, le cas échéant, à l'unité supérieure.

Par dérogation à l'article 10 des Tarifs Généraux pour le transport des marchandises le minimum de perception est fixé à 9 frs pour le plein et 5 frs pour le vide.

Les colis d'objets de publicité seront taxés au prix unitaire de 0 fr 85, par fraction indivisible de 2 kgs.

DISPOSITIONS PARTICULIÈRES APPLICABLES
PAR VOIE DE DETAXE

Lorsque les transports faisant l'objet de la présente Convention atteindront annuellement 2.500.000 litres pour le plein et si aucune infraction aux dispositions de l'article 2 de la dite Convention n'a été commise, la S.N.C.F. accordera, par voie de détaxe à la Société "Les Fils de M. BARDINET" une réduction de 5% sur les prix prévus au présent Avenant, cette réduction sera portée à 10% pour le trafic en excédent de 2.500.000 litres.

En ce qui concerne les emballages vides en retour, lorsque les transports effectués aux conditions de la Convention atteindront annuellement 1.000.000 de litres, il sera accordé à la Société "Les Fils de M. BARDINET" une réduction de 5% sur les prix prévus au présent Avenant; cette réduction sera portée à 10% pour le trafic en excédent de 1.000.000 de litres.

Ces réductions seront applicables sur les prix moyens de transport par bouteille, pleine ou vide, calculé sur l'ensemble des expéditions d'une année.

Article 3

A partir de la même date, le texte de l'article 4 de la Convention sera remplacé par le suivant :

.....

Clauses diverses

Le chargement et le déchargement doivent être opérés :

1°) par le chemin de fer pour les envois effectués par expéditeur ;

2°) par les expéditeurs et destinataires pour les envois effectués par wagon.

Dans ce cas, en gare, le chargement doit être fait directement de voiture à wagon et le déchargement directement de wagon à voiture.

Les tarifs généraux pour le transport des marchandises, ainsi que les conditions d'application des tarifs spéciaux, sont applicables aux envois faisant l'objet de la présente Convention en tout ce qui n'est pas contraire aux dispositions qui précèdent.

La présente Convention pourra, à la demande de l'une ou l'autre des parties contractantes être révisée :

a) sans délai dans le cas où interviendraient les aménagements ou augmentations de tarifs prévus par l'article 18 de la Convention du 31 août 1937, portant constitution de la S.N.C.F.

b) sous condition d'un préavis d'un mois, dans le cas où des accords de coordination conduiraient à un nouvel aménagement des prix.

Article 4

Le présent Avenant entrera en vigueur le

Article 5

Les frais de timbrage du présent avenant seront supportés par la Société "Les Fils de P. BARDINET".

Fait en double à

le

LE REPRESENTANT DE LA S.N.C.F.

LE REPRESENTANT DES
EXPEDITEURS,

Insertion dans le chapitre 18 du tarif spécial G.V. n°3
d'un paragraphe nouveau applicable aux fromages expédiés
par wagons complets de Tournemire-Roquefort à destination
de Marseille et inversement.

C O P I E

Paris, le 5 avril 1940

T - 531 G.003-1015
40.01

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de soumettre à votre homologation la proposition relatée sur l'avis ci-joint à insérer au Journal Officiel, concernant le tarif spécial G.V. n° 3.

Je vous remets sous ce pli, Monsieur le Ministre :

- 2 exemplaires d'une Note spéciale
- 5 exemplaires d'une Notice explicative
- 5 exemplaires du tarif modifié
- 5 exemplaires de l'Avis à insérer au Journal Officiel.

Copie de cette proposition est adressée à M. le Directeur du Service du Contrôle Economique et de Coordination.

Je fais faire les communications d'usage.

Je vous renouvelle, Monsieur le Ministre, l'assurance.....

P. Le Président du Conseil d'Administration,
Le Directeur Général,

signé : LE BESNERAIS

Monsieur le Ministre des Travaux Publics -
Direction Générale des Chemins de fer et des Transports - 2ème Bureau -
PARIS.

NOTE SPECIALE

pour Monsieur le Ministre des Travaux Publics

Enoncé de la question -

Insertion dans le chapitre 18 du tarif spécial G.V. n° 3 d'un paragraphe nouveau applicable aux fromages expédiés par wagons complets de Tournemire-Roquefort à destination de Marseille et inversement.

Exposé -

Il existe un trafic régulier de fromages entre Tournemire-Roquefort et Marseille (fromages de Roquefort et fromages frais de la Corse expédiés via Marseille aux caves de Roquefort, aux fins d'affinage)

La situation du trafic est exposée dans le tableau ci-après :

<u>1938</u>				<u>1939</u>			
fer		route		fer		route	
Sens : Tournemire- Roquefort - Marseille	(local	300 ^T (Gondrand)	:	:	200 ^T (Gondrand et	:	100 ^T (caves de
	)		:	:	autres expé-	:	Roquefort)
	) export.	1200 ^T (Gondrand)	:	:	diteurs)	:	
Sens : Marseille - Tournemire- Roquefort		1000 ^T (Gondrand)	:	:	1200 ^T (Gondrand)	:	
			:	:	500 ^T (Gondrand)	:	250 ^T (caves de
			:	:		:	Roquefort)
			:	:		:	250 ^T (Rigal)
		2500 ^T	:	:	1900 ^T	:	600 ^T

Jusqu'au 9 octobre 1939, les envois en cause, taxés au prix du barème M.3 du tarif spécial P.V. n° 100 (avec ristourne de 30 %) bénéficiaient d'un prix de 159f,30 par tonne et des acheminements ci-après :

Tournemire-Roquefort	(Départ Jour A : 17 h.
à Marseille	) Arrivée Jour B : 6 h.
Marseille	(Départ Jour A : 12 h.
à Tournemire-Roquefort	) Arrivée Jour B : 9 h.

Par suite de la suspension au tarif P.V. n° 100 des réductions prévues sur les relations désignées, ainsi que des acheminements par trains désignés, les envois de fromages ne peuvent s'effectuer qu'aux prix et conditions suivants :

....

- Tarif P.V.n°100 - barème M.3 : 227,60 par tonne
Acheminement 4 à 5 jours.

- Tarif G.V.n° 3 de Tournemire-Roquefort à Marseille-local
ou inversement : 389,60 la tonne

de Tournemire-Roquefort à Marseille (Exportation)
276,30 la tonne

Acheminement de 10 à 15 heures.

Mais les transports de l'espèce ne peuvent s'accommoder des
acheminements P.V. et l'application du tarif G.V.n°3 qui, seule,
permet l'acheminement accéléré, comporte par rapport aux prix
appliqués avant le 9 octobre 1939 une majoration de 143 % pour les
envois à destination ou en provenance de Marseille-local et une
majoration de 73 % pour les envois exportés.

Proposition -

L'application de ces majorations de tarifs étant particulièrement
préjudiciable à ce trafic, la S.N.C.F. propose l'insertion d'un nouveau
paragraphe au chapitre 18 du tarif G.V.n° 3 comportant pour les froma-
ges expédiés par wagon chargé de 6 tonnes de Tournemire-Roquefort à
Marseille (toutes gares) et inversement, sous condition d'un engage-
ment de fidélité de 12 mois, l'application par voie de détaxe d'une
réduction de 25 % sur les prix du chapitre 1er lorsque le tonnage
annuel atteindra 1.500 tonnes.

Economie de la proposition -

Tournemire - Roquefort - Marseille : 268 km

		Situation actuelle		Situation envisagée		Différence	
		Petite vitesse		Grande vitesse avec application de la réduction de 25 %		en valeur	
		Prix à la tonne	Recette à la TK	Prix à la tonne	Recette à la TK	absolue	%
Exportation		227,60	0,849	207,25	0,773	- 20,35	- 8,94
Local		227,60	0,849	292,20	1,09	+ 64,60	+ 28,38

Bilan de la proposition -

Tonnage actuel..... 1.900 T.

Tonnage escompté... 2.000 T.

Recettes actuelles 1900 Tx 227,60 = 432.440 fr

.....

Recettes envisagées :

Exportation	: 1200 T. x 207,25	= 248,700	{	482.460 fr
Local	: 800 T. x 292,20	= 233,760		

Recette supplémentaires : 50.000 fr

Il s'agit essentiellement du maintien du trafic, qui, aux conditions nouvelles, laissera une recette moyenne ~~à~~ ^{à la} T.K. de l'ordre de 0 fr,90.

NOTICE EXPLICATIVE

à l'appui de la proposition concernant
le tarif spécial G.V. n° 3.

I - Objet de la proposition -

Insertion dans le chapitre 18 du tarif spécial G.V. n° 3 d'un paragraphe nouveau concernant les transports de fromages expédiés par wagon de 6 tonnes, de Tournemire-Roquefort sur Marseille et inversement.

II - Justification de la proposition -

Maintien d'un trafic annuel d'environ 1900 T. dont l'acheminement ne peut être réalisé qu'en grande vitesse.

III - Economie de la proposition -

Application, par voie de détaxe, d'une réduction de 25 % sur les prix du chapitre 1er sous condition d'un engagement de fidélité et d'une remise annuelle de 1500 tonnes.

Modification :

- à l'annexe II aux tarifs généraux applicables aux voyageurs, bagages et chiens accompagnés ;
 - à l'annexe H aux tarifs généraux pour le transport des marchandises ;
 - à la liste des embranchements particuliers dont l'origine est située entre deux gares (ou plus) (P.V. 29, chap. 2) ;
 - au Tableau III annexé au tarif spécial n° 129, chap. 16 ;
 - à la nomenclature des gares et des localités desservies.
-

C O P I E

Paris, le 31 mars 1940

D. 502/11

T - 532 26
39.03

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de soumettre à votre homologation la proposition relatée sur l'avis ci-joint à insérer au Journal Officiel, concernant l'Annexe II aux Tarifs généraux applicables aux voyageurs, bagages et chiens accompagnés, l'Annexe H aux Tarifs généraux pour le transport des marchandises, la liste des embranchements particuliers dont l'origine est située entre deux gares (ou plus) (P.V. n°29, chapitre 2), le Tableau III annexé au tarif spécial n° 129, chapitre 16 et la Nomenclature des gares et des localités desservies.

Je vous remets, sous ce pli, Monsieur le Ministre :

- 2 exemplaires d'une Note spéciale,
- 5 exemplaires d'une Notice explicative,
- 5 exemplaires des tarifs modifiés,
- 5 exemplaires de l'Avis à insérer au Journal Officiel.

Copie de cette proposition est adressée à M. le Directeur du Service du Contrôle Economique et de Coordination.

Je fais faire les communications d'usage.

Je vous renouvelle, Monsieur le Ministre, l'assurance.....

P. Le Président du Conseil d'Administration,
Le Directeur Général Adjt,

signé : BERTHELOT

Monsieur le Ministre des Travaux Publics -
Direction Générale des Chemins de fer et des Transports - 2ème Bureau -
PARIS.

NOTE SPECIALE

pour Monsieur le Ministre des Travaux Publics

ÉNONCÉ

Aménagements de tarifs rendus nécessaires par la modification des limites géographiques des Régions Ouest et Sud-Ouest de la S.N.C.F.

EXPOSÉ -

Dans le but de réaliser des économies d'exploitation, la section de ligne d'Angoulême à Saint-Michel-sur-Charente, appartenant à la Région Ouest, a été rattachée à la Région Sud-Ouest.

PROPOSITIONS -

En principe, les transports effectués en provenance ou à destination de la section de ligne indiquée ci-dessus seront automatiquement soumis aux dispositions des tarifs en vigueur sur la Région concessionnaire.

Pour tenir compte de la nouvelle situation, certaines dispositions tarifaires subissent des modifications de forme dont le détail est donné ci-dessous :

1° - Nomenclature des gares et localités desservies

Texte actuel					:	Texte proposé				
N° des renvois à consulter					:	N° des renvois à consulter				
Nom des gares et localités	Voyageurs	Bagages	et chiens	Chiens	Région de rattachement	Voyageurs	Bagages	et chiens	Chiens	Région de rattachement
Angoulême....	"	"	"	"	O.S.O.	"	"	"	"	S.O.
Angoulême (C.F.E. Charente)	"	"	"	"	O.S.O.	"	"	"	"	S.O.
Angoulême (C.F.D.)	"	"	"	"	O.S.O.	"	"	"	"	S.O.
(ligne d'Angoulême à Matha)	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
St-Michel-sur-Charente	"	"	"	"	O.	"	"	"	"	O.S.O.

.....

21 - Tarifs généraux et spéciaux

Tarifs, chapitres et §§ - Annexes

Modifications proposées

Tarifs généraux applicables aux voyageurs (bagages et chiens accompagnés).
Annexe II - Nomenclature des grandes gares et stations - Région Ouest

Suppression de la gare d'Angoulême

Annexe H aux tarifs généraux pour le transport des marchandises

Addition au 2^e du renvoi (1) de la ligne d'Angoulême à Saint-Michel-sur-Charente

Tarif spécial P.V.n° 29, chapitre 2 (Liste des embranchements particuliers dont l'origine est située entre deux gares) (ou plus)

Report de la Région Ouest à la Région Sud-Ouest de l'embranchement de la Société Auxiliaire du Comptoir Français de l'Azote

Tarif spécial n° 129, chapitre 16, Tableau III

Suppression dans la liste des localités et gares Ouest de l'indication "Angoulême"

DISTANCES KILOMETRIQUES

La S.N.C.F. poursuit son étude en vue de fusionner les différents tableaux de distance. En attendant, les gares et services continueront à utiliser les tableaux en usage.

NOTICE EXPLICATIVE

A l'appui de la proposition concernant les aménagements de dispositions tarifaires rendus nécessaires par la modification des limites géographiques des Régions Ouest et Sud-Ouest de la S.N.C.F.

La S.N.C.F. a décidé de rattacher à la Région Sud-Ouest la section de ligne d'Angoulême à Saint-Michel-sur-Charente appartenant à la Région Ouest.

La proposition relatée dans l'Avis ci-joint a pour but de réaliser les aménagements tarifaires nécessités par cette nouvelle situation.

Application des prix du barème spécial n° 2
prévus en chapitre 1er - § II du tarif G.V. n° 1
pour les expéditions d'au moins 500 kg ou payant
pour ce poids, aux envois de colis de commissionnaires-
messagers effectués dans la relation Paris-Genève-
Cornavin ou inversement.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

N° 531 G.001.000
40.01

C O P I E

30 mars 1940

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de soumettre à votre homologation la proposition relatée sur l'avis ci-joint à insérer au Journal Officiel, concernant le tarif spécial G.V. n° 1.

Je vous remets, sous ce pli, Monsieur le Ministre :

- 2 exemplaires d'une Note Spéciale,
- 5 exemplaires d'une Notice Explicative,
- 5 exemplaires du tarif modifié,
- 5 exemplaires de l'Avis à insérer au Journal Officiel.

Copie de cette proposition est adressée à M. le Directeur du Service du Contrôle Economique et de Coordination.

Je fais faire les communications d'usage.

Je vous renouvelle, Monsieur le Ministre, l'assurance de mon très respectueux dévouement.

P. le Président du Conseil d'Administration,
Le Directeur Général Adjoint,

Signé : BERTHELOT

Monsieur le Ministre des Travaux Publics
Direction Générale des Chemins de fer et des Transports
2ème Bureau - PARIS -

NOTE SPECIALE

pour Monsieur le Ministre des Travaux Publics

ENONCE DE LA QUESTION -

Application des prix du barème spécial N° 2 prévus au chapitre 1er § II du tarif G.V. n° 1 pour les expéditions d'au moins 500 Kg ou payant pour ce poids, aux envois de colis de commissionnaires-messagers effectués dans la relation Paris-Genève-Cornavin ou inversement.

EXPOSE -

Avant la suspension, le 9 octobre 1939, du tarif spécial G.V. n° 1, les colis des commissionnaires-messagers, expédiés dans la relation Paris-Genève-Cornavin, pouvaient bénéficier des prix des barèmes N° 1 et 2 prévus au chapitre 9 de ce tarif.

De plus, lorsque les remises d'un même expéditeur atteignaient 15 tonnes par mois, les taxes de transport payées étaient réduites de 30 %.

Or, le nouveau tarif G.V. n° 1, mis en vigueur le 1er mars 1940 ne prévoyant, pour la relation Paris-Genève, que l'application des prix du barème N° 1, par expédition de 50 Kg le trafic d'exportation à destination de la Suisse, via Genève, est fortement éprouvé du fait des relèvements de prix qui résultent de cet état de choses.

En outre, il y lieu d'observer que les envois de même nature effectués de Paris sur la Suisse via Vallorbe peuvent bénéficier, conformément au tarif visé, des prix des barèmes spéciaux n° 1 et 2.

PROPOSITION -

Pour maintenir le trafic des exportations dans la relation Paris-Genève et mettre sur un pied d'égalité les différents expéditeurs qui effectuent leur trafic au départ de Paris et à destination de la Suisse via Genève ou Vallorbe, la S.N.C.F. propose d'ajouter l'indication du barème spécial n° 2 pour les expéditions d'au moins 500 Kg, ou payant pour ce poids, en regard de la relation Paris-Genève, qui figure au § II du chapitre 1er du dit tarif.

Etant donné la nature de la proposition les autres renseignements habituellement fournis ne présentent pas d'intérêt.

NOTICE EXPLICATIVE

à l'appui de la proposition concernant le tarif
G.V. n°1, chap. 1er, § II.

OBJET DE LA PROPOSITION.

Concéder l'application des prix du barème spécial N°2 aux envois de colis des commissionnaires-messagers effectués, par expédition d'au moins 500 kg. ou payant pour ce poids, dans la relation Paris- Genève-Cornavin ou inversement.

JUSTIFICATION DE LA PROPOSITION.

La proposition a pour but :

- de maintenir le trafic des exportations sur la Suisse, via Genève;
- de faire bénéficier les envois que les Commissionnaires-Messagers expédient à destination de la Suisse, via Genève-Cornavin, de la même tarification que celle applicable via Vallorbe, afin de mettre sur un pied d'égalité les expéditeurs effectuant leur trafic d'exportation par l'une ou l'autre de ces voies.

Modifications à la nomenclature des gares
et des localités desservies.

C O P I E

Paris, le 5 avril 1940

D. 5041.73

P.C. 500/2382

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous indiquer, dans l'Annexe ci-jointe, les modifications à la Nomenclature des gares et des localités desservies qu'entraîne, à partir du 1er avril 1940, la fermeture au service des voyageurs, des bagages, des chiens accompagnés et des colis express, de la section de ligne de :

Auneau-Embranchement (exclu) à Gallardon-Pont (inclus).

Colis express - Ils seront transportés par un service de réexpédition. La taxe d'apport à la gare sera perçue.

Journaux * Ils seront transportés, soit par un service de réexpédition, mais aux mêmes conditions que par fer, soit par trains de marchandises, suivant que l'un ou l'autre acheminement sera le meilleur.

Je vous renouvelle, Monsieur le Ministre, l'assurance.....

P.le Président du Conseil d'Administration,
Le Directeur Général,

signé : LE BESNERAIS.

Monsieur le Ministre des Travaux Publics -
Direction Générale des Chemins de fer et des Transports - 5ème bureau.

NOMENCLATURE DES GARES ET DES LOCALITES DESSERVIES
(Edition du 15 mars 1939)

Le service des gares visées ci-dessous est modifié à compter du 1er avril 1940 dans les conditions indiquées au texte des nouveaux renvois ci-après :

Noms des gares	Renvois actuels						Renvois nouveaux					
Auneau-Ville	"	"	"	"	"	"	166	"	"	"	"	"
Gué-de-Longroi (halte)	"	1	323	446	166	1	323	446	166	1	323	446
Gallardon-Pont	"	"	"	"	"	"	166	"	"	"	"	"

166 - Non ouvert au service des voyageurs, des bagages et des chiens accompagnés. Assure, toutefois, exceptionnellement, le service des colis express. En ce qui concerne les colis express, la localité est desservie par un service de réexpédition.

L'arrêt de Oinville-Levainville est biffé, ainsi que toutes les indications qui s'y rapportent.

Comité de Direction

Séance du 9 avril 1940

III - Marchés et commandes :

- Marché avec la Compagnie Industrielle de Matériel de Transport (C.I.M.T.) pour l'exécution de petites réparations ou "levages" de machines et tenders (Durée un an, avec faculté de reconduction pour deux périodes successives de six mois - Dépense 25 millions environ pour deux ans).

h.b. - true to type as sent.

Am. obs. in October & resided. O. W. Linnell, 2nd Lincoln.

26th Oct, glad to hear you are happy in all. Love from the

And ^{and} have, say so much. I will not be for it. Yours &c?

2. Let. de M. L. Rouman, 1874.

LB. c/w page.

From a very warm & hot country. From the saddle.

4. From your former & let. of 14. June. page 10 to be taken. P. 10

26, rue St. Pierre, Paris.

One leaf raised

Ch. Pearce,

Ad

Tmi 231 050/22

N O T E

pour MM. les Membres du Comité de Direction

au sujet d'un projet de marché pour l'exécution de
petites réparations ou "levages" de machines et tenders
par la C.I.M.T.

MARCHE : sur consultation

ENTREPRISE : Compagnie Industrielle de Matériel de
Transport (C.I.M.T.)

MONTANT : 25 MILLIONS (Vingt-cinq millions) pour
2 ans (dépense imputable au Compte
d'Exploitation)

DURÉE : Un an (1 an) avec faculté de reconduction
pour deux périodes successives de six mois
(6 mois).

I - EXPOSE DES MOTIFS :-

Peu avant la guerre, la S.N.C.F. arrivait sensiblement à assurer par ses propres moyens, dans ses dépôts, les petites réparations périodiques, ou "levages", des machines de son parc.

Les hostilités, en suscitant une augmentation importante du trafic en même temps qu'elles réduisaient les effectifs du personnel actif, ont provoqué un déséquilibre croissant dans l'exécution de ces travaux.

Ce déséquilibre a été encore accentué par l'hiver anormalement long et rigoureux que nous venons de subir et qui a imposé à notre personnel de nombreux travaux d'entretien supplémentaires de première urgence au détriment des levages qui ont dû être différés.

....

Il importe essentiellement, dans l'intérêt de la Défense Nationale, de redresser le plus rapidement possible cette situation.

Pour cela, malgré tout l'effort demandé à nos dépôts, nous sommes dans l'obligation de faire appel à l'industrie privée.

Nous avons ainsi cherché à placer l'exécution de 10 levages par mois pour la Région du Nord, ce qui représente environ 40 000 heures mensuelles de travail.

II - CONSULTATIONS EFFECTUEES :-

Les Sociétés avec lesquelles nous avons des contrats de grandes réparations de machines ayant leurs ateliers entièrement absorbés par ces travaux, sauf les ATELIERS DE CONSTRUCTION DU NORD DE LA FRANCE, nous avons questionné ces derniers, ainsi que deux autres Sociétés ayant travaillé déjà pour la Région du Nord, soit en tout trois réparateurs:

- Ateliers de Construction du Nord de la France - Ateliers de Blanc-Misseron (Nord)
- C^{ie} Industrielle de Matériel de Transport (C.I.M.T.) - Ateliers de La Rhonelle (Nord)
- C^{ie} Générale de Construction (C.G.C.) - Ateliers de Saint-Denis (Seine)

III - CONDITIONS D'EXECUTION DES TRAVAUX :-

La Région du Nord n'ayant pas encore de barèmes-temps pour l'exécution des levages, nous n'avons pu que proposer aux réparateurs l'exécution des travaux en régie.

IV - CONDITIONS DE REMUNERATION - PRIX HORAIRES :-

La rémunération du réparateur est prévue à l'aide de deux prix horaires appliqués uniformément à toutes les heures passées par le personnel de maîtrise, d'expertise et d'exécution, d'une part aux levages de machines, d'autre part aux levages de tenders.

Ces prix horaires couvrent forfaitairement le réparateur de ses frais généraux et bénéfice.

.....

V - RESULTAT DES CONSULTATIONS :-

Les conditions faites par les industriels consultés sont les suivantes :

	<u>Prix horaire par levage de machine</u>	<u>Prix horaire par levage de tender</u>
C.I.M.T. (La Rhonelle)	24,80 fr	22,20 fr
A.N.F. (Blanc-Misseron)	24,92 fr	
C.G.C. (Saint-Denis)	28 fr	22 fr

VI - CONCLUSION DES CONSULTATIONS :-

Les meilleures conditions nous sont faites par la C.I.M.T., dont les ateliers sont situés à Marly-lez-Valenciennes, au milieu du centre industriel important desservi par notre Région du Nord, ce qui réduira les frais de transport du matériel au minimum.

Il convient de noter que cette Société, dont les Ateliers sont actuellement occupés à des fabrications de Défense Nationale, va édifier, malgré la faible durée du marché proposé, un bâtiment nouveau pour lui permettre de nous donner satisfaction, tout en maintenant des prix horaires plus faibles que ses concurrents.

Nous avons, en conséquence, préparé le marché avec la C.I.M.T.

VII - CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DU PROJET DE MARCHÉ :-

Durée : La durée du marché est fixée à un an, avec faculté de reconduction pour deux périodes de six mois; ce court délai nous permettra de résilier rapidement ce marché dès qu'une situation normale se trouvera rétablie.

Consistance : A l'origine du marché, les travaux prévus correspondent à une production de 8 à 10 levages de machines et tenders par mois, soit 40 000 heures passées mensuellement.

.....

Ce volume de travail étant sensiblement voisin de la capacité maxima de production des ateliers de La Rhonelle, il n'a pas été prévu de variation des prix horaires en fonction de la charge de travail.

La S.N.C.F. se réserve toutefois d'alimenter la C.I.M.T. à l'aide de machines et tenders d'autres Régions et pourrait ainsi lui faire réparer du matériel de la Région de l'Est, en particulier.

Rémunération du réparateur : Les travaux effectués seraient rémunérés à l'aide des prix horaires de 24,80 fr et 22,20 fr appliqués respectivement aux heures passées aux réparations de machines et de tenders par les agents d'exécution, d'expertise et de maîtrise. Les dépenses du personnel de direction, d'administration, de gestion des magasins de pièces et matières, et de surveillance restent imputées aux frais généraux du réparateur.

Ceux-ci comportent les charges habituelles des industriels et, en outre, les impôts de toute nature.

Ces prix horaires sont révisés suivant les variations des salaires minima de la Convention Collective en vigueur dans l'Arrondissement de Valenciennes, ainsi que suivant celles des allocations familiales.

La tendance actuelle des derniers arbitrages en matière de salaires a été, suivant en cela la nouvelle politique d'aide à la famille, d'accorder simultanément des majorations des salaires minima et des allocations familiales, et il est équitable d'en tenir compte aux réparateurs. Chaque prix horaire a donc été lié à un paramètre S , appelé salaire horaire moyen, lui-même fonction de la moyenne pondérée des salaires minima des ouvriers affectés aux réparations et des allocations familiales, selon la formule :

$$S = p (1 + a).$$

D'autre part, nous avons adopté, pour le calcul du prix horaire révisé, la formule simple ci-après :

$$P' = P (0,20 + 0,80 \frac{S'}{S})$$

laquelle fait apparaître une part fixe de 20 % et supprime la part raisonnable, conformément à la tendance actuelle.

Le seuil de révision a été fixé à 5 % de la variation du paramètre, auquel correspond une variation de 4 % du prix horaire.

....

En outre, la C.I.M.T. sera remboursée de ses dépenses d'acquisition des matières qu'elle aura fournies à la S.N.C.F., et sera rémunérée forfaitairement de ses frais de gestion des magasins S.N.C.F. et C.I.M.T. à l'aide d'une redevance de 3% sur le montant des matières fournies par elle et sur la valeur des matières fournies par la S.N.C.F. et approvisionnées dans ses ateliers.

Délai d'exécution des réparations - La C.I.M.T., sur notre insistance, a accepté de nous livrer les machines réparées dans un délai-limite de 25 jours de calendrier, une prime ou pénalité de 100 fr par jour gagné ou perdu récompensant ou sanctionnant toute avance ou retard pris sur ce délai-limite.

Ce délai réduit est particulièrement intéressant du fait de la réduction au minimum de l'immobilisation de notre matériel moteur.

Garantie en cas de malfaçons - La C.I.M.T. reste responsable pendant trois mois de tout incident survenant au matériel réparé par ses ateliers, dans la limite des travaux qui lui ont été demandés par la S.N.C.F.

Clauses diverses - Le projet de marché comporte toutes les clauses administratives et de garantie habituelles.

VIII - MONTANT DU MARCHE -

La dépense totale à prévoir, imputable au Compte Exploitation s'élèverait, au maximum, par mois, en tablant sur les prix de base, à :

- levages de machines :

10 x 3 500 x 24,80 fr = 868 000 fr

- levages de tenders :

10 x 500 x 22,20 fr = 111 000 fr

979 000 fr

- matières courantes fournies par
C.I.M.T. : 10 x 5 000 fr 50 000 fr

- redevance de 3% sur les matières
fournies par S.N.C.F.

10 x 0,03 x 35 000... 10 500 fr

I 039 500 fr, soit

I 040 000 fr environ.

Soit, pour un an, 1 040 000 fr x 12 = 12 480 000 fr,
soit 12,5 millions environ
et pour deux ans, 25 millions environ.

Il est proposé au Comité de Direction de bien
vouloir approuver ce projet de marché.

LE DIRECTEUR,

Comité de Direction

Séance du 9 avril 1940

V - Projets

- Gare de Boulogne-ville et abords : achèvement de la gare de marée, suppression des P.N. nos 143, 144 et 144 bis, et construction d'un pont-route sur la Liane (4.050.000 fr). (Suite à la décision du Comité de Direction du 2 avril).

[Handwritten notes in French, mostly illegible due to cursive and fading. Some legible fragments include:]

Le projet est...
 La gare de marée...
 Pont-route sur la Liane...
 Suppression des P.N. 143, 144 et 144 bis...
 Construction d'un pont-route...
 Liane (4.050.000 fr)...

20 AVRIL 1940

(Question n° V/1)

2 avril 1940.

PROJET DE LETTRE

à Monsieur le Ministre des Travaux Publics, en ce qui concerne

la question n° V 1°)

"Gare de Boulogne-Ville et abords: achèvement de la gare de marée, suppression des P.N. n° 143, 144 et 144 bis, et construction d'un pont-route sur la Liane (4.050.000 fr)".

Monsieur le Ministre,

Par dépêche "Ports maritimes - 2ème Bureau " du 3 mars 1938, faisant suite, notamment à la présentation qui vous a été faite par la Compagnie du Nord, les 24 août 1936 et 16 août 1937, du projet d'achèvement de la gare de marée de Boulogne et de suppression des passages à niveau 143, 144 et 144 bis, vous avez fait connaître entre autres à M. le Préfet du Pas-de-Calais :

- que vous autorisiez les Ingénieurs du Service Maritime de ce Département à dresser, en addition au projet susvisé, et à vous soumettre, un avant-projet de construction d'un pont-route au travers de la Liane;

- "que la prise en considération de cet avant-projet serait subordonnée à un engagement de la Ville de Boulogne, de verser à l'Etat, à titre de fonds de concours, une somme égale au 1/10 de la dépense de construction de "cet"ouvrage qui lui serait remis après achèvement et dont elle devrait assurer l'entretien, et, en outre, de classer dans la voirie urbaine les voies publiques déviées pour la suppression des P.N. 143 et 144, y compris la déviation du quai Chanzy et la chaussée de la partie conservée de ce quai jusqu'au pont Marguet ";

- que vous autorisiez l'Ingénieur en chef du Service Maritime à se mettre en rapport, d'une part, avec la Ville de Boulogne, en vue d'obtenir l'accord de celle-ci sur les conditions indiquées à l'alinéa précédent; d'autre part, avec la S.N.C.F. (Région Nord) au sujet des propositions à présenter pour la répartition des frais d'entretien des voies d'accès à ces installations qui ne seraient pas incorporées dans la voirie urbaine";

.....

- que vous n'aviez "pas d'objection à la combinaison financière proposée pour l'imputation du fonds de concours de la Chambre de Commerce de Boulogne" à la dépense de construction "du pont-route sur la Liane, fonds de concours qui serait égal "à 30% de la dépense réelle ".

Par ailleurs, en raison de cette dernière contribution et de l'augmentation des prix des matériaux et de la main-d'oeuvre, il n'était plus possible de trouver immédiatement les ressources nécessaires pour financer la totalité des améliorations prévues au projet présenté par la Compagnie du Nord les 24 août 1936 et 16 août 1937 et complétés par la construction du pont-route sur la Liane.

Un accord est, en conséquence, intervenu entre les Ingénieurs du Service Maritime, la Chambre de Commerce et la S.N.C.F. pour répartir en deux phases l'exécution de toutes ces améliorations:

- la première, financée par les ressources dont on dispose, et à entreprendre dès maintenant, comprenant l'ensemble des travaux de gare, la suppression du P.N. n°143 et le pont-route sur la Liane;

- la deuxième, comprenant la suppression des P.N. 144 et 144 bis, à n'entreprendre que lorsqu'on aura créé les ressources supplémentaires correspondantes.

J'ai l'honneur, Monsieur le Ministre, de soumettre ci-joint à votre approbation le projet de la première phase, qui ne comprend, toutefois, au point de vue financier et en ce qui concerne le pont-route sur la Liane, que la part à la charge de la Chambre de Commerce, des dépenses de construction de cet ouvrage, les Ingénieurs du Service Maritime devant, de leur côté, vous présenter les autres propositions utiles concernant le dit ouvrage.

La notice explicative de ce projet indique les conditions de l'accord intervenu entre ces Ingénieurs, la Ville de Boulogne, la Chambre de Commerce et la S.N.C.F. au sujet, d'une part, du placement des voies publiques à effectuer dans la voirie urbaine et, d'autre part, de la répartition des frais d'entretien de la déviation du quai Chanzy.

La dépense à la charge de la S.N.C.F., évaluée à 4.050.000 fr environ est imputable au Compte d'Etablissement.

La dotation nécessaire pour les dépenses à engager en 1940 est comprise au programme des Travaux Complémentaires de cet exercice.

.....

Je vous serais reconnaissant, Monsieur le Ministre, de bien vouloir, après décision, me renvoyer un exemplaire du dit projet.

J'ai l'honneur d'attirer votre attention sur le fait que les travaux dont il s'agit, s'ils présentent, au point de vue chemin de fer un réel intérêt, ne sont cependant pas de ceux dont l'exécution est indispensable en temps de guerre au trafic du Chemin de fer.

Mais le Chemin de fer n'est pas le seul intéressé, et c'est sur les vives instances du Service des Ponts et Chaussées et de la Chambre de Commerce que nous vous présentons le projet ci-joint, en vous demandant de bien vouloir nous dire si vous estimez que l'exécution des travaux doive être entreprise immédiatement. Bien entendu, il devrait être reconnu d'accord avec le Commissariat Général à la Construction et au Bâtiment que nous pourrions nous procurer, dans le cadre national, les moyens d'exécution utiles.

Nous vous soumettrons, le moment venu, de nouvelles propositions, en vue de l'exécution de la deuxième phase des travaux.

Je vous renouvelle, Monsieur le Ministre, l'assurance de mon très respectueux dévouement.

Comité de Direction

Séance du mardi 2 avril 1940

V - Projets

- 1° Gare de Boulogne-ville et abords : achèvement de la gare de marée, suppression des P.N. nos 143, 144 et 144 bis, et construction d'un pont route sur la Liane (4.050.000 fr).-

Le R. d'acier. L'été d'été.

P. Mors d'un pont. L'été d'été.

L'été d'été. L'été d'été. L'été d'été.

L'été d'été. L'été d'été. L'été d'été.

L'été d'été. L'été d'été.

L'été d'été. L'été d'été.

Mardi. L'été d'été. L'été d'été.

L'été d'été. L'été d'été. L'été d'été.

L'été d'été. L'été d'été. L'été d'été.

L'été d'été. L'été d'été.

L'été d'été. L'été d'été.

L'été d'été. L'été d'été.

L'été d'été. L'été d'été.

L'été d'été. L'été d'été.

L'été d'été. L'été d'été. L'été d'été.

L'été d'été. L'été d'été.

L'été d'été. L'été d'été.

Le Comité décide, en envoyant le
projet au Comité, d'attendre son avis,
non le fait que de chacun de ses
plans d'œuvre immédiats à la réalisation des
finances, mais que son Comité
demande leur exécution, la JNC
en d'accord sur les dépenses techniques
et financières présentées.

COMITÉ DE DIRECTION

du 2 Avril 1940

(Question N° ~~V~~)

SOCIÉTÉ NATIONALE des CHEMINS de FER FRANÇAIS

SERVICE CENTRAL des INSTALLATIONS FIXES

Région du NORD

Ligne d'ALIENS à BOULOGNE

Gare de BOULOGNE-VILLE et ABORDS

Achèvement de la gare de marée, suppression des
P.N. n°s 143, 144 et 144bis et construction d'un pont route
sur la Liane

(Première phase)

NOTE JUSTIFICATIVE

1914-1918

Déjà avant la guerre, la Chambre de Commerce de BOULOGNE avait envisagé la création d'une gare importante de marée. L'idée en fut reprise aussitôt après et la Compagnie du Nord présenta au Ministre, en 1922, un avant-projet de travaux financés au moyen de surtaxes locales temporaires et qui fut pris en considération par décision ministérielle du 10 Août 1923.

Le projet d'ensemble fut présenté en 1923 et un décret en date du 29 Juillet 1924 déclara les travaux d'utilité publique et autorisa la Chambre de Commerce à contracter un emprunt de 18 M. gagé par surtaxes locales temporaires dont il approuvait le programme et qui furent mises en perception dès 1924.

Les travaux comprenaient :

- 1°- l'établissement d'une gare d'expéditions de la marée ;
- 2°- la suppression des P.N. 143 et 144
- 3°- la construction à BOULOGNE-TINTELLERIES d'un passage souterrain pour les voyageurs, et l'amélioration des quais.

A la suite de plusieurs autorisations partielles du Directeur du Contrôle V.B., une partie seulement des travaux fut exécutée de 1925 à 1932 : installation de deux quais de marée dit "de Chanzy" et de "la Liane" et améliorations prévues à BOULOGNE-TINTELLERIES.

A la suite de modifications successives apportées au reste du projet, qui portaient le montant de la dépense à 23 M. environ, la Compagnie du Nord envisagea une nouvelle combinaison financière et pour apporter rapidement les améliorations les plus urgentes fit approuver une première étape du même programme comportant la

.....

construction des 3^o et 4^o quais de marée.

Enfin, elle présentait d'une part le 26 Septembre 1935 un nouveau projet de financement qui fut approuvé par décision ministérielle du 27 Février 1936 et d'autre part le 24 Août 1936 un projet technique comportant l'achèvement du programme de travaux correspondant.

Ce dernier projet modifié légèrement en Août 1937 (remplacement de remblais par des estacades et suppression du P.N. 144bis) n'a pas encore été approuvé.

La Ville de BOULOGNE qui se préoccupait par ailleurs depuis longtemps de la réalisation d'un pont-route reliant les deux rives de la Liane, entre les faubourgs de Bréquereque et de Capécure, ne se montrait disposé à donner son adhésion au projet et à y participer financièrement que si le pont-route était incorporé au programme de travaux dont le financement était assuré.

Ce point de vue fut accepté par l'Administration Supérieure qui demanda au Service Maritime, par dépêche du 3 Mars 1938, d'établir le projet de pont-route demandé et indiqua les conditions de son financement (60 % à la charge de l'Etat, le reste à la charge des collectivités locales dont 30 % à la charge de la Chambre de Commerce qui était autorisée à gager sa participation sur le produit des surtaxes locales).

Cette décision, et l'augmentation du coût des matériaux et de la main-d'oeuvre compromettaient l'équilibre de la combinaison financière présentée en 1935, et approuvée par décision du 27 Février 1936, et remettait en question le projet présenté par la

....

Compagnie du Nord le 24 Août 1936.

Il était donc nécessaire de présenter un nouveau projet financier et technique à l'approbation ministérielle.

Tel est l'objet du présent dossier.

Mais le montant de la dépense à engager pour l'exécution de l'ensemble des travaux s'étant avéré trop important eu égard aux ressources disponibles immédiatement, les Organismes intéressés envisagent de réaliser les travaux en deux phases.

Le projet actuel concerne donc uniquement la première phase qui comprend :

I- Les travaux intéressant la gare de marée et les autres installations du chemin de fer -

- a) construction d'un nouveau quai de marée et d'une cour contiguë.
- b) modification des quais de marée existants
- c) prolongement de deux quais de la gare à voyageurs
- d) remaniement corrélatif des voies et de la signalisation, déplacement et reconstruction de divers bâtiments.

II - Travaux d'aménagement des voies urbaines -

- a) suppression du P.N. n° 143 et construction d'un P.S. en remplacement.
- b) déviation provisoire du chemin dit "du quai de la Digue"
- c) construction du pont-route sur la Liane et travaux de voirie corrélatifs., (part à la charge de la Chambre de Commerce)

La suppression des P.N. 144 et 144 bis serait reportée en 2ème phase.

La dépense totale est évaluée à 27 M.350 dont 4 M 050 à la charge de la S.N.C.F. et 23M300 à la charge de la Chambre de Commerce.

.....

La part à la charge de la S.N.C.F. correspond à des améliorations, des modernisations d'installations de sécurité.

La part de la Chambre de Commerce (27 860 000 fr) y compris la dépense d'installation des quais n° 3 et 4 réalisés en 1934 (4 560 000 fr) et dont il a été question ci-dessus, est couverte comme suit :

- a) reliquat d'emprunts précédemment contractés..... 0 M 836
- b) reliquat de surtaxes perçues jusqu'au 30 Avril 193912 M 589
- c) allocation versée par la Chambre de Commerce sur son budget propre 1 M 500
- d) emprunt complémentaire à contracter par la Chambre de Commerce (solde de l'emprunt de 18 M autorisé par le décret du 29 Juillet 1924)13 M

TOTAL 27 M 925

La couverture des dépenses incombant à la Chambre de Commerce sera ainsi assurée avec une marge de 65 000 fr environ.

La dépense de 4 050 000 fr incombant à la S.N.C.F. est entièrement imputable au Compte d'Etablissement et une dotation pour l'exécution de ce projet est prévue au programme des Travaux Complémentaires de l'exercice 1940.

Le Service des Ponts-et-Chaussées et la Chambre de Commerce insistent vivement pour une exécution immédiate des travaux pour lesquels les ressources nécessaires existent, et, pour éviter, si l'on différerait encore cette présentation, que l'Administration Supérieure ne remette en question la combinaison financière, ce qui entraînerait la réalisation de nouveaux accords avec les organismes intéressés, il est proposé à M.M. les Membres du Comité de Direction de bien vouloir approuver le présent projet.

10 AVR 1939

CONFIDENTIEL

Transmis à M. GRELAT

A TITRE DE PRÉAVIS

ET SOUS RÉSERVE DU MEMENTO DÉFINITIF

DE LA PART DE

MONSIEUR LE DIRECTEUR GÉNÉRAL

LE SECRÉTAIRE DE LA DIRECTION GÉNÉRALE

COMITE DE DIRECTION

du 9 Avril 1940

QUESTION N° VI

Assemblée Générale des actionnaires de la S.N.C.F.

Il est pris acte des dates indiquées et de la nomination
de la Sous-Commission.

*donner l'ajout en
un tableau de 2 ou 3 années*

ja

ASSEMBLEE GENERALE DES ACTIONNAIRES
DE LA S.N.C.F.

Il s'agit de statuer sur les premières formalités à remplir pour la préparation de l'Assemblée générale de 1940, dont la date, qui sera fixée dans la prochaine séance du Conseil, pourrait être celle du jeudi 27 juin.

On pourrait suivre la même procédure que l'année dernière et désigner une Commission chargée :

- 1°) d'examiner les comptes et bilans avant qu'ils soient soumis au Conseil,
- 2°) de préparer le Rapport sur la marche de la Société au cours de l'exercice écoulé que le Conseil doit présenter à l'Assemblée générale.

En 1939, cette Commission comprenait 5 membres, à savoir :

2 membres du Comité de Direction	)	MM. BOUFFANDEAU
	(	FREDAULT
3 membres du Conseil	(	MM. TOUTEE
	)	MOREAU-NERET
	(	JACQUET

MM. BOUFFANDEAU et FREDAULT accepteront sans doute d'en faire encore partie; MM. TOUTEE et JACQUET n'auraient de

....

leur côté aucune objection à siéger dans cette Commission. Le remplacement de M. MOREAU-NERET, actuellement mobilisé aux armées, pose une question plus délicate, car c'est M. MOREAU-NERET qui, l'année dernière, avait, au nom de la Commission, rapporté la question devant le Conseil. Si M. BOUFFANDEAU, qui préside cette ^{Commission} ~~Commission~~, voulait bien se charger également du Rapport, la question du remplacement de M. MOREAU-NERET en serait beaucoup facilitée.

En dehors de la désignation de la Commission, la question qui se pose est celle du calendrier de nos travaux pour arriver en temps utile, en fonction des délais imposés par la loi. Les comptes et bilans doivent être mis à la disposition de la Commission des Comptes 40 jours francs au moins avant la date de l'Assemblée générale, soit le 17 mai au plus tard, si cette date est fixée au 27 juin. Or la séance du Conseil a été fixée au 8 mai en raison des fêtes de la Pentecôte qui tombent cette année le 12 mai. D'autre part, les Services Financiers ont fait savoir que ces documents ne seraient prêts que vers le 30 avril. La Commission et le Comité de Direction ne disposeraient donc que d'un délai de 8 jours pour les examiner avant la réunion du Conseil. Mais rien ne les empêcherait, pendant cette période, de se réunir aussi souvent qu'il serait nécessaire pour aboutir en temps utile. En cas d'impossibilité, la séance du Conseil pourrait être reportée au 15 mai, dernier délai.

.....

En ce qui concerne, d'autre part, le Rapport à l'Assemblée générale, ce Rapport doit être mis à la disposition des actionnaires 15 jours au moins avant l'Assemblée générale. Mais, il doit être remis également à la Commission des Comptes pour que celle-ci puisse en faire état dans son Rapport, lequel doit être aussi mis à la disposition des actionnaires 15 jours avant l'Assemblée générale. Dans ces conditions, il est nécessaire que le Conseil l'arrête définitivement au plus tard dans sa séance du 5 juin, laquelle ne saurait être reculée. Il faudrait donc que la Commission et le Comité puissent en connaître une dizaine ou une quinzaine de jours à l'avance. Je rappelle d'ailleurs que ce Rapport est rédigé sur la base des renseignements contenus dans le Rapport annuel que le Directeur Général présente au Conseil.

La question de la censure se pose d'ailleurs à propos de ces divers documents, qui doivent être établis, en raison des circonstances de guerre, de la manière la plus circonspecte.

*Les documents
originaux de l'Assemblée
générale de 1940
sont déposés au
bureau du Collège de
l'Université de
Montréal.*

Le Conseil est appelé aujourd'hui à statuer sur les premières formalités à remplir pour la préparation de l'Assemblée générale de 1940.

Je vous propose de suivre la même procédure que l'année dernière et de désigner une sous-commission qui sera chargée :

1^{re} - d'examiner les différents documents comptables à soumettre à l'Assemblée générale, tels qu'ils sont prévus à l'article 31 des statuts. Ces documents, devant être mis à la disposition de la Commission des Comptes 40 jours au moins avant l'Assemblée générale, devront donc être approuvés par le Conseil dans sa prochaine séance du 8 Mai.

Au cours de cette même séance du 8 mai, le Conseil aura également à fixer la date de l'Assemblée générale qui sera vraisemblablement le jeudi 27 juin;

2^{de} - de préparer le Rapport annuel sur la marche de la Société, qui, devant être mis à la disposition des actionnaires 15 jours au moins avant l'Assemblée générale, sera arrêté par le Conseil dans sa séance du 5 juin.

Au cours de cette même séance du 5 juin, le Conseil sera appelé également à accomplir les dernières formalités prévues par les Statuts, à savoir fixer l'heure et le lieu de l'Assemblée générale, arrêter son ordre du jour, établir les formules de pouvoirs ainsi que le texte des résolutions à soumettre à l'Assemblée.

.....

Je vous rappelle que, l'année dernière, cette sous-commission comprenait cinq membres :

2 membres du Comité	(M. BOUFFANDEAU M. FREDALT
3 membres du Conseil	(M. TOUTEE M. MOREAU-NERET M. JACQUET

Je vous propose, cette année, de désigner :

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 3 mai 1939

Texte définitif
adopté dans la séance
du 17 mai 1939

La séance est ouverte à 9 heures 30, sous la présidence
de M. GUINAND, Président.

Sont présents : M.M. GUINAND, Président
GRIMPRET, Vice-Président
MARLIO, Vice-Président

PORCHÉ
FOURNIER
DEROY
GRUNEBAUM-BALLIN
BOUFFANDEAU
TOUTÉE
DEVINAT
BOURGIER
RUEFF
CLAPIER
ARON
BLUM-PICARD
CRESCENT

Théodore TISSIER

de TARDE
TIRARD
MOREAU-NERET
René MAYER
GETTEN
THIRIEZ
GOY
LAURENT-ATTHALIN
PESCHAUD
FRÉDAULT
BARRES

JACQUET
LIAUD
OURADOU
WINBERG

Excusé : M. DAUTRY.

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

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

M.M. CHARBONNEAUX, Commissaire suppléant
RENDU, Commissaire adjoint.

.....

Adoption du
Procès-Verbal.

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal.

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Procès-Verbal de la séance du 19 avril 1939 est adopté à l'unanimité.

Félicitations
à M. CLAPIER.

M. LE PRESIDENT fait savoir au Conseil que, par décret en date du 26 avril 1939, M. CLAPIER, Conseiller Référendaire de 1^{ère} classe à la Cour des Comptes, a été nommé Conseiller Maître. Il est certain d'être l'interprète du Conseil tout entier en le remerciant du concours qu'il lui apporte et en le félicitant de cette nomination. Il se permet en même temps de lui adresser les plus sincères condoléances du Conseil pour le deuil cruel qui vient de le frapper.

Lettre de
M. SURLEAU.

M. LE PRESIDENT donne connaissance au Conseil de la lettre suivante qu'il vient de recevoir de M. SURLEAU :

"Monsieur le Président,

"Les circonstances ne m'ont pas permis de prendre congé du "Conseil d'Administration avant mon départ de la Société Nationale.

"Je vous serais obligé de bien vouloir être mon interprète "auprès de ses Membres pour leur exprimer mes très vifs regrets "de n'avoir pu, auparavant, leur dire ma gratitude profonde pour "l'accueil qu'ils m'ont toujours réservé.

"J'aurais désiré marquer également devant le Conseil que, si "j'ai accepté d'abandonner mes fonctions à la Société Nationale "des Chemins de fer, c'est pour remplir ailleurs ce qui m'a été "présenté comme un devoir, mais que je considérerai toujours com- "me l'honneur de ma vie la longue carrière passée aux Chemins de "fer, au cours de laquelle j'ai éprouvé tant de hautes satisfac- "tions.

"Je quitte le plus grand, le plus beau des Services Publics "français le coeur serré, mais plein de confiance dans l'heureux "développement de la Société Nationale des Chemins de fer fran- "çais et emplí de gratitude pour tous ceux avec lesquels mes "fonctions m'ont appelé à collaborer.

"Ma gratitude va surtout à vous-même, Monsieur le Président, "qui m'avez réservé un accueil si confiant, et à mon ami, "M. le Directeur Général LE BESNERAIS, avec qui j'entretenais une "si cordiale collaboration".

M. LE PRESIDENT est assuré de répondre à la pensée unanime du Conseil, en exprimant à M. SURLEAU tous les regrets que lui cause son départ, qui prive la Société Nationale de ses éminents services.

Comptes
rendus.

QUESTION II - Comptes rendus.

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

M. LE BESNERAIS indique que le décalage des Fêtes de Pâques enlève toute portée aux comparaisons qui pourraient être faites entre les deux dernières semaines de 1939 et les semaines correspondantes de 1938.

Il croit plus intéressant de donner au Conseil la comparaison entre l'ensemble des 16 premières semaines de 1939 et la période correspondante de 1938, comparaison qui englobe, pour chacune des deux années, la période complète des Fêtes de Pâques.

Les recettes-voyageurs des 16 premières semaines de 1939 sont supérieures de 15,44 % à celles de 1938, mais inférieures de 3,20 % à ce qu'auraient été les recettes de 1938, calculées sur la base des tarifs en vigueur en 1939. La baisse était de 2,97% pour les 12 premières semaines ; elle s'est accentuée au cours des 4 dernières semaines et a atteint 3,50 %. Le trafic-voyageurs accuse donc, depuis le début de l'année, une baisse de l'ordre de 3 % et ne paraît pas avoir tendance à s'améliorer.

Les recettes-marchandises, au contraire, toujours à tarification égale, sont, pour cette même période des 16 premières semaines, supérieures de 7,66 % à celles de 1938.

L'augmentation a été de 6,8 % pour les 12 premières semaines et de 10,3 % pour les 4 dernières semaines. Contrairement à ce que l'on vient de constater pour le trafic-voyageurs, le trafic-marchandises est supérieur à celui de l'année dernière et s'améliore progressivement. Cette amélioration concorde,

.....

d'ailleurs, avec la reprise de l'activité économique qui se manifeste dans le pays.

Au cours de la 17ème semaine, le nombre de wagons chargés est supérieur de 2,5 % à celui de la semaine correspondante de 1938, alors que l'augmentation moyenne depuis le début de l'année n'était que 0,9 %, ce qui confirme la tendance à une reprise économique.

Par rapport aux prévisions budgétaires, les recettes du trafic n'accusent qu'une moins-value de 1 %, soit de l'ordre de 200 M. pour l'ensemble de l'année.

Le trafic reste toujours très actif dans les régions Nord, Est et Ouest ; il est plus faible dans les Régions Sud-Est et Sud-Ouest, en raison, d'une part, de la diminution des importations, d'autre part, de la diminution du trafic des primeurs qui ont particulièrement souffert des froids de cet hiver. D'après des renseignements tout récents, il semble que la répercussion de ces froids sur le trafic doive cesser bientôt de se faire sentir, les primeurs qui vont être expédiées maintenant n'en ayant pas souffert.

Au point de vue de la circulation, la régularité des trains a été normale.

Accident de Daours.

M. LE BESNERAIS rend compte du très grave accident qui est survenu le 20 avril à l'autorail rapide 372 entre la halte de Daours et la cabine 10 de Longueau.

Il s'agit d'un train automoteur comprenant un élément moteur en tête, deux remorques, et un second élément moteur en queue.

Vers 8 heures du matin, un voyageur a constaté un commencement d'incendie dans le soufflet d'intercommunication entre le 3ème et le 4ème élément. Le contrôleur, avisé, a fait

arrêter le train aussitôt. Les extincteurs ont été rapidement mis en batterie, mais leur action a été malheureusement insuffisante pour maîtriser l'incendie. Les voyageurs qui occupaient la troisième voiture ont reflué vers la deuxième sans difficultés ; les voyageurs de la 4ème voiture ont cherché à gagner le compartiment des bagages qui se trouve à l'arrière de la voiture, mais ils se sont bousculés, certains sont tombés contre la porte de communication, qui s'est trouvée bloquée. Dès l'arrêt, les agents du train, aidés par des cantonniers du service de la voie, ont brisé les glaces de la 4ème voiture pour pouvoir faire sortir les voyageurs par les fenêtres, puis ils ont éteint l'incendie. Il convient de rendre hommage à leur belle conduite dans ces circonstances.

M. LE BESNERAIS explique que les voyageurs, dans leur affolement, ont bloqué la porte de communication entre le compartiment des bagages et le compartiment des voyageurs qui s'ouvre vers l'intérieur de ce dernier. Il indique la raison technique de cette disposition : au delà du compartiment-bagages se trouvent le moteur et le réservoir à huile lourde. Pour protéger, contre les risques d'incendie, que ce voisinage présente, les personnes qui peuvent avoir pris place dans le compartiment des bagages et leur permettre de s'échapper rapidement, on a prévu que la porte communiquant avec le compartiment à voyageurs s'ouvrirait vers l'intérieur de celui-ci. Ce raisonnement, apparemment logique, a été mis en défaut dans le cas présent.

De nombreuses questions devront être étudiées attentivement pour pouvoir tirer les leçons que comporte ce malheureux accident :

1°) Il faudra certainement envisager l'installation de portes de communication battantes, en dépit des inconvénients que

peut présenter cette transformation au point de vue du bruit et des courants d'air.

2°) Il faudra améliorer la constitution des soufflets d'intercommunication et ignifuger les matériaux qui les composent.

Il est probable que l'on ne connaîtra jamais exactement la cause de cet incendie, mais il ne semble pas que l'installation électrique doive être mise en cause. On a l'impression qu'une allumette ou une cigarette mal éteinte a été à l'origine de cet accident ; elle serait tombée dans les soufflets d'intercommunication et aurait mis le feu à une toile intermédiaire qui constitue, avec une double enveloppe en caoutchouc, la structure de ce soufflet.

Malgré l'efficacité de cette toile qui sert à amortir les bruits, son emploi a été immédiatement suspendu, en attendant la mise au point de procédés efficaces pour l'ignifuger.

M. LE BESNERAIS signale également un attentat qui a eu lieu dans la nuit du 30 avril au 1^{er} mai, contre une ligne de transport de force appartenant à la Société Nationale, attentat qui n'a pas eu de suites.

M. THIRIEZ explique qu'il a été très bien documenté sur l'accident de Daours par un de ses frères qui se trouvait dans l'automotrice accidentée.

Il n'est pas douteux qu'il est indispensable de prévoir des portes battantes, malgré les difficultés techniques que cette solution présente.

En second lieu, les gaz se dégageant du caoutchouc en combustion sont, paraît-il, particulièrement toxiques et

.....

présentent certaines analogies avec le gaz phosgène. Des études poussées sont à entreprendre sur ce point. Il serait indiqué de s'inspirer des recherches qui ont été faites dans le domaine de la construction navale pour mettre au point un caoutchouc ignifugé spécial ne dégageant pas de vapeurs toxiques.

En troisième lieu, il ne paraît pas douteux que le nombre des victimes aurait été beaucoup plus élevé si les agents du service de la voie n'avaient, avec leurs pioches et leurs pics, brisé les vitres de la voiture accidentée.

M. LE BESNERAIS indique que l'on trouve, dans chaque voiture, une masse qui peut servir à cet usage, mais elle se trouvait dissimulée sous une banquette. Elle sera, désormais, placée en évidence.

M. THIRIEZ constate que la résistance des glaces de sécurité actuelles est un grand avantage, dans de nombreux cas. Elles sont généralement fixes, ce qui est normal, mais il serait prudent de prévoir, dans chaque voiture, une glace qui pourrait être baissée; elle pourrait être normalement plombée, pour éviter le danger d'une ouverture intempestive, mais cependant facile à manoeuvrer en cas de besoin.

M. LE BESNERAIS craint qu'étant donné la section des voitures, la glace ne puisse être baissée complètement.

M. THIRIEZ insiste sur les avantages que donnerait une aération convenable pour éviter les risques d'asphyxie.

M. LE BESNERAIS ne le méconnaît pas, mais il fait remarquer que l'aération peut également être dangereuse en risquant

.....

d'activer le foyer d'incendie. Il est certain que, si les glaces des portes de communication avec le soufflet ne s'étaient pas brisées sous l'action de la chaleur, l'accident n'aurait pas eu les conséquences tragiques que l'on connaît.

M. THIRIEZ constate qu'en l'espèce, les voyageurs atteints ont été victimes d'asphyxie, plus que du feu.

M. LE BESNERAIS fera examiner de très près tous les points qui ont été signalés.

M. LE PRESIDENT estime qu'il est en effet indispensable de procéder aux études utiles.

2°) Trésorerie.

M. LE BESNERAIS rend compte de la situation de trésorerie.

Discussion sur l'exposé de M. BROCHU, Directeur des Services Financiers, relatif aux questions générales de trésorerie.-

QUESTION II^{bis}- Discussion sur l'exposé de M. BROCHU, Directeur des Services Financiers, relatif aux questions générales de trésorerie.-

M. LE PRESIDENT déclare ouverte la discussion sur le très intéressant exposé présenté par M. BROCHU au cours de la dernière séance concernant les questions générales de trésorerie.

M. GRIMPRET demande s'il existe un contrôle de la régularité des paiements auxquels donnent lieu les marchés passés par la S.N.C.F. Il rappelle qu'en ce qui concerne les marchés passés par les Administrations publiques, il existe un contrôle

.....

de ce genre qui est assuré, par les trésoriers payeurs généraux, au regard, notamment, des Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées des départements.

Existe-t-il un contrôle analogue en ce qui concerne la S.N.C.F. et, si oui, comment et par qui est-il exercé ?

Il rappelle qu'il a déjà été constaté que certains paiements avaient été effectués avant même que les marchés aient été passés.

M. BROCHU répond que la responsabilité des paiements incombe aux ordonnateurs, c'est-à-dire, en principe, aux Directeurs de l'Exploitation des Régions et à leurs délégués, les Chefs des grands Services qui ont à exercer leur surveillance sur les crédits qui leur sont alloués chaque année.

Le rôle des Services Financiers se borne à vérifier les signatures des mandats et à contrôler s'il n'y a pas opposition, pour éviter de faire des paiements indûment aux fournisseurs.

Quant au contrôle après paiement, il appartient, dans l'organisation actuelle, au Service du Budget, qui doit, par épreuves, vérifier ces imputations de dépenses.

M. GRIMPRET fait observer qu'il ne s'agit pas, dans son esprit, de la question de savoir si les mandats émis restent dans les limites des crédits budgétaires. Il s'agit du contrôle de la régularité des paiements. Sans être partisan de la multiplicité des contrôles, il estime néanmoins qu'il importe de suivre la gestion des ordonnateurs, ainsi que le fait l'Etat.

M. BROCHU indique que l'établissement d'un contrôle de cet ordre avait été envisagé au moment de l'organisation des Services Financiers. Il a été abandonné afin de ne pas superposer les contrôles.

M. LE BESNERAIS fait observer que c'est aux Chefs de Service, en effet, qu'il appartient de s'assurer du bien-fondé des mandats de paiements.

M. CRESCENT croit qu'il serait facile de donner satisfaction à M. GRIMPRET; il suffirait qu'une pièce fût annexée aux mandats de paiements, constatant formellement que le règlement à effectuer correspond à des travaux réellement effectués ou à des fournitures effectivement livrées.

M. LE PRESIDENT estime qu'il ne faut pas multiplier les contrôles afin de ne pas paralyser la marche des services.

M. MARLIO serait plutôt partisan d'une autre méthode, car il croit qu'il y a déjà suffisamment de papiers à la S.N.C.F. Ce serait de frapper les fonctionnaires responsables de paiements irréguliers.

M. JACQUET rappelle qu'en fait, il existe, à tous les degrés de l'organisation générale de la S.N.C.F. et dans tous les domaines, des services de comptabilité qui exercent un contrôle très strict sur les services dont ils ont à régler les dépenses. Cette surveillance ne porte pas seulement sur la vérification des pièces présentées en vue du paiement, mais s'étend aux conditions dans lesquelles s'est effectuée l'émission des mandats et aux motifs qui les justifient.

Il ne croit donc pas nécessaire d'établir un super-contrôle général par les Services Financiers, car cette mesure entraînerait

des complications et serait susceptible d'entraver la bonne exécution des Services.

M. LE PRESIDENT est bien d'accord, d'autant que les irrégularités signalées sont absolument exceptionnelles et qu'il suffirait alors, conformément à la suggestion de M. MARLIO, de prendre des sanctions contre les ordonnateurs qui en seraient responsables.

Personne ne demandant plus la parole, M. LE PRESIDENT déclare la discussion close et remercie M. BROCHU de son exposé.

Marchés et commandes.-

QUESTION III - Marchés et commandes.-

- 1°) Traité avec la ville de Saint-Etienne pour la fourniture de l'eau nécessaire aux installations des gares de Saint-Etienne et de Pont-de-l'Ane : relèvement de 75 % du tarif à partir du 1^{er} janvier 1938 - (Ensemble des redevances annuelles porté de 353.225 fr à 618.143 fr).

M. JACQUET, Rapporteur, déclare qu'il se bornera à résumer très brièvement la note qui a été distribuée aux Membres du Conseil.

L'eau nécessaire aux Services de la S.N.C.F. à Saint-Etienne et à Pont-de-l'Ane est fournie par la ville de Saint-Etienne.

La première demande de concession date de 1872; elle a été suivie, jusqu'en 1924, de plusieurs demandes de concessions supplémentaires.

Après diverses variations, les prix étaient en 1937, de 0 fr,58 le m³, pour l'eau fournie à la jauge à Saint-Etienne; 0 fr,62 pour l'eau fournie au compteur à Saint-Etienne et à Pont-de-l'Ane.

Par délibération du 31 décembre 1937, le Conseil Municipal de Saint-Etienne décida de majorer ces prix de 75 % à partir du 1^{er} janvier 1938.

En présence d'une telle augmentation, les Services cherchent les moyens de s'y soustraire, soit en essayant de se passer de l'intermédiaire de la Ville de Saint-Etienne, soit en obtenant une diminution du taux des redevances par l'octroi d'un tarif dégressif en raison de l'importance de la fourniture.

La note explique que la première solution est impossible, parce qu'il n'y a pas, sur place, de nappe suffisante, et parce que les travaux d'adduction des eaux de la Loire seraient beaucoup trop onéreux.

D'autre part, les démarches des Services appuyées par une intervention de la Direction Générale, pour obtenir un tarif dégressif, n'ont eu aucun succès.

La S.N.C.F. se trouve donc en présence d'un "dictat" de la Municipalité, qui sait bien qu'il est impossible de se passer de ses services et qu'il n'existe aucun moyen de s'y soustraire.

Force est donc à la S.N.C.F. de se plier à la règle générale et d'approuver les contrats en cause. C'est cette approbation que M. JACQUET propose au Conseil de donner, tout en insistant pour que l'on continue à demander à la Municipalité d'étudier la possibilité d'instituer un tarif dégressif.

M. JACQUET ne pense pas que la S.N.C.F. possède d'autre arme que la persuasion et ne voit pas bien de quelles représailles elle pourrait user à l'égard de la Municipalité. Toutefois, il serait bon que l'attitude de cette dernière fut signalée à tous les Services, pour que, le cas échéant, on puisse lui faire sentir que la S.N.C.F. sait se souvenir.

Enfin, la question dépasse le cas d'espèce que le Conseil a à examiner aujourd'hui. Il se peut que l'on se trouve à nouveau - et l'on s'est déjà trouvé une fois - en présence d'un cas analogue.

Ne serait-il pas possible de demander au Ministre des Travaux Publics d'intervenir auprès de son Collègue de l'Intérieur pour obtenir que, dans les traités de concessions d'eau, un traitement particulier soit réservé à la S.N.C.F., organisme d'Etat, devant équitablement être traité comme collectivité publique.

La question est certes complexe et les Municipalités sont jalouses de ce qui leur reste d'autonomie financière, surtout quand il s'agit de recettes à récupérer.

Mais il y a, au sein du Conseil, des juristes éminents, au courant de la jurisprudence du Conseil d'Etat, qui pourraient étudier cette question et dire si l'on peut attendre un effet utile de cette suggestion.

M. LE PRESIDENT demande aux Membres du Conseil qui appartiennent au Conseil d'Etat, ce qu'ils pensent de la suggestion de M. JACQUET.

M. PORCHÉ reconnaît que la question mérite d'être mise à l'étude, mais il ne lui semble guère douteux que, pour imposer aux fournisseurs d'eau, dans le silence du contrat de concession ou des règlements, d'accorder des conditions particulières à la S.N.C.F., un texte ayant valeur législative serait nécessaire.

M. LE PRESIDENT estime que des pourparlers pourraient être engagés avec le Ministre des Travaux Publics afin de régler la question pour l'avenir.

En ce qui concerne les traités soumis au Conseil, il met aux voix les propositions du Rapporteur, tendant à leur approbation, propositions qui sont adoptées à l'unanimité.

.....

- 2°) Marché avec la Société "Anthracite de Lapugnoy" pour la fourniture annuelle de 15.000 T. de trenthra jusqu'au 31 décembre 1950 (montant annuel : 4.700.000 fr) -

M. LE PRESIDENT déclare que cette question sera examinée en même temps que la question n° VII.

Projets -

QUESTION IV - Projets -

- 1°) - Transformation des installations électriques de la Vallée de la Têt (46.778.000 fr) -
- Réfection des sous-stations de traction de la ligne de Villefranche-Vernet-les-Bains à la Tour-de-Carol (13.264.000 fr) -

M. CRESCENT, Rapporteur, expose que les travaux dont l'exécution est demandée par la Direction Générale sont relatifs à la transformation des installations de production d'énergie électrique dans la vallée de la Têt et à l'amélioration des sous-stations de traction pour la ligne de montagne qui va de Villefranche à la Tour-de-Carol.

USINES -

Les deux usines que la S.N.C.F. possède dans la vallée de la Têt sont les suivantes :

- l'usine de La Cassagne, autorisée par décret du 14 avril 1922, d'une hauteur de chute de 420 m., comportant 4 turbines Pelton à axe horizontal et des générateurs dimorphiques produisant du courant continu et du courant alternatif hexaphasé.

L'usine de La Cassagne alimente les installations de traction de la ligne à voie étroite de Villefranche à la Tour-de-Carol;

.....

- l'usine de Fontpédrouse autorisée par décret du 9 avril 1917 et qui a 183 m de hauteur de chute. Elle comporte deux roues Pelton à axe horizontal et deux alternateurs produisant du courant alternatif monophasé à 13.500 volts et à 16 périodes $2/3$.

Elle est destinée à alimenter en énergie électrique la ligne de Villefranche à Perpignan, ligne électrifiée à voie normale.

En outre, les usines de la Vallée de la Têt fournissent de l'énergie électrique destinée à l'éclairage des communes ou des particuliers.

L'énergie produite est d'environ 10 M. de kwh par an, dont 9 M. pour les besoins du chemin de fer et 1 M. pour l'électrification des localités de la Cerdagne.

Les installations de traction dont la réfection est envisagée par la Direction Générale sont les sous-stations d'alimentation de la ligne à voie étroite de Villefranche à La Tour-de-Carol. Ces sous-stations sont au nombre de cinq, savoir :

Villefranche,
Thuès,
Odeille,
Err,
Bourg-Madame,

auxquelles il faut ajouter la sous-station de La Cassagne, qui fournit directement du courant à 850 volts continu, tension adoptée pour la traction sur la ligne.

Jusqu'à présent, les installations en question ont rempli leur rôle, c'est-à-dire qu'elles ont permis d'assurer la traction tant sur la ligne à voie étroite de Villefranche à La Tour-de-Carol que sur la ligne à voie normale de Villefranche à Perpignan, l'énergie de supplément étant vendue dans la région comme il vient d'être dit.

Il convient d'ajouter que les caractéristiques du courant (25 périodes ou 16 périodes 2/3) font que les installations de la Têt sont électriquement isolées.

Au moment où la S.N.C.F. les a prises en charge, elles étaient également très usagées. L'usine de Fontpédrouse est elle-même arrêtée; son canal d'amenée est un sujet de sérieuses appréhensions depuis longtemps et, de toute façon, il faut engager des dépenses importantes pour la remise en état des installations de production d'énergie électrique.

Quant au matériel des sous-stations, ce matériel a près de 30 années d'existence, et il faut également envisager, soit sa réfection, soit sa transformation.

REFECTION -

En ce qui concerne les usines, leur réfection nécessiterait une dépense qu'on peut évaluer à 10 M. de francs.

En ce qui concerne les sous-stations, les services évaluent à 13,7 M. de francs leur réfection, mais il s'agit plutôt d'une modernisation et M. CRESCENT pense qu'en évaluant à 5 M. de francs la remise en état des installations de traction, on est assez près de la réalité.

En définitive, pour 15 M. de francs, on arriverait sans doute à remettre en état les installations actuelles qui resteraient électriquement isolées, c'est-à-dire que cet argent serait dépensé sans qu'on puisse espérer de recettes nouvelles.

Il y a lieu de rappeler que le trafic comporte 14 trains par jour entre Villefranche et La Tour-de-Carol; la moyenne journalière de km-trains en 1938 est de 870. Les recettes brutes annuelles en 1937 ont été de 284.000 fr pour les marchandises et en 1938 de 1.222.000 fr. pour les voyageurs.

Ces renseignements montrent qu'il fallait trouver une autre solution.

PROPOSITIONS -

Les Services proposent :

a) Un renforcement des deux usines pour leur permettre d'utiliser au mieux l'énergie de la Têt et du réservoir des Bouillouses qui se trouve à l'amont de La Cassagne;

b) Une liaison de ces usines avec l'ensemble des lignes de transport de la région grâce à la ligne à 60.000 volts de la S.H.E.M. qui longe la Têt jusqu'à Villefranche en vue d'échanges de courant;

c) Une liaison avec la même ligne des installations de traction tant pour la ligne Villefranche-La Tour-de-Carol que pour la ligne Villefranche-Perpignan.

Le coût des travaux serait de :

46.778.000 fr pour les usines

13.364.000 fr pour la traction

soit 60.042.000 fr au total

La production des usines serait portée à 58 M. de kwh par an, au dire des Services. M. CRESCENT estime qu'il convient de ramener ce chiffre, par prudence, à 50 M. de kwh.

Les besoins locaux restant de 10 M. de kwh (chemin de fer et distribution), on disposerait de 40 M. de kwh à un moment où tout le monde a besoin d'énergie. D'autre part, cette énergie provient partiellement d'un réservoir saisonnier, et elle a une valeur qu'on peut fixer sans exagération à 0,12^f le kwh en moyenne.

La S.N.C.F. peut donc espérer une recette de 4.800.000 fr par an en vendant ou en utilisant éventuellement pour ses propres

besoins, l'énergie supplémentaire produite.

Cette somme annuelle permettrait de gager un emprunt de 45 M. de francs environ au taux actuel. On retrouve donc, comme dans le cas précédent, une dépense non rentable de 15 M. de francs.

Mais, outre que la S.N.C.F. posséderait des installations présentant une sécurité et une souplesse d'exploitation plus grandes, il faut signaler qu'en améliorant ses usines, la Société Nationale pourrait bénéficier des dispositions du décret-loi du 17 juin 1938, en recevant de l'Etat des annuités pouvant atteindre 2% du montant des dépenses de premier établissement, et ce, pendant trente ans. Dans le cas présent, ces annuités seraient de 1 M. de francs et, dès lors, l'opération devient intéressante pour la Société Nationale.

Comme la question actuellement examinée avait fait l'objet d'un premier examen favorable du Conseil le 20 juillet 1938, une demande a été adressée le 30 juillet 1938 à M. le Ministre des Travaux Publics en vue de bénéficier des dispositions du décret-loi du 17 juin 1938.

M. CRESCENT propose donc au Conseil de retenir les propositions des Services, mais comme la ligne de chemin de fer de Villefranche à La Tour-de-Carol n'est pas très payante, il est d'avis de prier la Direction Générale de demander à ses Services que les travaux soient conduits avec le souci maximum d'économie, notamment pour les nouveaux bâtiments à construire.

D'autre part, la bonne exploitation des travaux nécessite la revision d'une convention passée autrefois entre la Compagnie du Midi et le Conseil Général des Pyrénées Orientales pour l'exploitation du réservoir des Bouillouses. Cette revision est en cours, et le Rapporteur pense que l'accord sur le nouveau texte se fera facilement. Il signale que cet accord sera plus facile avant le commencement des travaux qu'après et demande d'attirer

l'attention de la Direction Générale sur ce point.

Enfin, M. CRESCENT demande au Conseil de prier M. le Commissaire du Gouvernement de signaler à M. le Ministre des Travaux Publics que la S.N.C.F. serait heureuse de bénéficier des dispositions du décret du 17 juin 1938, sous forme de l'octroi d'annuités destinées à faciliter l'exécution des travaux de la vallée de la Têt. Il rappelle qu'une demande a été déposée le 30 juillet 1938 dans ce but.

Sous les réserves ci-dessus, les propositions de la Direction Générale paraissant les plus avantageuses et les mieux équilibrées à tout point de vue, le Rapporteur demande au Conseil de les approuver.

M. LE PRESIDENT demande à M. CRESCENT si les réserves qu'il vient de formuler quant aux économies à réaliser visent seulement l'exécution des travaux.

M. CRESCENT confirme qu'il s'agit seulement de points de détail et qu'il est persuadé que les Services feront d'eux-mêmes le nécessaire.

M. LE PRESIDENT désirerait connaître l'avis de M. le Commissaire du Gouvernement sur la question.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT SUPPLEANT n'a aucune observation à formuler sur les propositions du Rapporteur. Il signale seulement qu'il serait désirable d'obtenir, dans la mesure du possible, une participation effective des collectivités locales qui ont intérêt à ce que les travaux envisagés soient exécutés, puisqu'elles pourront ainsi utiliser le trop plein des réservoirs, notamment pour procéder à des irrigations

dont le besoin se fait sentir depuis longtemps. Ce serait un argument à faire valoir pour obtenir leur participation financière.

M. LE BESNERAIS indique que la participation des collectivités locales a été, en fait, déjà obtenue pour l'exécution des travaux connexes nécessités par le changement de la fréquence du courant. Il fait observer d'ailleurs que, d'une façon générale, il est plus facile d'obtenir des collectivités locales des participations indirectes que des participations directes.

Ces collectivités refusent généralement, en effet, de participer à des dépenses faites par le chemin de fer dans un but d'intérêt général, alors qu'elles acceptent le plus souvent lorsqu'il s'agit de travaux présentant un intérêt local. C'est sous cette forme que les pourparlers ont été entrepris.

M. LE PRESIDENT met aux voix les propositions du Rapporteur, qui sont adoptées à l'unanimité.

2°) Acquisition de 1.440 appareils Flaman destinés à être montés sur les locomotives de la Région Sud-Ouest - (15.228.000 fr).

M. BLUM-PICARD, Rapporteur, expose qu'il s'agit d'une question déjà ancienne et qui intéresse la sécurité de la marche des trains. Depuis longtemps déjà, sur les anciens Réseaux, les machines étaient munies d'une bande enregistreur, non seulement la vitesse du train, mais la position des signaux avancés rencontrés. Mais cet enregistrement était assez sommaire. Lorsque le train franchissait un signal avancé fermé, la bande l'inscrivait et cet enregistrement graphique était doublé par un signal sonore.

Ces mesures se sont révélées insuffisantes: il suffit de rappeler le terrible accident de Lagny où l'on a constaté que le mécanicien avait franchi un signal avancé fermé, sans que le dispositif d'avertissement ait fonctionné.

Cette situation n'avait pas échappé au Service du Contrôle du Ministère des Travaux Publics. Une dépêche ministérielle du 4 février 1937 a prescrit la réalisation de l'enregistrement et de la répétition sonore des signaux avancés en position d'ouverture avant le 1^{er} janvier 1942. Un délai supplémentaire a, du reste, été accordé à la demande de la S.N.C.F.

Le problème technique à résoudre est double; il faut en premier lieu, assurer l'enregistrement et la répétition acoustique du franchissement des signaux avancés, qu'ils soient en position d'ouverture ou de fermeture. Il faut, d'autre part, mettre au point un dispositif donnant l'indication acoustique des ratés de transmission de courant brosse-crocodile.

A l'heure actuelle, l'application de la répétition acoustique des signaux avancés en position d'ouverture est en voie d'achèvement dans les Régions Est et Nord. Reste la question des autres Régions.

On trouve dans les Régions Ouest et Sud-Est un nombre très élevé d'appareils Flaman équipés avec un dispositif d'enregistrement à une seule indication; les modifications à apporter pour permettre de réaliser le double enregistrement demandé par la dépêche ministérielle du 4 février 1937 ont fait l'objet d'une étude poussée qui permet d'affirmer qu'une transformation peu coûteuse donnera une solution satisfaisante. C'est pourquoi les Services ont modifié leur programme initial et décidé de porter tous leurs efforts sur le remplacement

des appareils en service sur la seule Région Sud-Ouest. Cette Région, en effet, a en service 2819 appareils Hausshaëlter d'un type déjà ancien, et la question s'est posée de savoir s'il y avait lieu de les transformer ou de leur substituer des appareils Flaman. Il est à noter que les appareils Hausshaëlter présentent de sérieux inconvénients pratiques. En particulier, le déroulement de la bande enregistreuse se fait à vitesse constante, alors qu'il est proportionnel à l'espace parcouru dans les autres types d'appareils. Cette particularité rend la vérification des bandes laborieuse, et il est difficile de se rendre compte, sans procéder à un examen long et attentif, de la marche d'un train et des différents incidents enregistrés.

Cet inconvénient est d'autant plus sensible qu'à la suite d'instructions ministérielles récentes, toutes les bandes relatives aux express et aux rapides doivent être vérifiées et qu'il est ainsi nécessaire, actuellement, de dépouiller le 10^{ème} de la totalité des bandes enregistrées.

Dans ces conditions, il apparaît difficile de transformer l'appareil Hausshaëlter et la question se pose de prendre un autre appareil.

Il faut ajouter à cela le désir de réaliser à l'avenir sur l'ensemble du réseau français une unification aussi complète que possible des appareils de répétition des signaux, ce qui ne peut présenter que des avantages au point de vue facilité d'entretien et interchangeabilité.

Enfin, l'appareil Hausshaëlter est un appareil de fabrication suisse dont l'entretien est onéreux par suite du prix élevé des pièces de rechange.

Ces arguments sont renforcés par le prix élevé qui est demandé par le constructeur pour transformer les appareils Hausshaëlter en service. Ce prix unitaire, qui est de l'ordre de 7.200 fr, est du même ordre de grandeur que le prix d'achat (7.575 fr) d'un appareil Flaman du type le plus récent, équipé pour la répétition acoustique et l'enregistrement des signaux avancés en position d'ouverture ou de fermeture.

Le Rapporteur estime que, dans ces conditions, rien ne s'oppose à ce que l'emploi des appareils Flaman soit généralisé dans la Région Sud-Ouest.

Un examen minutieux des réserves d'appareils Flaman dans les diverses Régions a montré qu'il était possible d'y prélever 1.270 appareils. Dès lors, il suffirait de faire l'acquisition de 1.440 appareils Flaman neufs pour que la double répétition des signaux avancés soit appliquée sur toutes les machines de la Région Sud-Ouest.

Le Service Central du Matériel propose d'imputer au compte d'établissement la dépense de 15.228.000 fr qui est à prévoir de ce chef, dont 4,5 M. au titre de l'exercice 1939. Cette somme correspond aux crédits inscrits pour les Régions Ouest, Sud-Ouest et Sud-Est, qu'il suffira de concentrer au profit de la Région Sud-Ouest.

En définitive, M.BLUM-PICARD demande au Conseil d'approuver les propositions qui lui sont soumises.

M.LE PRESIDENT met aux voix les propositions du Rapporteur, qui sont approuvées à l'unanimité.

Assemblée générale des
Actionnaires de la S.N.C.F.

- Date
- Documents à communiquer à
la Commission des Comptes
en vertu de l'art.31 des
statuts.

QUESTION V - Assemblée générale

des actionnaires de la S.N.C.F.

- Date
- Documents à communiquer à la Commis-
sion des Comptes en vertu de l'art.31
des statuts.

M.LE PRESIDENT rappelle que la S.N.C.F. doit réunir chaque année ses actionnaires en une Assemblée générale, dont le caractère est nettement différent de celui des assemblées générales du droit commun. C'est ainsi que cette Assemblée générale ne comprend que sept personnes: 6 actionnaires et le Président du Conseil d'Administration qui préside l'Assemblée sans avoir le droit de prendre part aux délibérations.

Les actionnaires sont, d'une part, les cinq compagnies, et d'autre part, l'Etat dont le représentant possède la majorité des voix.

Cette Assemblée générale doit, aux termes des statuts, être réunie dans les six premiers mois qui suivent la clôture de chaque exercice, soit le 30 juin au plus tard. Le Conseil d'Administration a donc à fixer dès maintenant la date de cette Assemblée, et il ne peut le faire qu'en fonction des divers délais imposés, soit par la loi, soit par les statuts, pour l'établissement et la production des documents qui doivent être soumis à l'Assemblée.

C'est ainsi que le bilan et les comptes, approuvés par le Conseil, doivent être communiqués à la Commission des Comptes 40 jours au moins avant l'Assemblée générale. Le Conseil a, par ailleurs, à préparer un rapport sur la marche de la Société, qui doit être mis à la disposition des actionnaires 15 jours avant l'Assemblée, et à celle de la

....

Commission des Comptes dans un délai non déterminé, mais qui doit être suffisant pour permettre à cette dernière d'en faire état dans le rapport qu'elle doit elle-même établir et mettre à la disposition des actionnaires 15 jours avant l'Assemblée.

L'examen du bilan et des comptes qui ont été distribués aux Membres du Conseil nécessitant un certain délai, M.LE PRESIDENT propose de fixer la réunion de l'Assemblée Générale au 29 juin à 15 heures, au siège social de la S.N.C.F. 88, rue St-Lazare.

De plus, afin de simplifier le travail, il préconise la création d'une sous-commission, chargée d'étudier les documents comptables et de faire part au Conseil, dans sa séance du 17 mai, des observations qu'elle croira devoir formuler à leur sujet, ces documents devant être approuvés par le Conseil dans la dite séance. Dans cette même séance du 17 mai, la sous-commission présenterait, en outre, sur la base du rapport que le Directeur Général doit soumettre au Conseil et qui synthétisera l'oeuvre de la S.N.C.F. depuis sa création, les grandes lignes du rapport du Conseil à l'Assemblée, lequel serait arrêté définitivement à la séance du Conseil du 7 juin.

M.LE PRESIDENT a estimé que cette sous-commission devait comprendre deux membres du Comité de Direction et trois autres membres du Conseil. MM.BOUFFANDEAU et FRÉDAULT ont été désignés au titre de représentants du Comité, et MM.TOUTÉE, MOREAU-NÉRET et JACQUET ont accepté d'en faire partie comme autres représentants du Conseil. Il remercie ces cinq Administrateurs qui ont accepté ce surcroît de travail et il demande à M.BOUFFANDEAU de bien vouloir se charger de les réunir.

.....

En définitive, le 17 mai, le Conseil d'Administration approuverait les bilans et les comptes et, saisi d'un rapport par le Directeur Général, il arrêterait, dans ses grandes lignes, son propre rapport à l'Assemblée générale. Le 7 juin, il approuverait définitivement ce rapport.

M.LE PRESIDENT met aux voix ces propositions qui sont adoptées à l'unanimité.

Jeu du fonds de
renouvellement
en 1938.

QUESTION VI - Jeu du fonds de renouvellement en 1938.

M.LE BESNERAIS rappelle que le Conseil d'Administration avait décidé, dans sa séance du 24 novembre 1937, que le fonds de renouvellement serait utilisé jusqu'à concurrence de 90 % de son montant à la couverture des dépenses complémentaires de premier établissement.

En cours d'année, les prévisions budgétaires ayant été sensiblement diminuées, il avait paru souhaitable d'affecter à la couverture des dépenses la totalité des ressources que la loi de finances du 31 décembre 1937 autorisait la S.N.C.F. à réaliser par voie d'emprunt et de ne prélever sur le fonds de renouvellement que la somme nécessaire pour parfaire cette couverture.

Les Services du Ministère des Finances et du Ministère des Travaux Publics, officieusement consultés sur cette formule, n'ont pas cru devoir s'y rallier. Mais ils ont accepté une solution suivant laquelle le total des fonds

susceptibles d'être utilisés en couverture comprenant, d'une part, le montant de l'autorisation d'emprunt donnée pour 1938 et, d'autre part, les neuf dixièmes de la dotation du fonds de renouvellement, chacun de ces éléments interviendrait proportionnellement à son montant, à titre de ressource de couverture.

Il est proposé au Conseil de modifier dans ce sens sa décision du 24 novembre 1937.

M. LE PRESIDENT met aux voix ces propositions, qui sont adoptées à l'unanimité.

Participation de la Compagnie du Nord aux deux Sociétés "des Combustibles Purifiés" et "Anthracite de Lapugnoy".

QUESTION VII - Participation de la Compagnie du Nord aux deux Sociétés "des Combustibles Purifiés" et "Anthracite de Lapugnoy".

M. LE PRESIDENT donne la parole à M. DEVINAT, qui a bien voulu se charger de rapporter cette question délicate, ainsi que celle du marché à passer avec la Société "Anthracite de Lapugnoy", les deux questions étant liées.

M. DEVINAT, Rapporteur, expose que cette affaire constitue l'une des opérations de liquidation du passé qu'a rendu nécessaires l'entrée en vigueur de la Convention du 31 août 1937 : Les difficultés devant lesquelles la S.N.C.F. s'est trouvée placée, en ce qui concerne ses relations avec les

.....

Sociétés "des Combustibles Purifiés" et "Anthracite de Lapugnoy", résultent en effet :

- d'une part, de l'article 11 du décret-loi du 31 août 1937, qui obligeait à revoir l'ensemble des accords conclus avec les deux Sociétés précitées ;

- d'autre part, du fait même que la Compagnie du Nord s'est trouvée dessaisie de l'exploitation de son réseau à partir du 1^{er} janvier 1938, et que, pour cette raison, le système imaginé par le Contrôle Financier pour la liquidation de l'affaire ne correspondait plus au but poursuivi.

L'affaire n'est pas nouvelle ; elle est déjà venue une première fois devant le Conseil le 14 décembre 1938, peu de temps avant l'expiration du délai de rigueur fixé pour la présentation des contrats à la Commission des Marchés en application de l'article 11.

Le Rapporteur ne s'étendra donc pas longuement sur l'historique de l'opération que concrétisent les accords examinés par le Conseil lors de la séance qu'il vient d'indiquer. Il est cependant nécessaire de rappeler en deux mots comment l'affaire se présente :

La Compagnie du Nord, à la fin de 1921, se préoccupait - très légitimement d'ailleurs - de développer l'utilisation des combustibles français pour la traction ; saisie d'une proposition qui avait pour objet d'appliquer le procédé "Trent" pour transformer des charbons impurs et bon marché en combustibles de qualité utilisable pour les locomotives, la Compagnie s'est mise d'accord avec une Société

.....

qui venait de se constituer en France sous le nom de Société "des Combustibles Purifiés" pour l'exploitation des brevets "Trent", et elle a participé pour moitié aux dépenses d'établissement d'une usine construite à Lapugnoy par ladite Société.

Cette participation a toutefois été prise sans que l'approbation des Pouvoirs Publics ait été sollicitée, et le Rapporteur indiquera tout à l'heure les conséquences que le Contrôle Financier en a tirées par la suite.

L'usine de Lapugnoy a fonctionné, mais elle n'a pas donné les résultats que l'on en attendait. La Société des Combustibles Purifiés - et par conséquent la Compagnie du Nord - se sont donc trouvées à la tête d'installations relativement importantes, dont la productivité réelle était négative, et elles ont tout naturellement cherché à en tirer le meilleur parti possible.

Cherchant une utilisation rentable de l'outillage qu'elle avait constitué, la Société des Combustibles Purifiés s'est orientée vers la préparation d'un anthracite artificiel destiné au chauffage domestique ; elle a créé, sous le nom de Société de "Anthracite de Lapugnoy" une filiale pour exploiter une nouvelle usine construite à Somain et où a été transportée une partie du matériel de Lapugnoy. Cette nouvelle installation a été faite avec le concours des mines d'Aniche et d'Anzin.

Après de longs tâtonnements, l'usine de Somain est arrivée à un rendement industriel normal ; elle produit

.....

actuellement 70.000 tonnes d'un combustible de qualité acceptable, et à partir de 1934, son prix de revient est tombé au-dessous de son prix de vente. Industriellement, la situation peut donc être considérée comme parfaitement assainie.

Mais, pendant toute cette longue période de tâtonnements, la Compagnie du Nord a continué à investir des sommes de plus en plus élevées dans la construction de l'usine, et elle a dû participer au financement de l'exploitation. Toutes les dépenses correspondantes ont été portées à un compte d'attente qui est désigné, dans les écritures de la Compagnie du Nord, sous le terme "Construction et équipement des usines de Lapugnoy et de Somain", compte qui était rattaché au domaine public de la Compagnie, et était soumis par conséquent aux vérifications du Contrôle Financier.

Le Contrôle Financier - ou plutôt la Commission de Vérification des Comptes - a examiné, pour la première fois en 1934, à l'occasion de la vérification des comptes de l'exercice 1927, le principe de la participation prise par la Compagnie du Nord dans les affaires en question.

Le rapport n° 4222 de cette Commission, après avoir rappelé les vicissitudes par lesquelles était passée l'exploitation des usines de Lapugnoy et de Somain, a formulé les conclusions suivantes que M. DEVINAT croit utile de reproduire intégralement, car elles commandent la solution qui est actuellement proposée au Conseil :

"En raison des circonstances particulières dans

.....

"lesquelles cette participation a été décidée, il y aura simplement lieu :

"a) de débiter le compte d'attente, ouvert dans les écritures de la Compagnie, sous la rubrique "Construction et équipement de l'usine de Lapugnoy", par le crédit du compte "houille" de la différence supportée par ce dernier compte entre le prix de revient du trenthracite ou des autres combustibles fournis par la Société des Combustibles Purifiés et le prix facturé aux services consommateurs de 1927 à 1934 et, le cas échéant, au cours des exercices ultérieurs;

"b) de grever à partir de 1927 son solde débiteur, au profit du compte d'exploitation, d'intérêts calculés pour chaque année, au taux moyen des placements des fonds du réseau;

"c) au crédit de ce même compte d'attente, seraient inscrits les produits exceptionnels résultant de la participation du réseau, tels que : part de la Compagnie dans la location ou la vente de l'usine désaffectée de Lapugnoy, dividendes des actions d'apport de la Société des Combustibles Purifiés, - et éventuellement la différence entre le prix de revient des combustibles livrés à la Compagnie et le prix de facturation aux services consommateurs fixé chaque année par la Compagnie, d'après le cours des combustibles similaires, d'accord avec le Contrôle Financier.

"En fin de concession, le solde du compte serait incorporé au Domaine privé des actionnaires, ainsi que le droit aux

.....

"actions de la Société des Combustibles Purifiés et à la part
"revenant à la Compagnie dans les Installations de Lapugnoy et
"de Somain".

M. DEVINAT ne croit pas que la Compagnie du Nord ait
élevé en 1934 de protestation contre le rejet à terme du solde
du compte de participation à son domaine privé. Mais elle gar-
dait à cette époque l'espoir que le solde débiteur dudit compte
serait annulé par le jeu des amortissements que le Contrôle
Financier avait admis comme légitime.

Pendant les années 1934 à 1937, la Compagnie - domaine
public - a continué à gérer l'affaire dans le cadre fixé par
le Contrôle Financier; mais celui-ci a été amené à critiquer
certains des errements suivis par la Compagnie dans la passa-
tion des écritures. Sans entrer dans le détail des observations
faites, ce qui n'a pas d'intérêt puisque la Compagnie du Nord
a accepté en bloc tous les redressements opérés, M. DEVINAT
signale que les critiques faites ont porté sur l'amortissement
fictif auquel la Compagnie du Nord a cru pouvoir procéder à
partir de 1932 par un jeu d'écritures ne reposant sur aucune
réalité technique. Mais le Contrôle Financier a toujours admis
que la Compagnie portât au crédit du compte d'attente la diffé-
rence entre le prix de revient du trenthra livré et le prix de
cession de ce même trenthra aux établissements consommateurs,
le dit prix de cession étant arbitré chaque année par le Con-
trôle Financier lui-même, sur la base du prix d'un combustible
naturel susceptible des mêmes utilisations, à savoir la tête
de moineau maigre.

Lors de la discussion de la Convention du 31 août 1937,
la Compagnie du Nord n'a pas soulevé la question du compte

.....

"Anthracite de Lapugnoy"; elle a ainsi renoncé, en application de l'article 45 de la Convention, à toute réclamation ultérieure contre les arrêtés ministériels pris avant le 1^{er} septembre 1937, clôturant définitivement les comptes d'exercices. Elle a donc admis implicitement que, au 31 décembre 1950, le solde du compte de participation soit reporté au Domaine privé.

Ainsi donc, la S.N.C.F. aurait dû, en s'en tenant à la lettre du contrat, continuer à gérer jusqu'en 1950 une participation de la Compagnie du Nord dont les conséquences finales eussent incombé au domaine privé. Cette situation aurait été gênante pour les deux parties, et son application aurait pu donner lieu à des difficultés contentieuses, la Compagnie du Nord étant éventuellement fondée à soutenir que la gestion de la S.N.C.F. n'aurait pas tenu compte de ses intérêts légitimes.

Pour cette raison, des pourparlers ont été entamés avec la Compagnie du Nord, sous l'égide du Contrôle Financier, pour aboutir à un règlement immédiat de la question. Ces pourparlers étaient en cours à la fin de l'année dernière, lorsque la Commission de Vérification des Comptes a examiné la situation au 31 décembre 1937 du compte de participation.

Elle a proposé, en conclusion, de rejeter immédiatement au Domaine privé le solde du compte d'attente, solde qu'elle arrêta à 9.717.000 fr.

La décision prise par la Commission de Vérification aboutirait à faire supporter immédiatement par le Domaine privé Nord une charge de 9.717.000 fr, alors que, au moment où la Convention du 31 août 1937 a été conclue, la Compagnie du Nord pouvait simplement s'attendre à prendre en charge, au 31 décembre 1950, un solde qui aurait été inférieur au chiffre indiqué ci-dessus du montant de tous les amortissements réguliers pratiqués pendant les treize exercices restant à courir.

Aussi la Compagnie du Nord a-t-elle immédiatement déposé un recours contre la décision du Ministre entérinant l'avis de la Commission de Vérification. La Société Nationale a jugé légitime de rechercher une transaction, en vue d'obtenir l'adhésion de la Compagnie du Nord à un règlement immédiat de la question, en consentant elle-même certains sacrifices.

M. DEVINAT ne s'étendra pas longuement sur le principe et les modalités d'application de l'arrangement qui est soumis au Conseil; la note qui a été distribuée l'expose en détail. Il suffit de rappeler brièvement le principe de la transaction adoptée :

Il consiste à supputer actuellement ce qu'aurait donné l'application, jusqu'au 31 décembre 1950, du régime d'amortissement du compte "Anthracite de Lapugnoy" auquel le Contrôle Financier - et la Commission de Vérification des Comptes - avaient donné leur accord, et de déterminer en conséquence la valeur actuelle des sacrifices à demander, d'une part, à la Compagnie du Nord, d'autre part, à la S.N.C.F., pour solder définitivement le compte de participation.

M. DEVINAT rappelle simplement les chiffres, ramenés au 1^{er} janvier 1938 :

S.N.C.F.	5.072.000 francs
Compagnie du Nord	4.644.000 francs

L'un des éléments de la transaction consiste, pour la S.N.C.F., à continuer d'absorber 15.000 tonnes de trenthra chaque année jusqu'au 31 décembre 1950, combustible qui lui sera livré non plus au prix de revient comme antérieurement, mais au prix commercial; la Société "Anthracite de Lapugnoy" fera ainsi un bénéfice sur chaque tonne livrée, bénéfice qu'elle ristournera à la Compagnie du Nord pour lui permettre d'amortir en partie la somme de 5.072.000 francs qui vient d'être mentionnée. Ce marché fait l'objet d'une note séparée; ses clauses techniques n'appellent pas

d'observations, car elles sont calquées sur celles que l'on applique à d'autres combustibles similaires - par exemple à l'antracine.

Il convient d'insister sur un point important, la faculté donnée à la S.N.C.F. de se dégager du contrat, au cas où la qualité du combustible fourni cesserait de répondre aux spécifications imposées.

La S.N.C.F. est d'ailleurs en mesure d'absorber aisément les 15.000 tonnes de trenthra dont il s'agit; ce combustible est utilisable dans les foyers domestiques et dans les installations de chauffage central, et, si la Compagnie du Nord a pu dans le passé en utiliser 15.000 tonnes par an, il sera, a fortiori, facile à la S.N.C.F. de trouver une utilisation avantageuse pour ce même tonnage.

Si cette transaction paraît raisonnable, il ne faut pas se dissimuler que le contrat de longue durée, qui est actuellement présenté au Conseil, est, en fait, un héritage du passé. Si la Compagnie du Nord ne s'était pas engagée dans une entreprise de fabrication de combustible synthétique dont l'évolution vient d'être rappelée, le Service des Combustibles de la S.N.C.F. n'aurait jamais proposé la passation d'un marché de gré à gré pour la fourniture d'un tonnage de cette importance d'un anthracite synthétique dont il existe sur le marché des succédanés d'une qualité au moins égale. Mais, puisqu'il s'agit d'un règlement transactionnel, comportant de la part de la S.N.C.F. un certain sacrifice, il faut admettre que le marché soumis n'est techniquement pas plus désavantageux que la continuation du régime antérieur sous lequel il existait une association financière entre le chemin de fer et la Société "Anthracite de Lapugnoy", association dont l'un des éléments était précisément la fourniture, au premier par le second, d'une fraction de la production de l'usine de Somain.

En définitive, il semble qu'on puisse inscrire à l'actif de

l'arrangement proposé les avantages suivants :

1°) la situation est définitivement apurée, et il ne subsiste plus, ni litiges actuels, ni possibilités de litige au 31 décembre 1950. La Compagnie du Nord renonce à discuter le chiffre de 9.717.000 francs arrêté par la Commission de Vérification des Comptes, bien que l'article 45 de la Convention du 31 août 1937 lui permette théoriquement de le faire;

2°) la Compagnie du Nord verse à la Société Nationale une somme de 4.338.000 francs;

3°) la Société Nationale n'a plus aucune responsabilité dans la gestion des deux Sociétés "Combustibles Purifiés" et "Anthracite de Lapugnoy"; en particulier, la part que la Compagnie du Nord possédait dans le capital desdites Sociétés, savoir : 135.000 francs sur deux millions pour les "Combustibles Purifiés" - 600.000 francs sur 1.700.000 francs pour "Anthracite de Lapugnoy", est remise à la Compagnie du Nord ainsi que les droits éventuels sur l'actif des Sociétés dont il s'agit.

En contre-partie, il convient de mentionner :

1°) un sacrifice immédiat à consentir par le compte d'exploitation pour parfaire la liquidation du compte de participation. Si l'on s'en était tenu au report au Domaine privé au 31 décembre 1950, ce sacrifice aurait été échelonné sur les exercices prochains, mais il aurait dû être effectué tout de même;

2°) l'ennui pour la Société Nationale de traîner avec elle un marché de longue durée pour 15.000 tonnes de trentbra par an. Sur ce point, la situation reste la même que sous le

régime des anciens accords avec les Sociétés en cause.

Telle qu'elle est, la transaction proposée paraît équitable. Elle a reçu l'accord officieux de la Compagnie du Nord, accord qui devra être matérialisé par un échange de lettres. Elle devra être soumise au Ministre des Travaux Publics. Quant au contrat de fourniture, il devra lui-même être présenté à la Commission des Marchés.

En définitive, le Rapporteur propose au Conseil de donner son accord à la proposition qu'il a été chargé de rapporter devant lui.

M. LE PRESIDENT ouvre la discussion sur le rapport qui vient d'être présenté par M. DEVINAT.

M. WINBERG constate que la question soumise au Conseil est un héritage du passé. Il a lu avec la plus grande attention les documents qui ont été distribués. L'examen des faits montre que la Compagnie du Nord a, à partir de 1921, participé aux dépenses de construction et d'exploitation d'une usine construite par la "Société des Combustibles Purifiés" en vue de fabriquer des combustibles spéciaux. Elle tirait d'un ensemble de conventions passées avec la Compagnie "Anthracite de Lapugnoy" un certain nombre de droits, savoir : copropriété des installations et livraison annuelle de 15.000 tonnes de trenthra au prix de revient.

La Compagnie du Nord refuse de reprendre, au 1^{er} janvier 1938, au compte de son domaine privé, la gestion de sa participation à la "Société des Combustibles Purifiés" et à la Compagnie "Anthracite de Lapugnoy"; mais elle accepterait de rembourser immédiatement à la S.N.C.F. le montant rectifié du solde débiteur du compte de participation au 31 décembre 1937.

Ce versement est toutefois subordonné à la passation par la S.N.C.F. avec la Société "Anthracite de Lapugnoy" d'un marché par lequel la Société Nationale s'engagera à absorber 15.000 T. de trenthra par an, jusqu'au 31 décembre 1950, et à payer ce combustible au prix commercial.

Or M. WINBERG relève, dans le rapport qui a été distribué, les points suivants :

a - La Commission de Vérification des Comptes, dans son rapport n° 4222 du 5/11/34, a émis l'avis que le solde du compte de participation devrait être incorporé, à la fin de la concession de la Compagnie du Nord, au domaine privé des actionnaires;

b - La Commission de Vérification des Comptes, appelée le 22 décembre 1938 à arrêter au 31 décembre 1937 le compte "Construction et équipement des usines de Lapugnoy et de Somain" (rapport n° 4438), a proposé de reporter ledit compte, sans plus attendre, au domaine privé de la Compagnie du Nord; cette proposition ayant été entérinée par décision ministérielle du 30 décembre 1938, la Compagnie du Nord a introduit devant le Conseil d'Etat un pourvoi aux fins d'obtenir l'annulation de cette décision.

C'est à la suite de cette décision de la Compagnie du Nord que les Services de la S.N.C.F. ont entrepris d'aboutir à un règlement amiable de l'ensemble de la question.

M. WINBERG estime que, si la transaction est conclue sur les bases proposées, la Compagnie du Nord se trouve, en fait, dégagée des accords qu'elle avait passés avec la Compagnie "Anthracite de Lapugnoy", bien qu'il ait été prévu antérieurement que les résultats de la participation devaient être finalement pris en charge par le domaine privé de la Compagnie du Nord.

Alors que la Société des Combustibles Purifiés et la Compagnie "Anthracite de Lapugnoy" n'ont pu mettre au point la fabrication du combustible de traction pour laquelle la Compagnie du Nord avait apporté son appui financier, et se sont orientées vers la fabrication d'un anthracite synthétique propre surtout à être utilisé dans les foyers domestiques, la S.N.C.F. se verrait donc obligée d'absorber annuellement 15.000 T. de ce produit, dont elle n'a pas un absolu besoin. Cette situation paraît tout à fait paradoxale.

Se reportant à l'avis émis par la Commission de Vérification des Comptes et à la décision ministérielle qui a entériné cet avis, M. WINBERG déclare ne pouvoir accepter les propositions soumises à l'approbation du Conseil. En ce qui le concerne, il votera contre les propositions du Rapporteur.

M. DEVINAT déclare qu'il s'agit d'une question fort compliquée et que la solution proposée permettrait à la S.N.C.F. de sortir d'une manière convenable d'une situation de droit très délicate, en se dégageant au maximum des obligations qu'elle a contractées du fait même de la décision prise par la Commission de Vérification des Comptes. De plus, les négociations ont été constamment conduites en plein accord avec la Mission du Contrôle Financier, et c'est avec son assentiment que les services de la S.N.C.F. s'efforcent d'aboutir à une solution amiable.

Enfin, M. DEVINAT estime que ce qui doit importer surtout au Conseil, ce sont les résultats techniques obtenus. Or, il est personnellement convaincu que l'affaire, telle qu'elle se présente maintenant, donne à la Société Nationale des garanties sérieuses; c'est au moment de l'examen du marché à passer avec la Compagnie "Anthracite de Lapugnoy" qu'il y aura lieu d'insister sur les

garanties tout à fait sévères que la S.N.C.F. a cherché à se faire donner, en plein accord avec la Compagnie du Nord, afin qu'il ne soit pas possible de trouver, dans la fourniture annuelle de 15.000 T. de trenthra, autre chose qu'un acte purement commercial et que la S.N.C.F. reçoive tous les avantages que doit lui donner normalement un contrat passé avec un fournisseur. C'est surtout ce point qui pourrait être l'occasion d'une discussion. Quant au reste, M. DEVINAT estime qu'il s'agit d'une question difficile à bien comprendre dans ses détails techniques et délicate à étudier. Il pense cependant que les recherches auxquelles il s'est livré et les demandes qu'il a été amené à faire auprès des services lui permettent d'affirmer que la solution qui est soumise au Conseil est vraiment aussi bonne que possible.

M. DEVINAT déclare qu'il a examiné à fond la question et que c'est en toute connaissance de cause qu'il a cru devoir formuler les conclusions qu'il demande au Conseil de bien vouloir approuver.

M. LE PRESIDENT estime que, pour permettre au Conseil de se prononcer en pleine connaissance de cause sur la transaction qui lui est soumise, il est nécessaire de lui exposer préalablement la teneur du marché à passer par la Société Nationale avec la Société "Anthracite de Lapugnoy". Il demande donc à M. DEVINAT de lui exposer cette dernière question.

M. MARLIO est du même avis. Il voudrait savoir, avant de se prononcer sur la transaction, si le marché qui doit être passé avec la Compagnie "Anthracite de Lapugnoy" se présente dans des conditions normales ou non, car la passation de ce marché constitue une condition essentielle de l'accord à réaliser avec la Compagnie du Nord.

.....

M. GRIMPRET voudrait poser une question préalable. Il constate que la S.N.C.F. avait deux attitudes possibles: ou rester dans le statu quo et attendre la suite qui serait donnée au pourvoi introduit par la Compagnie du Nord devant le Conseil d'Etat, en courant le risque d'un arrêt défavorable aux intérêts de la Société Nationale, ou conclure avec la Compagnie du Nord un arrangement permettant de liquider définitivement l'affaire.

M. GRIMPRET souhaiterait connaître les raisons dirimantes qu'il y a pour ne pas s'en tenir au statu quo.

M. DEVINAT explique que les choses auraient pu être laissées en l'état, s'il avait été impossible d'arriver à une transaction satisfaisante. Mais, sur la base d'une transaction équitable, il est intéressant, pour les deux parties, de se libérer de toute obligation dans l'avenir. De plus, le Contrôle financier et la Commission de Vérification des Comptes, dans sa première décision, avaient prévu que la S.N.C.F. aurait normalement à assurer jusqu'au 31 décembre 1950 la gestion du compte "Anthracite de Lapugnoy". Il en sera ainsi si le pourvoi de la Compagnie du Nord reçoit une suite favorable, et il est particulièrement avantageux pour la S.N.C.F. de se voir dégagée de cette obligation éventuelle.

M. DEVINAT considère que le bon sens doit dicter la décision qu'il convient de prendre. Il s'agit, au fond, de savoir si le marché proposé, qui conditionne l'accord avec la Compagnie du Nord, constitue, pour la Société Nationale, une charge anormale présentant des inconvénients sérieux. Dans l'affirmative, il y a avantage pour la S.N.C.F. à maintenir le statu quo et à attendre la suite qui sera donnée au pourvoi

.....

introduit par la Compagnie du Nord. Or, M.DEVINAT a l'impression très nette que les garanties que le marché donne à la S.N.C.F. permettent de penser qu'il s'agit d'un marché conclu sur des bases parfaitement solides et normales.

M.DEVINAT expose que deux points sont à examiner à propos de ce marché: d'une part, la qualité du combustible en question et, d'autre part, les clauses et conditions du marché.

Certaines personnes ont mis en doute la qualité du combustible synthétique trenthra. M.DEVINAT a demandé des renseignements techniques à ce sujet. Il convient de retenir qu'il s'agit d'un combustible auquel on a reproché de ne pas être suffisamment homogène et de présenter de légers inconvénients par rapport à d'autres combustibles analogues, tels que l'anthracine ou le carbolux. Les critiques ainsi formulées ne paraissent pas fondées en raison des progrès techniques et constants réalisés dans la fabrication de ce produit. D'autre part, les chiffres qui ont été communiqués à M.DEVINAT lui ont permis de constater que la vente du trenthra à la clientèle autre que le chemin de fer a progressé de 26.000 T. à 56.000 T., alors que les ventes d'anthracine, produit qui concurrence le plus directement le trenthra, ont diminué de 230.000 T. à 156.000 T. pendant la même période. Sans vouloir donner à cet argument une valeur qu'il n'a pas, on peut cependant en conclure logiquement que le trenthra ne constitue nullement un combustible spécial fabriqué pour la Compagnie du Nord, mais qu'il est susceptible d'avoir d'autres débouchés, ce qui paraît donner tout apaisement quant à la qualité du produit.

D'autre part, les clauses du marché sont très sévères; on y indique avec précision la teneur en cendres et le pourcentage d'eau admissibles. Il est de plus spécifié que la S.N.C.F. aura le droit de demander la résiliation pure et simple du contrat en cas de qualité défectueuse du combustible livré, ou en cas de retard, après mise en demeure restée sans effet.

M.DEVINAT estime, dans ces conditions, que le marché donne à la S.N.C.F. toutes les garanties nécessaires.

M.WINBERG n'est pas convaincu que la passation d'un tel marché eut été envisagée s'il ne constituait un élément essentiel de la transaction projetée avec la Compagnie du Nord.

M.LE PRESIDENT et M.DEVINAT sont d'accord sur ce point.

M.DEVINAT tient à préciser que, si aucun accord n'intervenait avec la Compagnie du Nord et si l'arrêt du Conseil d'Etat était favorable à cette Compagnie, la S.N.C.F. serait amenée à gérer elle-même, suivant les règles imposées par la Commission de Vérification des Comptes, le compte "Construction et équipement des usines de Lapugnoy et de Somain", le solde devant être rejeté au domaine privé de la Compagnie du Nord au 31 décembre 1950. Elle aurait à procéder elle-même à des amortissements sur ce compte. L'accord envisagé lui permettrait de se délier de la totalité de ses obligations moyennant la passation d'un marché. Une transaction reposant sur de telles bases apparaît comme étant parfaitement équitable, si le marché envisagé est lui-même normal. M.DEVINAT estime qu'il constitue le point crucial de l'affaire. Or ce marché lui paraît présenter toutes les garanties nécessaires.

.....

M. JACQUET s'excuse de n'avoir pas encore parfaitement compris l'ensemble de la question.

Il voudrait voir préciser l'étendue des charges incombant à la S.N.C.F. dans les trois cas suivants:

- 1°) une transaction intervient avec la Compagnie du Nord,
- 2°) il n'y a aucune transaction et le Conseil d'Etat infirme la décision ministérielle du 30 décembre 1938,
- 3°) il n'y a aucune transaction et le Conseil d'Etat confirme la décision précitée.

On pourrait ainsi savoir s'il est réellement avantageux pour la S.N.C.F. de conclure un accord avec la Compagnie du Nord.

M. DEVINAT explique que, si le Conseil d'Etat donne une suite favorable au recours introduit par la Compagnie du Nord, c'est le domaine public qui restera gestionnaire jusqu'en 1950 des obligations antérieures, le rejet au domaine privé de la Compagnie du Nord n'intervenant qu'au 31 décembre 1950. La S.N.C.F. se trouverait alors soumise, jusqu'à cette date, à un certain nombre d'obligations. En particulier, elle devrait ouvrir un compte spécial "Anthracite de Lapugnoy" dont le solde débiteur, arrêté au 31 janvier 1937 à 9.717.000 fr, devrait être amorti progressivement au moyen de versements annuels calculés conformément aux règles de gestion tracées par la Commission de Vérification des Comptes et le Contrôle Financier.

L'accord projeté avec la Compagnie du Nord prévoit une liquidation anticipée sur les bases suivantes: on a tenu compte du marché à passer avec la Société "Anthracite de Lapugnoy", la Compagnie du Nord faisant son affaire d'obtenir de ladite Société le versement d'une redevance équivalente au bénéfice attendu de cette opération; dans ces conditions, la Compagnie

du Nord devra verser immédiatement à la S.N.C.F. une somme de 4,3 M. environ, versement qui viendra en atténuation du solde du compte d'attente "Anthracite de Lapugnoy" ; la S.N.C.F. inscrira, d'autre part, au débit de son compte d'exploitation, la somme complémentaire nécessaire pour solder définitivement ce compte, soit approximativement 5,4 %.

En définitive, la liquidation se fera en un seul exercice au lieu d'être répartie sur les années 1939 à 1950.

M. LE BESNERAIS précise que, de toute manière, la S.N.C.F. doit acheter annuellement à la Compagnie "Anthracite de Lapugnoy" 15.000 tonnes de trenthra. Il s'agit seulement de savoir si la S.N.C.F. continuera à les payer, comme antérieurement, seulement au prix de revient, mais en conservant alors tous les aléas de l'amortissement de ce compte, ou si elle se dégagera de cette dernière obligation en acceptant de les payer au prix commercial.

M. MARLIO désire appuyer les indications données par le Directeur Général. Il est certain que, si l'accord projeté avec la Compagnie du Nord n'est pas conclu, la S.N.C.F. court un certain risque. Dans le cas contraire, l'opération ne coûtera rien à la S.N.C.F. Elle achètera à un prix normal un produit dont elle a besoin et dont la qualité, d'après les explications données par M. DEVINAT, est sensiblement analogue à celle des produits concurrents. Il est bien évident que la Compagnie "Anthracite de Lapugnoy" sera avantagée par le marché proposé, mais sans que l'on puisse considérer l'opération comme onéreuse pour la S.N.C.F. Autrement dit, le bénéfice de l'opération sera réalisé par cette Société, au lieu de profiter au fabricant d'anthracine ou de tout autre combustible artificiel.

.....

M. BLUM-PICARD voudrait apporter une précision technique à l'exposé de M. DEVINAT. A l'heure actuelle, le trenthra est un combustible artificiel de valeur absolument égale à celle de tous les autres anthracites artificiels qui sont sur le marché, anthracine, carbolux, etc ... C'est un combustible synthétique excellent, à telle enseigne que des propositions sont faites normalement à chaque fixation des prix au Comité de Surveillance des Prix pour qu'il soit vendu au même prix que les autres combustibles analogues. Dans ces conditions, le marché proposé, considéré en lui-même, ne soulève pas d'objection. D'autre part, les besoins annuels de la S.N.C.F. en combustibles de chauffage étant supérieurs à 15.000 tonnes, le marché projeté ne lui impose aucune charge spéciale.

M. BLUM-PICARD désire ajouter que l'anthracite artificiel coûte moins cher que l'anthracite naturel, de telle sorte que, si l'on se place au seul point de vue technique, on peut dire que le marché proposé se présente dans des conditions satisfaisantes.

M. GRIMPRET désire savoir quelle est la source des obligations juridiques auxquelles le domaine public se trouve tenu en cette affaire. Il croit qu'aucune autorisation ministérielle n'a été accordée à la Compagnie du Nord, ni d'ailleurs, sollicitée par elle, en ce qui concerne ses participations à la "Société des Combustibles Purifiés" et à la Compagnie "Anthracite de Lapugnoy".

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT ADJOINT explique que l'on se trouve en présence d'avis de la Commission de Vérification des Comptes qui ont été entérinés par décision ministérielle.

M. GRIMPRET demande en quoi cette décision crée une obligation pour la S.N.C.F.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT ADJOINT répond que la S.N.C.F. s'est trouvée substituée aux anciennes Compagnies dans leurs droits et obligations.

M. GRIMPRET demande pourquoi la Commission de Vérification des Comptes a décidé le rejet à terme au domaine privé de la Compagnie du Nord du solde du compte "Anthracite de Lapugnoy".

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT ADJOINT explique que la Commission avait, en 1934, émis l'avis que le solde du compte devrait être incorporé, à la fin de la concession de la Compagnie du Nord, au domaine privé des actionnaires. Les règles de gestion qu'elle avait tracées auraient d'ailleurs permis d'amortir, au moins partiellement, ce solde avant le 31 décembre 1950.

M. GRIMPRET ne s'explique pas pourquoi ce rejet au compte du domaine privé a été reporté à l'expiration de la concession.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT ADJOINT précise que cette décision a été prise après discussion et d'accord avec la Compagnie du Nord.

M. GRIMPRET voudrait savoir si ce rejet à terme, qui se justifiait dans une certaine mesure avant la création de la S.N.C.F., lie juridiquement la Société Nationale.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT ADJOINT indique que c'est précisément pour résoudre cette difficulté que la Commission de Vérification des Comptes a proposé, le 22 décembre 1938, dans son rapport n° 4438, de reporter, sans plus attendre, ledit compte

.....

au domaine privé de la Compagnie du Nord. Cette Compagnie a introduit contre la décision ministérielle entérinant ces propositions un pourvoi devant le Conseil d'Etat, et c'est à ce propos que la possibilité d'une transaction a été envisagée.

M. BOUFFANDEAU constate que, dès lors, la S.N.C.F. ne se trouve plus en présence d'un rejet à terme, mais d'un rejet immédiat du solde du compte au domaine privé de la Compagnie du Nord. En définitive, on transige sur une décision ministérielle et on en revient, par la transaction, au rejet à terme.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT SUPPLEANT précise qu'on transige sur une décision ministérielle qui fait l'objet d'un pourvoi.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT ADJOINT ajoute que la transaction a pour objet d'éviter les aléas et risques du procès.

M. TOUTEE fait observer que toute la question est de savoir ce que vaut le pourvoi.

M. GRIMPRET est bien d'accord.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT ADJOINT incline, personnellement, pour la transaction, étant donné les risques du procès.

M. LE PRESIDENT précise que, de toutes façons, la proposition de transaction sera soumise à l'approbation du Ministre des Travaux Publics. Il estime, quant à lui, qu'elle est avantageuse pour la S.N.C.F.

.....

M. GRIMPRET se déclare, en définitive, disposé à donner son accord sur la transaction qui est proposée à l'approbation du Conseil, étant donné qu'elle doit être soumise à la sanction du Ministre des Travaux Publics.

M. WINBERG craint que la décision prise par le Conseil n'influe grandement sur l'avis du Ministre.

M. CRESCENT estime que la position de la Société Nationale serait meilleure, s'il n'y avait pas eu, en 1934, un premier avis de la Commission de Vérification des Comptes, entériné par décision ministérielle et qui concluait au rejet à terme du compte au domaine privé.

M. JACQUET considère qu'il n'est pas assez renseigné pour pouvoir émettre un avis motivé.

M. LE PRESIDENT estime que chaque Administrateur a pu formuler librement son opinion et qu'il est nécessaire de prendre une décision concernant l'accord avec la Compagnie du Nord.

Il met aux voix les propositions du Rapporteur, tendant :

1°) d'une part, à approuver le marché (n° 7578) avec la Société "Anthracite de Lapugnoy" pour la fourniture annuelle de 15.000 T. de trenthra jusqu'au 31 décembre 1950;

2°) d'autre part, à donner l'accord du Conseil à la transaction intervenue avec la Compagnie du Nord, en vue de la liquidation immédiate et définitive de l'affaire, transaction qui doit être soumise pour approbation à M. le Ministre des Travaux Publics.

(M.M. René MAYER, GETTEN et THIRIEZ déclarent ne pas prendre part au vote).

Ces propositions sont adoptées à la majorité.

.....

Rapport d'ensemble sur l'évolution de la tarification pour la période du 1er janvier au 31 mars 1939.

QUESTION VIII - Rapport d'ensemble sur l'évolution de la tarification pour la période du 1er janvier au 31 mars 1939.

M. LE PRESIDENT estime que ce rapport témoigne des efforts qui ont été faits au point de vue tarifaire au cours du premier trimestre de 1939.

Il demande aux Membres du Conseil s'ils ont des observations à présenter.

Aucune observation n'étant formulée, le Conseil prend acte des renseignements qui lui sont donnés.

Questions diverses.

QUESTION IX - Questions diverses.

Vente de 68 obligations de l'emprunt russe 4 1/2 % 1909.

M. LE PRESIDENT demande au Conseil l'autorisation de procéder à l'aliénation de 68 obligations de l'emprunt russe 4 1/2 % 1909. En dépit de la très faible valeur de réalisation de ces titres, qui s'élève actuellement à 250 fr environ, c'est le Conseil d'Administration qui, en l'état actuel des délégations de pouvoirs, est seul compétent pour autoriser cette aliénation.

M. LE BESNERAIS précise que, lors d'un incendie consécutif à une collision de trains survenue le 14 février 1911 sur le Réseau de l'Etat, la valise d'un voyageur a été complètement brûlée, ainsi que les objets qu'elle contenait, parmi lesquels se trouvaient les 68 obligations précitées.

L'Administration des Chemins de fer de l'Etat responsable a remboursé à l'intéressé la somme de 34.726 fr 80, prix d'achat de ces obligations et est devenue propriétaire des duplicata des

titres détruits. Ce sont ces duplicata que les Services Financiers de la S.N.C.F. proposent de vendre, à leur cours actuel.

39

M. LE PRESIDENT met aux voix ces propositions, qui sont adoptées à l'unanimité.

La séance est levée à 11 heures 10.

Le Vice-Président
du Conseil d'Administration,

GRIMPRET

Le Président
du Conseil d'Administration,

GUINAND

PROJET DE CALENDRIER

pour la préparation de l'Assemblée Générale de 1940

Date proposée pour l'Assemblée Générale : 27 juin 1940

	: Examen par le C.D. :	: Décision du C.A. :
(Nomination d'une sous-commission	9 avril	10 avril
(Fixation de la date de l'Assemblée Générale		
(Approbation des comptes et bilans	30 avril - 7 mai	8 mai (1)
(Approbation du rapport sur la marche de la Société		
(Fixation de l'heure et du lieu de l'Assemblée Générale et de son ordre du jour, établissement de la formule de pouvoir et des résolutions à soumettre à l'Assemblée	28 mai - 4 juin	5 juin (2)

- (1) S'agissant de documents devant être approuvés ou de formalités devant être accomplies 40 jours avant l'Assemblée Générale, cette date pourrait être reportée au mercredi 15 mai, mais la Pentecôte tombe le 12 mai. Le dernier délai est le 17 mai.
- (2) C'est la date extrême pouvant être envisagée, car il s'agit de formalités devant être accomplies 15 ou 16 jours avant l'Assemblée Générale, soit le 10 ou le 11 juin au plus tard. Mais si le rapport au Conseil doit être mis à la disposition des actionnaires 15 jours avant l'Assemblée Générale, soit le 11 juin au plus tard, il doit être mis quelques jours auparavant à la disposition de la Commission des Comptes. Celle-ci, en effet, doit l'examiner et en faire état dans son rapport qui, lui aussi, doit être mis à la disposition des actionnaires 15 jours avant l'Assemblée Générale.

RAPPÉ DU CALENDRIER

suivi pour la préparation de l'Assemblée Générale de 1939

	: Examen par le C.D.	: Décision du C.A.
(Fixation de la date de l'Assemblée Générale (au 29 juin)	:	:
(Nomination d'une sous-commission chargée d'examiner les documents comptables et d'établir les bases du rapport que le Conseil doit présenter à l'Assemblée (1).	2 mai	3 mai
(Approbation des comptes et bilans (2).	11 et 16 mai	17 mai
(Approbation du rapport sur la marche de la Société	:	:
(Fixation de l'heure et du lieu de l'Assemblée Générale et de son ordre du jour, établissement de la formule de pouvoir et des résolutions à soumettre à l'Assemblée	6 juin	7 juin

(1) Cette sous-commission comprenait { 2 membres du Comité { M. BOUFFANDEAU
M. FREDULT
3 membres du Conseil { M. TOUTEE
M. MOREAU-NERET
M. JACQUET

(s) La sous-commission a examiné les comptes les 6 et 9 mai 1939.

Comité de Direction

Séance du 9 avril 1940

- Questions diverses -

Below

Russ - C. Fred. Off. D. Jan 23rd 1960 (Ug. 30m) del. Stages
by marker. Sed. traps at base of bedrock to road. C. d. f. W & m. c. s. s. l. g. b. 4
ft. in depth.

Memoirs - Amos. I saw a Bonaparte at 68 and 70. Am. sign. in
front of L.H. as L. H. of Am. Republics in France etc. and

Extrait du P.V. de la séance du Comité de Direction
du 9 avril 1940

QUESTION X - Questions diverses

- a) Délégation de signature
à M. ARON

P.V. court

Les actes engageant la Société Nationale délibérés par le Conseil d'Administration ou le Comité de Direction devant porter, pendant la suppléance du Président, les signatures conjointes des deux Vice-Présidents et l'un de ceux-ci pouvant être, momentanément, empêché de signer, le Comité donne délégation à M. ARON, pendant cette suppléance, et par application des articles 14 et 15 des Statuts, pour la signature des dits actes.

Sténo revue et corrigée.-

M. GRIMPRET.- Une note vous a été distribuée afin de déléguer à M. ARON les pouvoirs nécessaires pour signer les actes engageant la S.N.C.F. dans le cas où M. MARLIO ou moi-même ne pourrions le faire pendant l'absence de M. le Président GUINAND.

Il n'y a pas d'observations ? La proposition est approuvée.

En vue de la séance
du Comité de Direction
du 9 avril 1940

6 avril 1940

6 avril 1940

NOTE pour le COMITE de DIRECTION

L'article 15 des Statuts de la S.N.C.F. stipule dans son
1^{er} paragraphe que :

"Sous réserve des dispositions de l'avant-dernier alinéa
"de l'article 14, les actes engageant la Société Nationale
"délibérés par le Conseil d'Administration ou le Comité,
"devront porter les signatures conjointes du Président du
"Conseil d'Administration et d'un Vice-Président avec faculté
"de délégation à des Membres du Comité de Direction".

De son côté, l'avant-dernier alinéa de l'article 14 est
rédigé comme suit :

"Le Comité de Direction décide des délégations de
"signature à confier à l'un de ses membres ou à tout autre
"mandataire général ou spécial pour l'exécution des actes
"délibérés par le Conseil ou le Comité et les opérations
"nécessitées par la gestion courante de la Société Nationale,
"notamment....."

Le Président du Conseil d'Administration étant, ainsi
qu'il en a été rendu compte au Comité de Direction dans sa
réunion du 2 avril dernier, suppléé actuellement par suite

....

d'empêchement, les actes engageant la Société Nationale délibérés par le Conseil d'Administration ou le Comité devront porter, pendant cette suppléance, les signatures conjointes des deux Vice-Présidents. L'un de ceux-ci pouvant être momentanément empêché de signer, il est proposé au Comité, en application des dispositions rappelées ci-dessus, de donner délégation à M. ARON, tant que durera l'empêchement du Président, pour la signature des actes engageant la Société Nationale délibérés par le Conseil d'Administration ou le Comité.

6 avril

40

Monsieur le Président,

Vous voudrez bien trouver ci-joint deux affaires dont M. LE BESNERAIS demande l'inscription à l'ordre du jour du Comité de Direction du 9 courant. La première concerne le Consortium Forestier et Maritime; la deuxième est un marché avec la C.I.M.T.

D'autre part, on m'annonce pour la journée de lundi une note sur le programme de construction de locomotives et de matériel roulant pour 1941, note qui serait également soumise au Comité du lendemain.

Vous voudrez bien trouver également ci-joint :

- 1°) le compte rendu de la délégation de pouvoirs,
- 2°) une note que j'ai préparée pour vous et qui concerne la préparation de l'Assemblée Générale,
- 3°) la sténographie revue et corrigée de la séance du Comité de Direction du 2 avril.

Signé : G. GRÉLAT

6 avril

40

Monsieur le Président,

Vous voudrez bien trouver ci-joint deux affaires dont M. LE BESNERAIS demande l'inscription à l'ordre du jour du Comité de Direction du 9 courant. La première concerne le Consortium Forestier et Maritime; la deuxième est un marché avec la C.I.M.T.

D'autre part, on m'annonce pour la journée de lundi une note sur le programme de construction de locomotives et de matériel roulant pour 1941, note qui serait également soumise au Comité du lendemain.

Vous voudrez bien trouver également ci-joint :

- 1°) le compte rendu de la délégation de pouvoirs,
- 2°) une note que j'ai préparée pour vous et qui concerne la préparation de l'Assemblée Générale,
- 3°) la sténographie revue et corrigée de la séance du Comité de Direction du 2 avril.

G. GRÉLAT

10 AVR 1939

CONFIDENTIEL

Transmis à M. GRELAT

A TITRE DE PRÉAVIS
ET SOUS RÉSERVE DU MEMENTO DÉFINITIF
DE LA PART DE
MONSIEUR LE DIRECTEUR GÉNÉRAL
LE SECRÉTAIRE DE LA DIRECTION GÉNÉRALE

COMITE DE DIRECTION
du 9 Avril 1940

QUESTION N° I

Adoption du procès-verbal.

Le procès-verbal est approuvé avec une adjonction pour rendre compte du remplacement de M. le Président GUINAND par M. le Président GRIMPRET.

10 AVR 1939

CONFIDENTIEL

Transmis à M. GRELAT

A TITRE DE PRÉAVIS
ET SOUS RÉSERVE DU MEMENTO DÉFINITIF
DE LA PART DE
MONSIEUR LE DIRECTEUR GÉNÉRAL
LE SECRÉTAIRE DE LA DIRECTION GÉNÉRALE

COMITE DE DIRECTION

du 9 Avril 1940

QUESTIONS DIVERSES

Délégations de signatures en l'absence de M. le Président.

Approuvé.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS
88 RUE SAINT-LAZARE PARIS IX . TEL. TRINITÉ 73-00

LE SECRÉTAIRE GÉNÉRAL
DU
CONSEIL D'ADMINISTRATION

le 6 avril

19 40

Monsieur le Président,

Vous voudrez bien trouver ci-joint deux affaires dont M. LE BESNERAIS demande l'inscription à l'ordre du jour du Comité de Direction du 9 courant. La première concerne le Consortium Forestier et Maritime; la deuxième est un marché avec la C.I.M.T.

D'autre part, on m'annonce pour la journée de lundi une note sur le programme de construction de locomotives et de matériel roulant pour 1941, note qui serait également soumise au Comité du lendemain.

Vous voudrez bien trouver également ci-joint :

- 1°) le compte rendu de la délégation de pouvoirs,
- 2°) une note que j'ai préparée pour vous et qui concerne la préparation de l'Assemblée Générale,
- 3°) la sténographie revue et corrigée de la séance du Comité de Direction du 2 avril.

G. Guille

8 avril 1940

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Comité de Direction

Séance du mardi 9 avril 1940
88, rue Saint-Lazare, à 15 heures

ORDRE DU JOUR DEFINITIF

=====

I - Adoption du procès-verbal.

II - Comptes rendus hebdomadaires :

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

II^{bis} - Compte rendu de la délégation
de pouvoirs donnée par le Comité
de Direction dans sa séance du
30 août 1939.

III - Marchés et Commandes :

- (+) - Marché avec la Compagnie Industrielle de Matériel de Transport (C.I.M.T.) pour l'exécution de petites réparations ou levages de machines et tenders (Durée un an, avec faculté de reconduction pour deux périodes successives de six mois, - Dépense 25 millions environ pour deux ans).

.....

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

IV - Service Commercial :

- Relèvement des tarifs et allocation du service de factage et de camionnage aux gares de Nantes pour la desserte de Nantes (178.700 habitants);
- extension de ce service aux marchandises transportées par wagon complet;
 - création d'un service de factage et de camionnage à la gare de Pont-Rousseau pour la desserte de la localité de Rezé (12.300 habitants);
 - substitution d'un traité unique passé avec la Société des anciens Etablissements Paul Grandjouan aux divers traités conclus entre ses prédécesseurs (M.M. LUCAS-UNDERBERG) et les Régions Ouest et Sud-Ouest.

V - Projets :

- Gare de Boulogne-ville et abords : achèvement de la gare de marée, suppression des P.M. nos 143, 144 et 144^{bis} et construction d'un pont-route sur la Liane (4.050.000 fr) (Suite à la décision du Comité de Direction du 2 avril) (1)

VI - Assemblée générale des actionnaires de la S.N.C.F.

VII - Projet d'arrangement fixant les conditions dans lesquelles le service des marchandises sera assuré par la Compagnie du Chemin de fer Métropolitain de Paris sur la ligne de Paris-Luxembourg à Massy-Palaiseau et l'embranchement de Bourg-la-Reine à Sceaux-Robinson (Suite à la décision du Comité de Direction du 5 mars).

.....

(1) Une note a été distribuée le 28 mars 1940.

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

(+)

VIII - Consortium Forestier et
Maritime.

- Questions diverses -

(*) Question n'ayant pas figuré sur l'ordre du jour précédent
distribué.

Comité de Direction

Séance du 9 avril 1940

Additif à l'Ordre du jour définitif

Distribution faite le 8 avril 1940

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Comité de Direction

Séance du mardi 9 avril 1940
88, rue Saint-Lazare, à 15 heures

ADDITIF A L'ORDRE DU JOUR DEFINITIF
=====

Avant " Questions diverses "

insérer :

IX - Mesures en faveur des familles d'agents
victimes de la guerre.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Comité de Direction
-----Séance du mardi 9 avril 1940
88, rue Saint-Lazare, à 15 heures
-----ADDITIF A L'ORDRE DU JOUR DEFINITIF
=====Avant " Questions diverses "

insérer :

IX - Mesures en faveur des familles d'agents
victimes de la guerre.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Comité de Direction
-----Séance du mardi 9 avril 1940
88, rue Saint-Lazare, à 15 heures
-----ADDITIF A L'ORDRE DU JOUR DEFINITIF
=====Avant " Questions diverses "

insérer :

IX - Mesures en faveur des familles d'agents
victimes de la guerre.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Comité de Direction

Séance du mardi 9 avril 1940
88, rue Saint-Lazare, à 15 heures

ADDITIF A L'ORDRE DU JOUR DEFINITIF
=====

Avant " Questions diverses "

insérer :

IX - Mesures en faveur des familles d'agents
victimes de la guerre.

Comité de Direction

Séance du 9 avril 1940

Ordre du jour définitif

Distribution faite le 8 avril 1940

8 avril 1940

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Comité de Direction

Séance du mardi 9 avril 1940
88, rue Saint-Lazare, à 15 heures

ORDRE DU JOUR DEFINITIF

=====

I - Adoption du procès-verbal.

II - Comptes rendus hebdomadaires :

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

2°) Trésorerie.

II^{bis} - Compte rendu de la délégation
de pouvoirs donnée par le Comité
de Direction dans sa séance du
30 août 1939.

III - Marchés et Commandes :

- (+) - Marché avec la Compagnie Industrielle de Matériel
de Transport (C.I.M.T.) pour l'exécution de petites
réparations ou "levages" de machines et tenders (Durée
un an, avec faculté de reconduction pour deux périodes
successives de six mois, - Dépense 25 millions environ
pour deux ans).

.....

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

IV - Service Commercial :

- (+) Relèvement des tarifs et allocations du service de factage et de camionnage aux gares de Nantes pour la desserte de Nantes (178.700 habitants) ;
- extension de ce service aux marchandises transportées par wagon complet ;
 - création d'un service de factage et de camionnage à la gare de Pont-Rousseau pour la desserte de la localité de Rezé (12.300 habitants) ;
 - substitution d'un traité unique passé avec la Société des anciens Etablissements Paul Grandjouan aux divers traités conclus entre ses prédécesseurs (M.M. LUCAS-UNDERBERG) et les Régions Ouest et Sud-Ouest.

V - Projets :

- Gare de Boulogne-ville et abords : achèvement de la gare de marée, suppression des P.N. n^{os} 143, 144 et 144^{bis} et construction d'un pont-route sur la Liane (4.050.000 fr) (Suite à la décision du Comité de Direction du 2 avril) (1)

VI - Assemblée générale des actionnaires de la S.N.C.F.

VII - Projet d'arrangement fixant les conditions dans lesquelles le service des marchandises sera assuré par la Compagnie du Chemin de fer Métropolitain de Paris sur la ligne de Paris-Luxembourg à Massy-Palaiseau et l'embranchement de Bourg-la-Reine à Sceaux-Robinson (Suite à la décision du Comité de Direction du 5 mars).

.....

(1) Une note a été distribuée le 28 mars 1940.

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

(+)

VIII - Consortium Forestier et
Maritime.

- Questions diverses -

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

8 avril 1940

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Comité de Direction

Séance du mardi 9 avril 1940
88, rue Saint-Lazare, à 15 heures

ORDRE DU JOUR DEFINITIF

=====

I - Adoption du procès-verbal.

II - Comptes rendus hebdomadaires :

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

2°) Trésorerie.

II^{bis} - Compte rendu de la délégation
de pouvoirs donnée par le Comité
de Direction dans sa séance du
30 août 1939.

III - Marchés et Commandes :

- (+) - Marché avec la Compagnie Industrielle de Matériel
de Transport (C.I.M.T.) pour l'exécution de petites
réparations ou "levages" de machines et tenders (Durée
un an, avec faculté de reconduction pour deux périodes
successives de six mois, - Dépense 25 millions environ
pour deux ans).

.....

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

IV - Service Commercial :

- (+) Relèvement des tarifs et allocations du service de factage et de camionnage aux gares de Nantes pour la desserte de Nantes (178.700 habitants) ;
- extension de ce service aux marchandises transportées par wagon complet ;
 - création d'un service de factage et de camionnage à la gare de Pont-Rousseau pour la desserte de la localité de Rezé (12.300 habitants) ;
 - substitution d'un traité unique passé avec la Société des anciens Etablissements Paul Grandjouan aux divers traités conclus entre ses prédécesseurs (M.M. LUCAS-UNDERBERG) et les Régions Ouest et Sud-Ouest.

V - Projets :

- Gare de Boulogne-ville et abords : achèvement de la gare de marée, suppression des P.N. nos 143, 144 et 144^{bis} et construction d'un pont-route sur la Liane (4.050.000 fr) (Suite à la décision du Comité de Direction du 2 avril) (1)

VI - Assemblée générale des actionnaires de la S.N.C.F.

- VII - Projet d'arrangement fixant les conditions dans lesquelles le service des marchandises sera assuré par la Compagnie du Chemin de fer Métropolitain de Paris sur la ligne de Paris-Luxembourg à Massy-Palaiseau et l'embranchement de Bourg-la-Reine à Sceaux-Robinson (Suite à la décision du Comité de Direction du 5 mars).

.....

(1) Une note a été distribuée le 28 mars 1940.

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

(+)

VIII - Consortium Forestier et
Maritime.

- Questions diverses -

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

8 avril 1940

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Comité de Direction

Séance du mardi 9 avril 1940
88, rue Saint-Lazare, à 15 heures

ORDRE DU JOUR DEFINITIF
=====

I - Adoption du procès-verbal.

II - Comptes rendus hebdomadaires :

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

2°) Trésorerie.

II^{bis} - Compte rendu de la délégation
de pouvoirs donnée par le Comité
de Direction dans sa séance du
30 août 1939.

III - Marchés et Commandes :

- (+) - Marché avec la Compagnie Industrielle de Matériel
de Transport (C.I.M.T.) pour l'exécution de petites
réparations ou "levages" de machines et tenders (Durée
un an, avec faculté de reconduction pour deux périodes
successives de six mois, - Dépense 25 millions environ
pour deux ans).

.....

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

IV - Service Commercial :

- (+)
- Relèvement des tarifs et allocations du service de factage et de camionnage aux gares de Nantes pour la desserte de Nantes (178.700 habitants) ;
 - extension de ce service aux marchandises transportées par wagon complet ;
 - création d'un service de factage et de camionnage à la gare de Pont-Rousseau pour la desserte de la localité de Rezé (12.300 habitants) ;
 - substitution d'un traité unique passé avec la Société des anciens Etablissements Paul Grandjouan aux divers traités conclus entre ses prédécesseurs (M.M. LUCAS-UNDERBERG) et les Régions Ouest et Sud-Ouest.

V - Projets :

- Gare de Boulogne-ville et abords : achèvement de la gare de marée, suppression des P.N. nos 143, 144 et 144^{bis} et construction d'un pont-route sur la Liane (4.050.000 fr) (Suite à la décision du Comité de Direction du 2 avril) (1)

VI - Assemblée générale des actionnaires de la S.N.C.F.

VII - Projet d'arrangement fixant les conditions dans lesquelles le service des marchandises sera assuré par la Compagnie du Chemin de fer Métropolitain de Paris sur la ligne de Paris-Luxembourg à Massy-Palaiseau et l'embranchement de Bourg-la-Reine à Sceaux-Robinson (Suite à la décision du Comité de Direction du 5 mars).

.....

(1) Une note a été distribuée le 28 mars 1940.

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

(+)

VIII - Consortium Forestier et Maritime.

- Questions diverses -

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

Comité de Direction

Séance du 9 avril 1940

Ordre du jour

Distribution faite le 6 avril 1940

5 avril 1940

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Comité de Direction
-----Séance du mardi 9 avril 1940
88, rue Saint-Lazare, à 15 heures
-----ORDRE DU JOUR
-----I - Adoption du procès-verbal.II - Comptes rendus hebdomadaires :1^{re}) Trafic, recettes, mouvement, etc...2^{re}) Trésorerie.II^{bis} - Compte rendu de la délégation
de pouvoirs donnée par le Comité
de Direction dans sa séance du
30 août 1939.III - Marchés et commandes

IV - Service Commercial

""

V - Projets

- Gare de Boulogne-ville et abords : achèvement de la gare de marée, suppression des P.N. n^{os} 143, 144 et 144 bis, et construction d'un pont-route sur la Liane (4.050.000 fr). (Suite à la décision du Comité de Direction du 2 avril). (1)

VI - Assemblée générale des actionnaires de la S.N.C.F.

- VII - Projet d'arrangement fixant les conditions dans lesquelles le service des marchandises sera assuré par la Compagnie du Chemin de fer Métropolitain de Paris sur la ligne de Paris-Luxembourg à Massy-Palaiseau et l'embranchement de Bourg-la-Reine à Sceaux-Robinson. (Suite à la décision du Comité de Direction du 5 mars).

- Questions diverses -

(1) Une note a été distribuée le 28 mars 1940.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Comité de Direction

Séance du mardi 9 avril 1940
88, rue Saint-Lazare, à 15 heures

ORDRE DU JOUR

- I - Adoption du procès-verbal.
- II - Comptes rendus hebdomadaires :
 - 1^{re}) Trafic, recettes, mouvement, etc...
 - 2^{re}) Trésorerie.
- II^{bis} - Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Comité de Direction dans sa séance du 30 août 1939.
- III - Marchés et commandes

IV - Service Commercial

""

V - Projets

- Gare de Boulogne-ville et abords : achèvement de la gare de marée, suppression des P.N. n^{os} 143, 144 et 144 bis, et construction d'un pont-route sur la Liane (4.050.000 fr). (Suite à la décision du Comité de Direction du 2 avril). (1)

VI - Assemblée générale des actionnaires de la S.N.C.F.

- VII - Projet d'arrangement fixant les conditions dans lesquelles le service des marchandises sera assuré par la Compagnie du Chemin de fer Métropolitain de Paris sur la ligne de Paris-Luxembourg à Massy-Palaiseau et l'embranchement de Bourg-la-Reine à Sceaux-Robinson. (Suite à la décision du Comité de Direction du 5 mars).

- Questions diverses -

(1) Une note a été distribuée le 28 mars 1940.

.....

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Comité de Direction

Séance du mardi 9 avril 1940
88, rue Saint-Lazare, à 15 heures

ORDRE DU JOUR
-----I - Adoption du procès-verbal.II - Comptes rendus hebdomadaires :1^{re}) Trafic, recettes, mouvement, etc...2^e) Trésorerie.

II bis - Compte rendu de la délégation
de pouvoirs donnée par le Comité
de Direction dans sa séance du
30 août 1939.

III - Marchés et commandes

""

.....

IV - Service Commercial

""

V - Projets

- Gare de Boulogne-ville et abords : achèvement de la gare de marée, suppression des P.N. n^{os} 143, 144 et 144 bis, et construction d'un pont-route sur la Liane (4.050.000 fr). (Suite à la décision du Comité de Direction du 2 avril). (1)

VI - Assemblée générale des actionnaires de la S.N.C.F.

- VII - Projet d'arrangement fixant les conditions dans lesquelles le service des marchandises sera assuré par la Compagnie du Chemin de fer Métropolitain de Paris sur la ligne de Paris-Luxembourg à Massy-Palaiseau et l'embranchement de Bourg-la-Reine à Sceaux-Robinson. (Suite à la décision du Comité de Direction du 5 mars).

- Questions diverses -

(1) Une note a été distribuée le 28 mars 1940.