

7h2M65/1

Novembre 1991

-4 NOV. 1941

ALS

SOCIETE NATIONALE
DES
CHEMINS DE FER FRANCAIS

Secrétariat
du Conseil d'Administration

LETTRES RECUES ET EXPÉDIÉES

A²⁸

SECRETARIAT D'ETAT
AUA COMMUNICATIONS

Paris, le 21 octobre 1941

Direction Générale
des Transports

5ème Bureau

Région Sud-Ouest

COPIE

Gare de Bordeaux-St-Louis

Extension et transformation
de la gare et suppression
du P.N. n° 1

Midi : 498-55

LE SECRETAIRE D'ETAT

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

Vous m'avez présenté, le 4 juillet 1939, un projet financier relatif à l'extension et à la transformation de la gare de Bordeaux-St-Louis, comme conséquence de la pénétration dans cette gare de la ligne de ceinture de Bordeaux.

Ce projet était présenté en exécution d'une réserve de la décision ministérielle du 15 mai 1929 qui a approuvé au seul point de vue technique les installations dont il s'agit.

A la suite d'observations formulées par le Service Technique des Transports, vous m'avez adressé, le 31 juillet 1941, de nouveaux documents rectifiés.

Ce projet rectifié comprend d'une part, un projet d'ensemble, d'autre part, un projet fictif destiné à déterminer la part de l'Etat afférente à la réception, dans la gare de Bordeaux-St-Louis, de la ligne de Ceinture. Il prévoit notamment la réalisation des dispositions suivantes :

1° - les modifications des installations de la gare (bâti-
ments des voyageurs, bâtiment annexe, halle aux messageries,
voies à quai, voies de Grande et Petite Vitesse), prévues au pro-
jet du 3 janvier 1929 et approuvées, au point de vue technique,
par la décision du 15 mai 1929 ;

2° - L'installation de l'éclairage et de la force motrice
prévue au projet spécial présenté le 6 juillet 1934 et approuvé
également au point de vue technique par la décision ministérielle
du 2 octobre 1935 ;

1111

3° - la suppression du P.N. n° 1 de Ravezies comportant l'établissement d'un passage inférieur et d'un couloir souterrain conformément aux dispositions prévues au projet spécial présenté le 28 septembre 1932 par la Compagnie du Midi, et approuvé par décision du 3 avril 1933.

Les détails des dispositions à réaliser sont décrits dans la notice explicative et sur les plans joints au dossier.

Après examen par le Service Technique des Transports, j'approuve le projet présenté le 4 juillet 1939, avec les rectifications du 31 juillet 1941, et je fixe ainsi qu'il suit la répartition de la dépense de 26.208.500 fr à laquelle se monte le projet complet en principal :

A.- à la charge de l'Etat (montant du projet fictif)...	11.108.500 fr
B.- Participation forfaitaire des Collectivités	11.600.000 fr
C.- à la charge de la S.N.C.F. conformément au tableau ci-après :	
I - au compte des travaux complémentaires, en principal	3.500.000 fr
II - Installations et matériel supprimés	
a) coût primitif, en principal, de ces installations, évalué à	85.100 fr
b) reprise des matériaux utilisables, évalués à ...	67.800 fr

étant entendu que :

1° - la part de l'Etat (montant du projet fictif) sera diminuée du montant des matériaux utilisables figurant à ce projet fictif soit 470.000 fr.

2° - les imputations seront faites conformément aux prescriptions de la circulaire du 20 mai 1902 et de la décision du 11 septembre 1939.

J'adresse copie de la présente décision à M. le Préfet de la Gironde, chargé de la notifier aux collectivités intéressées.

Pour le Ministre et par autorisation,
Le Directeur Général des Transports,

Signé : René CLAUDON.

SECRETARIAT D'ETAT
aux
COMMUNICATIONS

Paris, le 22 octobre 1941

Direction Générale
des Transports

C O P I E

5^e Bureau
--

Le Secrétaire d'Etat

Matériel moteur - loco-
motives à vapeur

à Monsieur le Président du Conseil d'Ad-
ministration de la Société Nationale
des Chemins de fer.

-
Transformation de 29 loco-
motives 230C.00I à 084 de
la Région Sud-Ouest

M.R. 350.12

Vous m'avez présenté, le 17 septembre 1941, un projet re-
latif à l'application de la surchauffe et d'un échappement per-
fectionné à 29 locomotives série 230.C.00I à 084 de la Région du
Sud-Ouest et de cylindres HP à tiroirs cylindriques à 17 de ces
locomotives, dans le but de réduire leur consommation de com-
bustible et d'améliorer leur rendement. Ces locomotives seraient
mises, après transformation, à la disposition de la Région de
l'Ouest dont le parc des machines de ce type est insuffisant.

Ce projet qui ne figure pas au budget d'établissement de
l'exercice 1941, comporte, suivant le détail estimatif qui y
est joint, une dépense brute de 3.146.500 fr dont 2.914.500 fr
imputables au compte de l'er établissement de matériel roulant.

Vous indiquez que cette dernière dépense serait échelonnée
à raison de :

500.000 fr en 1941
2.414.500 fr en 1942

Le Service technique des Transports consulté a fait ob-
server après vérification que :

1°- les frais de dépose et de repose pour l'application des
surchauffeurs doivent être évalués à 1.000 fr par machine;

2°- la dépense imputable au compte de l'er établissement doit
être diminuée des frais de réparation économisés par la modifi-
cation, frais qui restent imputables au compte d'exploitation.

Compte tenu d'une part de ces observations, d'autre part
des difficultés d'approvisionnement du charbon et de la réduc-
tion considérable de la puissance du parc moteur entraînée par

....

les prélèvements de locomotives à vapeur opérés par les autorités occupantes, j'approuve le projet présenté dont le montant brut rectifié s'élève à :

$(98.500 + 10.000 - 5.900 - 800 + 1000 + 500) 29 = 2.995.700$ frs
et dont le montant net imputable sur les crédits d'engagement ouverts au budget d'établissement de la Société Nationale s'élève à :

$$2.995.700 - (1.000 + 500) 29 = 2.952.200 \text{ fr.}$$

Il est entendu que :

I.- Les imputations, tant en dépenses qu'en recettes, faites suivant la circulaire ministérielle du 20 mai 1902 et la décision du 11 septembre 1939, seront les suivantes :

1°- Travaux de 1^{er} établissement de matériel roulant : somme nette (déduction faite du coût primitif des organes supprimés) évaluée en principal à :

$$2.952.200 - (4.000 + 4.000) 29 = 2.720.200 \text{ fr}$$

2°- Sous-compte de "matériel supprimé"

a) coût primitif des organes supprimés évalués à :

$$(4.000 + 4.000) 29 = 232.000 \text{ fr}$$

b) reprise des matériaux récupérés évalués à :

$$(3.300 + 200) 29 = 101.500 \text{ fr}$$

3°- Compte d'exploitation :

a) frais de dépose et de repose des organes supprimés ou conservés
 $(1.000 + 500) 29 = 43.500 \text{ fr}$

b) frais de réparation économisés par la modification :
 $(5.900 + 800) 29 = 194.300 \text{ fr}$

c) substitution de cylindres HP à tiroirs cylindriques aux cylindres HP à tiroirs plans:
 $(72.000 + 3.000 - 11.000) 17 = \underline{1.088.000 \text{ fr}}$

1.325.800 fr

II.- La répartition entre les exercices 1941 et 1942 des dépenses imputables au compte de 1er établissement devra être rectifiée pour tenir compte de l'observation 2° ci-dessus, et portée à ma connaissance.

III.- Les crédits nécessaires pour l'exercice en cours seront prélevés sur la somme à valoir pour imprévus du budget de 1er établissement du programme ordinaire de 1941 - matériel roulant autre que neuf.

IV.- La dépense à payer en 1941 et pendant les exercices suivants devra rester dans la limite des crédits de paiement inscrits à cet effet aux budgets de travaux de 1er établissement de matériel roulant autres que les acquisitions de matériel neuf de la S.N.C.F. régulièrement approuvés pour ces exercices.

Signé : CLAUDON.

SECRETARIAT D'ETAT
AUX COMMUNICATIONS

COPIE

Direction Générale
des Transports

Service Economique

Paris, le 27 octobre 1941

2ème Bureau

Amélioration du camionnage
dans les centres urbains

C.F.2-2531

LE SECRETAIRE D'ETAT AUX COMMUNICATIONS

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

Mon attention vient d'être appelée sur les conditions précaires dans lesquelles sont actuellement assurés certains services de camionnage de la S.N.C.F..

En effet, ces services qui, en vertu de contrats qui les lient à la Société Nationale des Chemins de fer, bénéficient d'une sorte de monopole des colis domicile, ne peuvent pas, dans cette période de pénurie, jouir d'un monopole parallèle pour la répartition des carburants, lubrifiants et pneumatiques.

Il arrive, dès lors, que, dans les grandes villes, notamment en fin de mois, le service du camionnage ne puisse être assuré par les camionneurs officiels, alors que d'autres transporteurs pourraient disposer du matériel et des matières premières nécessaires.

Et d'ailleurs, il semble que les camionneurs de la S.N.C.F., particulièrement dans certains grands centres urbains, aient leur part de responsabilité dans cet état de choses car, se croyant assurés, en effet, d'une répartition privilégiée, ils n'ont pas fait un effort suffisant pour équiper leurs camions en vue de l'emploi des carburants de remplacement.

Dans ces conditions, j'estime que, en dépit des contrats qui lient la Société Nationale des Chemins de fer à ces camionneurs, elle est dispensée de l'obligation de leur confier la totalité des marchandises à camionner, lorsque le camionneur contractant n'a pas les moyens d'exécuter les transports.

.....

Afin de remédier aux déficiences signalées, la Société Nationale des Chemins de fer pourrait passer des contrats avec d'autres camionneurs pour assurer des transports de complément.

Deux modalités seraient à envisager :

1°) les camionneurs de complément sont des sous-traitants du camionneur officiel ;

2°) l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées désigne, en exécution de la loi sur les priorités, des camionneurs de complément ou les fait désigner par le Service de Répartition de Frêt.

La première de ces formules, aboutissant à une solution d'entente, serait recommandable toutes les fois qu'elle pourrait être appliquée.

Je vous invite en conséquence à étudier les moyens de réaliser les mesures suggérées ci-dessus et à me faire connaître, le plus tôt possible, les résultats de cette étude.

LE SECRETAIRE D'ETAT AUX COMMUNICATIONS,

Signé : BERTHELOT.

As

SECRETARIAT D'ETAT
AUX COMMUNICATIONS

Paris, le 29 octobre 1941

Direction Générale
des Transports

5ème Bureau

Région Sud-Est

COPIE

Ligne de La Ferté-Hauterive
à Gannat

Mise à voie unique

S.E. 3-1

LE SECRETAIRE D'ETAT

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

Par lettre D. 3412/0 du 15 juillet 1941, vous m'avez
demandé l'autorisation de mettre à voie unique, sur une lon-
gueur de 32 km, la ligne de La Ferté-Hauterive à Gannat.

Les rails lourds et de grande longueur à provenir de
cette opération seraient utilisés pour un renouvellement de
rails compris au programme de 1941.

Après examen par les Services Economique et Technique
des Transports, j'autorise la mise à voie unique de la ligne
dont il s'agit.

Pour le Ministre et par autorisation,
Le Directeur Général des Transports,

Signé : René CLAUDON.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

--:--:--:--:--

D 9239382/I/39

n° 9 131 Te

C O P I E

Paris, le 21 octobre 1941

Le Directeur Général de la S.N.C.F.

à Monsieur CHADENSON
Directeur Général du Réseau des Chemins de fer de
la Méditerranée au Niger - ALGER -

Le Conseil d'Administration de la S.N.C.F. a bien voulu, dans sa séance du 8 octobre 1941, approuver la cession, au réseau des Chemins de fer de la Méditerranée au Niger, du matériel roulant moteur et remorqué suivant, qui a fait l'objet de ma lettre n° D 9239382/I du 27 septembre 1941 :

4 locomotives 140 G
2 machines de manoeuvre 3.A.M.
150 wagons-tombereaux unifiés de 20 T
3 autorails de Dietrich de 640 CV

Il a, en même temps, approuvé le principe du règlement financier qui a été proposé à M. le Secrétaire d'Etat aux Communications par ma lettre D 923933/5 du 16 juillet 1941 et dont je vous ai rappelé les modalités dans ma lettre du 27 septembre précitée.

Dans cette dernière lettre, je vous ai indiqué que je vous enverrais ultérieurement un état donnant le détail des sommes à recouvrer par la S.N.C.F. pour la cession du matériel dont il s'agit, sommes calculées sur la base des conditions du règlement financier qui vient d'être approuvé par le Conseil de la S.N.C.F.

J'ai l'honneur de vous faire parvenir ci-joint cet état et je vous serais très obligé de me faire connaître le plus tôt possible si vous êtes d'accord à son sujet.

Je rappelle que le matériel intéressé est arrivé à Marseille et est prêt à être embarqué sur le premier bateau susceptible de le recevoir.

La valeur des pièces de rechange, le prix des études et des transformations entraînées par les modifications à apporter aux autorails ainsi que le montant des frais d'acheminement du matériel jusqu'au port d'embarquement feront, comme je vous l'ai indiqué, l'objet de factures distinctes.

(s) LE BESNERAIS.

Aes

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 24 octobre 1941.

D 631-6

- C O P I E -

Monsieur le Ministre,

Par dépêche du 30 septembre 1941, vous avez bien voulu m'informer des observations qu'appellent de votre part le rapport sur les résultats de notre exploitation pour le 1^{er} semestre et notre projet de budget révisé à la date du 1^{er} juillet, que je vous ai adressés respectivement les 14 août et 8 septembre dernier.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que nous avons examiné avec attention chacune de ces observations et de vous demander de bien vouloir trouver, exposées ci-après, les explications complémentaires auxquelles elles nous paraissent devoir donner lieu.

Recettes du trafic.

Vous observez, d'abord, que les recettes comptables de marchandises pour les 25 premières semaines ajoutées aux chiffres publiés tant en ce qui concerne la même période pour les recettes voyageurs qu'en ce qui concerne la 26^{ème} semaine pour les recettes voyageurs et marchandises feraient ressortir un total de 7.800 millions, alors que l'évaluation donnée dans notre rapport semestriel est de 7.155 millions.

En réalité, ces deux chiffres ne sont nullement comparables. Le chiffre de 7.155 millions - le seul que nous pouvions valablement retenir en vue de notre rapport - a été établi, à la fois pour les voyageurs et les marchandises, en fonction des seules recettes publiées concernant la période du 1^{er} janvier au 30 juin. Au contraire, celui de 7.800 millions dont votre

.....

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications,
244, boulevard Saint-Germain - PARIS (7^e)

lettre fait état comprend à concurrence de 220 millions des recettes militaires françaises qui ressortissent normalement à l'exercice 1940. Il convient, d'autre part, d'en déduire les recettes de la fin de la 26^{ème} semaine qui s'étend jusqu'au 4 juillet, soit 180 millions. Pour le surplus, la différence s'explique du fait du retard apporté à la publication de certaines recettes, notamment de celles afférentes au trafic germano-italien en transit sur nos voies.

Aussi bien, connaissons-nous maintenant les résultats comptables arrêtés au 30 juin : ceux-ci font apparaître un ensemble de recettes de 7.696 millions. Si nous en déduisons les 220 millions se rapportant à l'exercice 1940, nous obtenons pour ce semestre une recette nette de 7.475 millions environ.

Par ailleurs, dans le budget révisé à la date du 1^{er} juillet, nous avons indiqué une prévision de recettes pour l'année entière de 15.585 millions.

Compte tenu des résultats effectivement acquis au 30 juin, ainsi que du supplément pouvant être escompté des majorations de tarifs appliquées à partir du 28 juillet, soit 755 millions, il ne semble pas que cette estimation, considérée dans son ensemble, puisse être regardée comme sous-évaluée, alors que, en supposant un trafic rigoureusement égal pendant les deux semestres, nous aurions obtenu une prévision de :

$$220 \text{ M.} + 7.475 \text{ M.} \times 2 + 755 \text{ M.} = \dots\dots\dots 15.925 \text{ M.}$$

Comme je l'ai souligné dans ma lettre du 8 septembre, nous ne pouvions pas, en effet, à l'époque à laquelle nous avons procédé à nos calculs, nous dispenser de faire entrer en compte certaines moins-values à attendre de la contraction du trafic au cours du second semestre, soit du fait de l'évolution de la conjoncture économique, soit du fait même de l'application des relèvements de tarifs. Peut-être la réduction envisagée était-elle sévère en ce qui concerne les voyageurs. Mais, en tout état de cause, il était impossible de dire, étant donné l'incertitude qui pèse sur la situation économique, si le coefficient de majoration de 16 % retenu pour les marchandises était, alors, trop fort ou trop faible.

Subvention de l'Etat au titre de l'article 18 de la Convention du 31 août 1937.

Aux termes mêmes de l'article 18 de la Convention du 31 août 1937, le montant de la subvention due par l'Etat doit être égal au produit attendu de l'augmentation de tarifs proposée lors de la présentation du budget. Le principe est donc, en l'espèce actuelle, que l'on doit se référer à la situation qui existait le 30 décembre 1940 et nous ne saurions, pour notre part,

.....

souscrire, d'une manière générale, à la thèse suivant laquelle le montant du crédit compensateur dépendrait des résultats de l'exercice.

Vous faites valoir que le budget de 1941, tel qu'il vous a été transmis, comportait un élément exceptionnel d'incertitude quant à l'un des postes importants de recettes, à savoir les paiements à attendre des autorités d'occupation, et vous ajoutez que le chiffre escompté au titre de l'année est déjà fortement dépassé.

Permettez-moi, Monsieur le Ministre, de préciser que les recettes allemandes (transport et privation de jouissance) évaluées dans notre budget primitif à 2.950 millions, puis portées à 3.600 millions lors de la révision de juillet, n'ont atteint, pour le semestre 1^{er} janvier-30 juin 1941, que 1.872,2 millions: un premier versement de 2.000 millions, effectué en 1941 au titre des prestations de 1940, a, en effet, été inscrit dans les comptes de ce dernier exercice.

Sous le bénéfice de cette réserve, nous reconnaissons volontiers que, faute d'éléments d'appréciation suffisants, en raison des circonstances, nos évaluations du 30 décembre 1940 ne pouvaient constituer qu'une prévision approximative: le principe même du remboursement n'était pas encore acquis et les prix auxquels les prestations en cause doivent être facturées n'étaient pas définitivement fixés.

Dans ces conditions, nous ne pensons pas devoir nous opposer à ce que, pour l'exercice considéré, l'excédent des versements que nous aurons effectivement touchés des autorités d'occupation sur le montant de notre évaluation initiale vienne en déduction du crédit compensateur dû par l'Etat au titre de l'article 18.

Mais nous prenons acte de ce que vous estimez vous-même que "l'octroi de la subvention dépend, et dépend seulement, de l'importance des versements allemands". Ceci implique bien, dans notre pensée - et à cet égard aucun doute ne paraît possible - que la subvention nous sera versée sous la seule déduction de l'excédent ci-dessus visé.

Dépenses de Travaux et Matières.

Nos dépenses de travaux et matières n'ont effectivement été que de 1.100 millions pendant le 1^{er} semestre, alors que nous avons prévu 4.070 millions pour l'ensemble de l'année.

Mais il convient de prendre en considération le fait que les travaux de voie sont généralement plus importants pendant le

second semestre, ces travaux étant exécutés surtout à la belle saison et les mémoires des entreprises étant pour une grande part réglés en fin d'année.

Par ailleurs, les imputations de dépenses de ce semestre seront encore surchargées en 1941 du fait des révisions que nous serons amenés à consentir en ce qui concerne certains contrats passés avec l'industrie privée.

Réserve pour imprévu.

Cette réserve se justifiait au moment où vous a été présenté notre budget révisé.

Etant donné le court délai qui nous sépare maintenant de la fin de l'exercice, nous sommes d'accord pour admettre qu'elle peut sans inconvénient être supprimée. Il sera fait état de cette suppression dans notre prochaine révision.

Provision pour travaux différés.

Après avoir rappelé que la diminution anormale des dépenses en 1941 risque de grever les exercices à venir, vous avez bien voulu vous déclarer d'accord, en principe, pour admettre éventuellement la constitution d'une provision destinée à faciliter l'exécution des travaux que la pénurie de matières et de main-d'oeuvre nous aura conduits à différer. Cet accord répond aux préoccupations dont nous nous sommes faits près de vous l'interprète dans le cadre d'une gestion financière prudente, et nous en prenons acte.

Le chiffre exact à retenir en définitive, ainsi que nous vous l'avons indiqué, ne pourra être arrêté qu'en fin d'exercice, au moment où nous connaîtrons la partie du programme qui n'aura pu être exécutée. Il est possible que celui de 650 millions auquel nous avons cru pouvoir provisoirement nous référer soit finalement dépassé.

Toutefois, nous acceptons, comme vous le demandez, que la constitution de cette provision n'intervienne que dans la mesure où l'exercice 1941 laissera un excédent de petit équilibre, de telle manière qu'elle ne puisse, le cas échéant, donner lieu à une avance du Trésor.

Fonds de renouvellement.

La dotation de ce fonds a été calculée en fonction du total de 2.855 millions auquel nous ont conduits, à la date du

.....

1er juillet, nos évaluations de dépenses probables d'établissement pour 1941.

Il est exact qu'à l'heure actuelle ce montant s'avère trop élevé eu égard aux difficultés que nous rencontrons dans l'exécution des programmes de travaux. Les modifications utiles seront apportées dans notre prochaine révision budgétaire.

En définitive, ainsi que vous voulez bien le reconnaître in fine de votre lettre, les conditions exceptionnelles dans lesquelles s'exécute notre budget de 1941 nous faisaient obligation d'observer une grande prudence dans l'établissement des nouvelles estimations de recettes et de dépenses que nous vous avons présentées au titre de la révision de juillet. Compte tenu des considérations qui précèdent, il vous apparaîtra, sans doute, comme à nous-mêmes, que les circonstances, au moment où nous avons procédé à nos calculs, pouvaient difficilement nous permettre de vous adresser des prévisions sensiblement différentes.

La situation a certainement évolué depuis lors, et nous aurons à en tenir compte dans la révision au 1er octobre dont nous vous adresserons prochainement les conclusions. Nous connaissons à ce moment les résultats des neuf premiers mois de l'exercice et il est à penser que, de ce fait, nous serons en mesure de vous donner une vue plus précise de ce que sera finalement notre exploitation de 1941.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

A 18

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Service Central
des Installations Fixes

Région de l'Est

Ligne de Nancy à Metz

Reconstruction du pont de Pompey
sur la Moselle P.K. 344 013

- C O P I E -

Paris, le 27 octobre 1941.

Veg 129 344-2

2
3350.7

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de soumettre à votre approbation, en 2 exemplaires, le projet de reconstruction du pont de Pompey, sur la Moselle, situé au km 344⁰¹³ de la ligne de Nancy à Metz, et dont la 2ème arche avait été détruite en juin 1940.

A cette occasion, il a été décidé de procéder au renforcement de l'ouvrage; celui-ci comportait en effet des fissures qui s'étaient peu à peu manifestées dans la membrure supérieure de certains arcs en fonte et affaiblissaient le tablier. De ce fait, la circulation de certaines machines lourdes n'était autorisée qu'avec une limitation de vitesse.

La réalisation des travaux doit entraîner une dépense totale de 5.980.000 fr dont 3.850.000 fr au compte des travaux complémentaires pour le renforcement, 1.800.000 fr au compte de reconstruction de la S.N.C.F. et 330.000 fr à la charge de l'Etat (Ponts et Chaussées) pour les travaux de débâlement du lit de la Moselle.

La dépense de 3.850.000 fr au compte des travaux complémentaires serait prélevée sur la dotation "Divers et imprévus" du budget des travaux complémentaires de 1941.

Je vous serais reconnaissant de bien vouloir donner votre approbation au présent projet et de nous en retourner un exemplaire.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments de haute considération.

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications.-

A 28

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Paris, le 28 octobre 1941

Le Président
du Conseil d'Administration

Etablissement du block automatique
à signaux lumineux entre Corbeil-
Essonnes et Melun

--

COPIE

D. 3421/60

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous soumettre, en deux exemplaires, le projet ci-joint relatif à l'équipement en block automatique à signaux lumineux de la section de ligne Corbeil-Essonnes (exclu) à Melun (exclu).

Ce projet n'est inscrit à aucun de nos programmes actuellement en cours. Néanmoins, afin de n'en pas retarder la mise au point, nous le présentons, dès maintenant, à votre approbation au point de vue technique, étant entendu que la dotation correspondante, défalcation faite de la somme de 6 M. 870 qui doit être prélevée sur les crédits de l'électrification, sera prévue au programme ordinaire des travaux complémentaires de 1942 que nous vous soumettrons prochainement.

Je vous serais obligé de vouloir bien, après décision, me renvoyer un exemplaire du projet.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments de haute considération.

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications.-

A 28

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Etudes générales
Région du Sud-Ouest

Lignes de Bordeaux à Hendaye
et Toulouse à Dax

Installation d'un dispositif
d'asservissement des disjonc-
teurs sur les départs de fee-
ders 1.500 volts des sous-sta-
tions de traction.

- C O P I E -

Paris, le 28 octobre 1941.

3371-0

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous soumettre, en deux exemplaires, le projet ci-joint concernant l'installation d'un dispositif d'asservissement des disjoncteurs sur les départs de feeders 1.500 volts des sous-stations des lignes de Bordeaux à Irun et de Toulouse à Dax.

Ce projet n'est inscrit à aucun de nos programmes actuel-
lement en cours. Néanmoins, afin de n'en pas retarder la mise
au point, nous le présentons dès maintenant à votre approbation
au point de vue technique, étant entendu que la dotation cor-
respondante sera prévue au programme de travaux complémentaires
de 1942 que nous vous soumettrons prochainement.

Je vous serais obligé de bien vouloir, après décision,
me renvoyer un exemplaire du projet.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications.-

A18

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 31 octobre 1941

54120-35

COPIE

547.101^b
278

Monsieur le Ministre,

Par dépêche du 22 octobre 1941, vous avez bien voulu nous faire connaître que vous approuviez le contrat que nous avons passé à titre d'essai avec l'Office Général des Transports pour le transport de marchandises à grande distance par camions gros porteurs.

J'ai l'honneur de vous adresser, ci-joint, une note indiquant les dispositions tarifaires que nous appliquerons dans le cadre du tarif spécial 129, chapitre 5, sauf objection de votre part, aux transports qui seront effectués par les camions de l'Office Général des Transports ainsi affrétés par la S.N.C.F.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications
Direction Générale des Transports

- PARIS -

Transports de marchandises par camions
ayant leur centre d'attache à Paris

En application du Tarif Spécial n° 129, chapitre 5, les transports de marchandises par camions ayant leur centre d'attache à Paris sont soumis aux prix et conditions ci-après :

Article 1^{er} - Définition des transports -

Marchandises de toute nature par envois d'un poids au moins égal à 5.000 kg transportées par camions, d'une charge utile de 10.000 et de 15.000 kilogrammes, appartenant au centre d'attache de Paris, sur toute relation comprise dans une zone limitée en principe à l'Ouest par les départements indiqués ci-dessous, ces départements non compris :

Calvados, Orne, Sarthe, Maine-et-Loire, Deux-Sèvres et Charente-Inférieure.

Article 2 - Parcours à charge -

Les marchandises sont taxées aux prix des barèmes indiqués ci-après suivant la série dans laquelle elles sont rangées à la Classification Générale des Marchandises :

Marchandises relevant des)	(1 ^{ère} et 2 ^{ème} séries	: Barème A
		3 ^{ème} et 4 ^{ème}	- : Barème B
		5 ^{ème} et 6 ^{ème}	- : Barème C

Les bases et jalonnements des Barèmes A, B et C sont indiquées ci-après :

.....

		Barème A		Barème B		Barème C	
		Prix par tonne		Prix par tonne		Prix par tonne	
Distances :		par km :		par km :		par km :	
de :	correspon :	en sus de la :	correspondant :	en sus de la :	correspondant :	en sus de la :	correspondant :
jalonnement :	dant à la :	distance de :	à la distance :	distance de :	à la distan- :	distance de :	distance de :
jalonnement :	distance de :	jalonnement :	de jalonne- :	jalonnement :	ce de jalon- :	jalonnement :	jalonnement :
jalonnement :	jalonnement :	jusqu'au ja- :	ment :	jusqu'au ja- :	nement :	jusqu'au ja- :	ment :
jalonnement :	jalonnement :	lonnement :	lonnement :	lonnement :	lonnement :	lonnement :	lonnement :
jalonnement :	jalonnement :	suisvant :	suisvant :	suisvant :	suisvant :	suisvant :	suisvant :
		fr. d. :	fr. c. :	fr. d. :	fr. c. :	fr. d. :	fr. c. :
6 km :	" :	" :	" :	" :	" :	" :	" :
25 - :	" :	" :	" :	" :	" :	" :	" :
50 - :	" :	" :	" :	" :	" :	" :	" :
100 - :	170 " :	1,7 :	150 " :	1,5 :	130 " :	1,3 :	1,3 :
200 - :	340 " :	1,15 :	300 " :	1,1 :	260 " :	" 9 :	" 9 :
300 - :	455 " :	" 95 :	410 " :	" 95 :	350 " :	" 75 :	" 75 :
400 - :	550 " :	" 75 :	505 " :	" 7 :	425 " :	" 75 :	" 75 :
500 - :	625 " :	" 7 :	575 " :	" 7 :	500 " :	" 7 :	" 7 :
600 - :	695 " :	" 7 :	645 " :	" 7 :	570 " :	" 7 :	" 7 :
700 - :	765 " :	" 7 :	715 " :	" 7 :	640 " :	" 7 :	" 7 :
800 - :	835 " :	" 7 :	785 " :	" 7 :	710 " :	" 7 :	" 7 :
900 - :	905 " :	" 7 :	855 " :	" 7 :	780 " :	" 7 :	" 7 :
1.000 - :	975 " :	" 7 :	925 " :	" 7 :	850 " :	" 7 :	" 7 :

Les prix de transport sont calculés d'après les distances par route entre les localités d'expédition et de destination des marchandises transportées avec minimum de 100 kilomètres ; la distance par route est calculée d'après les indications données par la carte Michelin et arrondie aux 10 km supérieurs.

La taxe est établie sur le poids de la marchandise transportée, arrondi aux 100 kilogrammes supérieurs, compte tenu des dispositions de l'article 5 des Conditions Générales d'application des Tarifs Spéciaux.

Lorsque le poids total du chargement composant le ou les envois acheminés par le même camion est inférieur à la charge utile du camion utilisé (10.000 ou 15.000 kg selon le cas), le prix de transport de chaque marchandise est établi, sauf exception, sur le poids de cette marchandise multiplié par la charge utile du camion et divisé par le poids total du chargement.

Article 3 - Parcours à vide -

Les parcours à vide sont taxés à raison de :

- 10 fr par camion et par kilomètre pour les camions d'une charge utile de 15 tonnes ;
- 7 fr par camion et par kilomètre pour les camions d'une charge utile de 10 tonnes.

Ces taxes sont calculées sur la distance par route établie d'après les indications de la carte Michelin et arrondie aux 10 km supérieurs.

Article 4 - Récépissé -

Il est délivré à l'expéditeur un bulletin de remise et au destinataire un bulletin de livraison.

Lorsque la taxe de transport est acquittée en espèces, le bulletin de remise dans le cas d'expédition en port payé ou le bulletin de livraison dans le cas d'expédition en port dû, est échangé contre le récépissé dont la délivrance est prescrite par l'article 5 des Tarifs Généraux pour le transport des Marchandises. Il est procédé de la même façon, sur demande expresse des intéressés, lorsque le paiement de la taxe de transport est effectué par chèque ou par virement postal.

11 NOV. 1941

A 29

~~CONFIDENTIEL~~
SOCIÉTÉ NATIONALE
DES
CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Secrétariat
du Conseil d'Administration

LETTRES RECUES ET EXPÉDIÉES

SECRETARIAT D'ETAT
AUX COMMUNICATIONS

Paris, le 27 octobre 1941

Direction Générale
des Transports

C O P I E

Service de la Main-d'Oeuvre

6ème Bureau

LE SECRETAIRE D'ETAT AUX COMMUNICATIONS

CA/SN N° 8

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

Vous m'avez demandé de vous faire connaître si le bénéfice du Protocole du 14 septembre 1938, qui a réglé, au point de vue des droits à la retraite, la situation des agents révoqués pour action revendicatrice ou sociale antérieurement au 1^{er} août 1938 et réintégrés ultérieurement, doit être étendu à ceux de ces agents qui ont été relevés de leurs fonctions en vertu des lois des 18 septembre et 23 octobre 1940.

Ainsi que le précise l'article 1^{er} du Protocole du 14 septembre 1938, les dispositions prévues en faveur des agents qui, révoqués ou licenciés pour action revendicatrice ou sociale avant le 1^{er} août 1938, ont ensuite été réintégrés, s'appliquent exclusivement aux agents "admis à la retraite ou mis à la retraite d'office, ou réformés".

Il est évident que, dans l'esprit de ses auteurs, tout au moins de la Société Nationale et du Ministre, ce Protocole ne pouvait concerner que les agents mis à la retraite dans des conditions n'engageant pas l'honorabilité des intéressés.

Je suis en conséquence d'accord avec vous pour que ses dispositions soient appliquées aux agents licenciés soit par suite de l'impossibilité de leur trouver un emploi, soit pour insuffisance physique ou intellectuelle.

Mais il en est autrement pour les agents licenciés en raison de leur attitude antinationale : le licenciement présente, en ce cas, le caractère d'une mesure disciplinaire et, conformément à la première interprétation de votre lettre du 3 mai 1941, je suis d'avis que ces agents ne doivent pas bénéficier des dispositions du Protocole.

LE SECRETAIRE D'ETAT AUX COMMUNICATIONS,

Signé : BERTHELOT.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 3 mai 1941

D/ 4810/7

C O P I E

Monsieur le Ministre,

Parmi les agents licenciés ou que nous vous proposons de licencier en vertu de la loi du 23 octobre 1940, se trouvent quelques agents qui, révoqués à la suite de la grève de mai 1920 ou à la suite d'action revendicative et sociale ont été réintégrés ultérieurement.

La question se pose de savoir si le protocole du 14 septembre 1938 qui a réglé, au point de vue des droits à la retraite, la situation des agents ainsi réintégrés doit leur être appliqué.

Ce protocole dispose que :

"Les agents révoqués ou licenciés pour action revendicative ou sociale antérieurement au 1^{er} août 1938 et réintégrés par les anciens Réseaux ou la S.N.C.F. pourront, lorsqu'ils seront admis à la retraite ou mis à la retraite d'office ou réformés, obtenir, aux conditions indiquées au § IV ci-après, l'entrée en compte dans la durée de leurs services comptant pour la retraite des années antérieures à la date de leur réintégration (comptées en remontant à partir de cette date jusqu'à celle de la révocation ou du licenciement) sans que le total des années comptant pour la retraite puisse excéder 25 ans pour les agents qui étaient affiliés à la Caisse des Retraites lors de leur révocation et 15 pour ceux qui n'étaient qu'en stage d'essai à cette date".

Il a toujours été admis que ces dispositions du Protocole ne sont pas applicables aux agents démissionnaires ou révoqués.

Il nous paraît hors de doute que, si le cas se produit, le bénéfice du Protocole devra être accordé aux agents licenciés par application de la loi du 23 octobre 1940 lorsque leur licenciement a pour motif soit l'impossibilité de leur trouver un emploi, soit leur insuffisance physique ou intellectuelle.

.....

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications - VICHY.

Mais il n'en est pas de même en ce qui concerne les agents dont l'attitude antinationale a rendu indésirable leur maintien en service, on peut se demander si leur licenciement doit être assimilé à une mesure disciplinaire, auquel cas le protocole ne serait pas applicable, ou si, au contraire, par le fait même que la loi du 23 octobre accorde aux intéressés une retraite proportionnelle immédiate dès qu'ils totalisent 15 ans de commission, nous devons considérer que les licenciements prononcés en application de la loi du 23 octobre n'ont pas le caractère d'une mesure disciplinaire.

Nous pencherions vers la première interprétation, et à l'appui de celle-ci, je crois devoir vous rappeler que sur notre proposition, vous avez décidé que ces agents, licenciés pour menées antinationales, n'auront pas droit à la majoration de leur pension non plus qu'aux facilités de circulation normalement accordées aux retraités, ce qui, à ces deux points de vue, les assimile à des agents révoqués.

J'ai l'honneur de vous prier de bien vouloir me faire connaître votre décision.

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

Le Président du Conseil
d'Administration,

Signé : FOURNIER.

SECRETARIAT D'ETAT
AUX COMMUNICATIONS

Direction Générale
des Transports

5ème Bureau

Matériel roulant

Régions du Sud-Ouest
et de l'Ouest

COPIE

Paris, le 30 octobre 1941

Augmentation des taux de shun-
tage des moteurs de traction de
106 locomotives électriques de
la Région du Sud-Ouest et de 35
locomotives électriques de la
Région de l'Ouest.

LE SECRETAIRE D'ETAT

à Monsieur le Président du Conseil
d'Administration de la Société Na-
tionale des Chemins de fer Français.

M.R. 4-10

Vous m'avez présenté, le 19 août 1941, un projet rela-
tif à l'augmentation des taux de shuntage des moteurs de trac-
tion de 106 locomotives électriques BB de la Région du Sud-
Ouest et de 35 locomotives électriques BB de la Région de
l'Ouest.

La réalisation du projet envisagé qui permettra d'aug-
menter l'effort de traction disponible de ces locomotives pour
une vitesse donnée, ainsi que la vitesse réalisable pour un
effort de traction déterminé améliorera très sensiblement les
possibilités offertes par ces engins.

Ce projet comporte une dépense totale de 8.250.000 fr
imputable sur les crédits d'engagement ouverts au budget
d'établissement de la Société Nationale des Chemins de fer pour
l'exercice 1941 (somme à valoir prévue au programme ordinaire -
matériel roulant autre que neuf).

Vous indiquez que la dépense à payer serait répartie
de la façon suivante :

2.559.000 francs en 1941,

le solde étant échelonné sur les exercices 1942, 1943, 1944 et
1945.

Après avoir consulté le Service Technique des Trans-
ports, j'approuve le projet présenté, étant entendu que :

1°- les imputations, effectuées conformément à la circulaire ministérielle du 20 mai 1902 et à la décision ministérielle du 11 septembre 1939 seront les suivantes :

I - <u>Travaux de premier établissement du matériel roulant</u>	8.250.500 fr
II - <u>Sous-Compte du matériel supprimé</u>	néant
III - <u>Compte d'Exploitation</u> : frais de dépose et de repose des organes déplacés	498.500 fr

2°- la dépense à payer chaque année devra rester dans la limite des crédits de paiement inscrits à cet effet au budget d'établissement de la Société Nationale des Chemins de fer (matériel roulant autre que neuf) régulièrement approuvé pour l'exercice correspondant.

Pour le Ministre et par autorisation,
Le Directeur Général des Transports,

Signé : René CLAUDON.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 19 août 1941

N° 233.780 Te

COPIE

D. 23305-3

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de soumettre à votre approbation, en deux exemplaires, un projet relatif à l'augmentation des taux de shuntage des moteurs de traction de 103 locomotives électriques de la Région du Sud-Ouest et de 35 locomotives électriques de la Région de l'Ouest, en vue d'augmenter leur vitesse.

Ce projet ne figure pas au Budget de premier Etablissement de 1941, mais la dépense peut y être incorporée par prélèvement sur la somme à valoir pour projets imprévus inscrits au chapitre "Matériel roulant autre que neuf du programme ordinaire".

Je vous serais reconnaissant de bien vouloir, après décision, nous renvoyer un exemplaire dudit projet.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications
Direction Générale des Transports
244, Boulevard Saint-Germain
- PARIS -

A 29

SECRETARIAT D'ETAT
AUX COMMUNICATIONS

Direction Générale
des Transports

Paris, le 31 octobre 1941

Service de la Main-d'Oeuvre

COPIE

6ème Bureau

Le Secrétaire d'Etat

à M. le Président du Conseil d'Administration
de la S.N.C.F.

Le règlement de retraites de la S.N.C.F. prévoit, en son art. 6, alinéa 7, que "pour la détermination de la retenue de 5 %, les éléments soumis à retenue non effectivement connus au moment de la mise à la retraite sont calculés forfaitairement sur la base des éléments moyens des 3 dernières années civiles connues ou de ceux de la dernière année civile connue s'ils sont supérieurs à cette moyenne".

Parmi les éléments non effectivement connus au moment de la mise à la retraite peut parfois figurer la prime d'exploitation.

Par lettre D 4813/1 du 6 septembre dernier, vous me faites remarquer que le mode de calcul forfaitaire s'oppose à la nature essentiellement variable de cette prime et qu'il conduit parfois à des évaluations qui s'avèrent soit nettement trop fortes, soit nettement trop faibles, lorsque le montant de la prime est réellement connu.

Dans ces conditions, vous proposez :

1°) d'exclure la prime d'exploitation - ou de la part de prime d'exploitation - des éléments soumis à retenue, lorsqu'elle n'est pas effectivement connue au moment de la mise à la retraite.

2°) de remplacer le supplément de pension qui peut être dû après le départ de l'agent lorsque cette prime est connue par un versement en capital d'un montant tel qu'il permettra aux intéressés, s'ils le jugent utile, de se constituer une pension égale à ce supplément à la C.N.R.V.

Dans ces conditions, l'alinéa 7 de l'art. 6 serait remplacé par l'alinéa suivant :

.....

"Pour la détermination de la retenue de 5 %, les éléments "soumis à retenues autres que la prime d'exploitation non effectivement connus au moment de la mise à la retraite, sont calculés forfaitairement sur la base des éléments moyens des 3 dernières années civiles connues ou de ceux de la dernière année civile connue, s'ils sont supérieurs à cette moyenne. La prime d'exploitation ou la part de prime d'exploitation non connue au moment du départ est prise en compte ultérieurement et donne lieu au versement au pensionné d'une somme égale à celle qui permettrait la constitution à la C.N.R.V. d'une rente viagère, éventuellement réversible pour moitié, égale au supplément de pension correspondant".

Les mêmes modifications seraient apportées aux anciens règlements des réseaux encore en vigueur, savoir :

Réseau de l'EST	Règlement concernant le personnel affilié au régime de retraites de 1891	(Texte homologué (le 22 nov. 1934
Réseau du MIDI	Règlement concernant le régime de retraites de 1891	(Texte homologué (le 12 nov. 1934
Réseau du NORD	Règlement des pensions de retraites en faveur des agents commissionnés s'appliquant aux agents commissionnés après le 1er mai 1896	(Texte homologué (le 12 nov. 1934 (
Réseau d'ORLEANS	Règlement "A"	(Texte homologué (le 12 nov. 1934

J'ai l'honneur de vous faire connaître que j'approuve la proposition dont il s'agit.

Signé : CLAUDON.

A 29

SECRETARIAT D'ETAT
AUX COMMUNICATIONS

Direction Générale
des Transports

Service Economique
1er Bureau
--

Paris, le 31 octobre 1941

C O P I E

Le Secrétaire d'Etat

à Monsieur le Président du Conseil d'Adminis-
tration de la Société Nationale des Chemins
de fer français.

Copie de cette {
lettre a été dis- {
tribuée le 7/4/41 {

Par lettre D 9284-9 du 1er avril 1941, vous
m'avez demandé l'autorisation de procéder au rachat de
191 actions de la Sté "Les Consommateurs de Pétrole"
au prix de 600 fr par action.

Le montant de ce rachat, soit 114.600 fr, se-
rait imputé au compte de 1er établissement et les ac-
tions rachetées seraient immatriculées au nom de la
S.N.C.F.

Conformément à l'avis de la Mission de Contrôle
financier, j'ai l'honneur de vous faire connaître que
je vous accorde l'autorisation demandée.

(s) CLAUDON.

SECRETARIAT D'ETAT
AUX COMMUNICATIONS

Paris, le 31 octobre 1941

Direction Générale
des Transports

C O P I E

Service Economique
1er Bureau

Le Secrétaire d'Etat.

à Monsieur le Président du Conseil d'Administration
de la S.N.C.F.

Objet : Création d'une société d'études
en application de la loi du
14 septembre 1941

Réfer.: V/lettre D 760 1 du 23 octobre 1941

Par lettre citée en référence, vous avez demandé l'autorisation de souscrire par prélèvement sur le compte d'exploitation une participation de l'ordre de 8 à 10.000 fr pour la création d'une société d'études chargée, conformément à la loi du 14 septembre 1941, de préparer la nouvelle Société concessionnaire des entreprises de transport d'énergie électrique à très haute tension dans le secteur ouest.

J'ai l'honneur de vous informer qu'après avis de la mission de contrôle financier, je vous accorde l'autorisation demandée.

Signé : CLAUDON.

A²⁹

SECRETARIAT D'ETAT
AUX COMMUNICATIONS

Paris, le 5 novembre 1941

Direction Générale
des Transports

5ème Bureau

COPIE

LE SECRETAIRE D'ETAT

Région Est - Ligne de Paris
à Strasbourg

à Monsieur le Président du Conseil
d'Administration de la S.N.C.F.

Modernisation du dépôt de La
Villette et suppression du
dépôt de Noisy-le-Sec.

Est 166 - II

Copie de cette let-
tre a été distri-
buée le 10 juil-
let 1941.

Vous m'avez présenté, le 24 juin 1941, un projet concer-
nant la modernisation du dépôt de La Villette et la suppression du
dépôt de Noisy-le-Sec, situés sur la ligne de Paris à Strasbourg.

Ce projet fait partie d'un programme d'ensemble d'amélior-
ation des installations de la Traction dans la région parisien-
ne Est. Il constitue la suite et le complément du projet d'éta-
blissement d'un nouveau dépôt-banlieue à Pantin-Flan P approuvé
par décision ministérielle du 13 janvier 1941. Les dispositions
envisagées comportent l'exécution des travaux ci-après :

Modernisation du dépôt de La Villette

- démolition de deux vieilles rotondes;
- démolition et reconstruction de l'atelier des machines-outils
et du magasin;
- remplacement du vérin hydraulique par un appareil électrique
et de la bascule actuelle par une bascule Schenck à ponts mul-
tiples; déplacement des machines-outils et montage d'un mono-
rail;
- agrandissement de la remise à machines affectée au lavage de
chaudières et établissement de trois fosses pour 3 machines
dans les nouvelles travées de la remise;
- construction d'un bâtiment pour lavabos-vestiaires à l'usage
des ouvriers et manoeuvres et des agents de conduite, de bâti-
ments pour huilerie, potasserie, W.C., etc...
- modification du tracé des voies pour augmenter la capacité de
stationnement et faciliter l'évolution des machines.

.....

Suppression du dépôt de Noisy-le-Sec

- démolition des deux rotondes existantes et démontage des engins mécaniques de manutention des combustibles;
- dépose de voies;
- construction de pignons à l'est et à l'ouest de l'atelier situé entre les deux rotondes existantes (qui est conservé);
- report du chantier pour combustible de ville au sud de son emplacement actuel.

Le détail des dispositions prévues est indiqué dans la notice explicative et sur les plans joints au dossier.

La réalisation de ce projet permettra de remédier aux inconvénients présentés par le dépôt de La Villette qui comprend un certain nombre d'installations vétustes exigeant un entretien coûteux et ne répondant plus aux besoins du service; il procurera en outre de notables économies que vous évaluez à environ 2.000.000 de frs par an.

Le plan quinquennal comporte une prévision de dépenses de 60 M. de frs pour la réalisation du programme d'amélioration des installations de la Traction dans la région parisienne Est Or les dépenses du projet d'établissement d'un dépôt-banlieue à Pantin-Plan P (projet approuvé par la décision précitée du 13 janvier 1941) étant évaluée à 60.000.000 de frs, vous proposez d'obtenir la dotation nécessaire à la réalisation du projet présenté par un prélèvement sur les disponibilités devant résulter de l'ajournement du projet de modification des ateliers de Tours (8 M.) et par la réduction des dépenses du projet d'amélioration des installations de magasins sur l'ensemble du Réseau (dotation diminuée de 4 millions), projet figurant également au plan quinquennal.

M. l'Inspecteur des Finances, Chef de la Section financière des Transports, a formulé les deux observations suivantes:

1°) le programme quinquennal et le programme d'équipement ont été approuvés par arrêtés ministériels du 2 décembre 1940; les virements de crédits d'un projet à l'autre doivent être approuvés par arrêté ministériel, compte tenu des dépenses réelles d'exécution;

2°) la modernisation du dépôt de La Villette et la suppression du dépôt de Noisy-le-Sec constituent deux projets distincts; les travaux de démolition et de dépose de ce dernier dépôt ne peuvent pas être considérés comme étant, aux termes de la décision ministérielle du 13 mai 1918, des "sujétions inévitables des travaux complémentaires", puisque, en l'espèce, il n'y a pas de travaux complémentaires.

Dans ces conditions, d'accord avec la Section financière des transports et le Service technique des transports, j'approuve le projet présenté, dont le montant, évalué à 14.160.000 frs, comporte une somme de 12.470.000 frs, imputable sur les crédits d'engagement ouverts au plan quinquennal.

Il est entendu que :

1°) les imputations, tant en dépenses qu'en recettes, effectuées conformément à la circulaire ministérielle du 20 mai 1902 et aux décisions des 13 mai 1918 et 11 septembre 1939 seront les suivantes :

I.- Travaux complémentaires de 1er établissement proprement dits, évalués en principal à 6.100.000 frs

II.- Travaux complémentaires de 1er établissement de matériel inventorié évalués, en principal à 1.530.000 "

III.- Installations et matériel supprimé :

a) coût primitif (Travaux complém. proprement dits ..	4.710.000	"
en principal (Matériel inventorié	130.000	"
b) reprise des (Trav. complém. proprement dits ...	2.060.000	"
matériaux (Matériel inventorié	100.000	"

IV.- Compte d'exploitation : travaux de démolition et de dépose du dépôt de Noisy-le-Sec .. 1.690.000 "

2°) Les crédits du plan quinquennal seront aménagés en vue d'assurer la dotation nécessaire au financement du projet;

3°) La dépense à payer chaque année devra rester dans la limite des crédits de paiement inscrits à cet effet au budget d'établissement de la S.N.C.F. pour l'exercice correspondant (programme quinquennal - région Est).

4°) Les dessins de détails des bâtiments à l'usage du personnel seront soumis, préalablement à leur exécution, à M.le Chef du Service Technique des transports.

Par ailleurs, je vous demande de procéder, lors de la préparation du budget d'établissement de 1942, à une nouvelle évaluation des projets inscrits aux programmes quinquennal et d'équipement, au moins de ceux qui sont déjà en cours ou qui doivent être prochainement entrepris. Afin que les maxima légaux fixés pour le montant des dépenses de ces programmes puissent être respectés, cette révision pourra entraîner l'ajournement de certains projets qui y figurent actuellement ou leur report à d'autres programmes. Le programme d'équipement et le programme quinquennal ainsi remaniés seront approuvés par de nouveaux arrêtés interministériels.

signé: CLAUDON.

SECRETARIAT D'ETAT
AUX COMMUNICATIONS

Paris, le 5 novembre 1941

Direction Générale
des Transports

5ème Bureau

Région Sud-Ouest - Gare de Bordeaux

C O P I E

● Suppression des P.N. de l'Avenue Thiers.
● Déplacement du raccordement circulaire
et du raccordement direct de la ligne de
Tours à Bordeaux avec la gare de Bordeaux-
St-Jean.

Midi 86-19

Le Secrétaire d'Etat

à Monsieur le Président du Conseil d'Administration
de la S.N.C.F.

Vous m'avez présenté, le 21 janvier 1941, un projet
concernant la suppression des P.N. de l'Avenue Thiers, à
Bordeaux, et le déplacement du raccordement circulaire et
du raccordement direct de la ligne de Tours à Bordeaux avec
la gare de Bordeaux-St-Jean.

Les dispositions prévues sont détaillées dans la no-
tice et sur les plans du dossier.

Elles ont donné lieu à un avis favorable du Service
des Ponts et Chaussées de la Gironde.

La Municipalité de Bordeaux a également émis un avis
favorable à l'exécution du projet, mais elle a demandé que
les terrains rendus disponibles par la dépose des voies fer-
rées, dont le sol pourrait être utilisé pour la création de
boulevards, soient remis gratuitement à la Ville.

Le Service Technique des Transports a fait observer
que la suppression des P.N. 511 et 512 devait être comprise
dans le projet à réaliser et que la Direction des Routes
avait porté dans son projet de répartition du crédit de
100.000.000 fr réservé aux dépenses de suppression des P.N.
de Nantes, Lille, Abbeville, Bayonne, Bordeaux et Dijon, une
somme de 29.000.000 fr pour la participation de l'Etat à la
suppression des P.N. de l'Avenue Thiers.

Dans ces conditions, d'accord avec le Service Techni-
que des Transports, j'approuve le projet présenté dont le

.....

montant est évalué, en principal, à 65.350.000 fr étant entendu que :

1°) la suppression des P.N. 511 et 512 sera comprise dans l'exécution du projet ;

2°) les terrains rendus disponibles par la dépose des voies ferrées, dont le sol pourra être utilisé pour la création de boulevards, seront remis gratuitement à la Ville de Bordeaux ;

3°) les imputations, tant en dépenses qu'en recettes, effectuées conformément à la circulaire ministérielle du 20 mai 1902 et à la décision du 11 septembre 1939, seront les suivantes :

I - Travaux complémentaires de premier établissement proprement dits 64.120.000 fr

II - Installations et matériel supprimés:

a) coût primitif de ces installations évalué à1.230.000 fr
b) reprise des matériaux utilisables évalués à1.350.000 fr

4°) la dépense sera répartie de la façon suivante :

- participation de la Ville de Bordeaux30.000.000 fr
- participation forfaitaire de la S.N.C.F. 5.000.000 fr
- part de l'Etat (voirie Routière)29.000.000 fr

5°) la dépense à payer chaque année par la S.N.C.F. devra rester dans la limite des crédits de paiement inscrits à cet effet au budget d'établissement de cette Société - programme spécial d'équipement (Région Sud-Ouest) régulièrement approuvé pour l'exercice correspondant.

J'adresse copie de la présente décision à M. le Préfet du Département de la Gironde, chargé de la notifier à la Municipalité de Bordeaux.

Le Directeur Général des Transports,

Signé : CLAUDON.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

COPIE

Service Central
des Installations Fixes

Paris, le 21 janvier 1941

Région du Sud-Ouest

Gares de Bordeaux

Suppression des P.N. de l'avenue
Thiers, déplacement du raccorde-
ment circulaire et du raccorde-
ment direct de la ligne de Tours
à Bordeaux avec la gare de Bor-
deaux-Saint-Jean.

Etudes Générales

Ve 756-611 - 1
13

Monsieur le Ministre,

D. 379.152/9

J'ai l'honneur de soumettre à votre approbation, en deux exemplaires, le projet concernant la suppression des P.N. de l'avenue Thiers à Bordeaux et le déplacement du raccordement circulaire et du raccordement direct de la ligne de Tours à Bordeaux avec la gare de Bordeaux-Saint-Jean.

Ce projet figure en lère urgence au plan spécial d'équipement que vous avez bien voulu prendre en considération le 24 octobre 1940 (chapitre VII - Suppression de P.N.), la dotation correspondante est prévue au budget d'établissement de 1941 qui a été soumis à votre approbation le 16 décembre 1940.

Les dispositions prévues sont celles que vous avez décidé d'adopter (déviation des raccordements) et donnent satisfaction aux desiderata de l'Administration Municipale de Bordeaux, en permettant de ne pas modifier l'ordonnance de l'avenue Thiers.

.....

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications.-

Les dépenses sont évaluées à 60 millions. La S.N.C.F. y participera pour une somme forfaitaire de 5 M., chiffre maximum fixé par la Décision Ministérielle du 30 juin 1936.

Dans la solution proposée, seuls les P.N. de Cenon et de la Bastide situés sur l'avenue Thiers, ainsi que le P.N. de l'Eglise sont supprimés.

Nous avons toutefois jugé utile de joindre au projet une variante comportant la suppression des P.N. 511 et 512, d'intérêt local assez restreint et dont la fréquentation routière est très moyenne. Dans le cas où cette variante retiendrait votre attention, il serait nécessaire que la Ville de Bordeaux revoie et précise dans ce quartier son plan d'urbanisme.

Cette solution entraînerait un supplément de dépenses de l'ordre de 4 millions. La S.N.C.F. n'aurait pas à y participer, la somme de 5 M. étant déjà très supérieure à la simple capitalisation des économies de gardiennage.

Je vous serais reconnaissant de bien vouloir me faire connaître votre décision et, le cas échéant, de me renvoyer un exemplaire du projet.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments de haute considération.

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Service Central
des Installations Fixes

4111 - 22

COPIE

Paris, le 3 novembre 1941

Décret
du 23 février 1940
visant la réquisition
collective
des exploitants
ou travailleurs agricoles
forestiers
et d'artisanat rural.

Monsieur le Ministre,

Vtv 80 800 -1
49

Par lettre du 24 septembre dernier, vous avez bien voulu donner votre accord à la proposition de la S.N.C.F. tendant à ce que, ainsi qu'il a été fait en 1940, soient étudiées, à l'échelon départemental, les conditions d'application au personnel de ses Services, du décret du 23 février 1940 visant la réquisition collective des exploitants ou travailleurs agricoles forestiers ou d'artisanat rural, les Chefs d'arrondissement de la Voie de la S.N.C.F. se mettant en rapport, à cet effet, avec les Préfets chargés de régler dans leurs départements respectifs le problème de la main-d'oeuvre agricole par l'intermédiaire du Directeur des Services Agricoles et du Délégué de la Mission de Restauration Paysanne: il peut y avoir là un moyen fructueux d'échange saisonnier de travailleurs auxiliaires entre la S.N.C.F. et l'Agriculture.

La S.N.C.F. prend note de votre accord et les Chefs d'Arrondissement reçoivent les instructions nécessaires.

Pour répondre toutefois à la suggestion figurant in fine de votre lettre, je crois devoir vous exposer pourquoi la S.N.C.F. ne peut entrer dans la voie des mises en congé de personnel permanent, mesure qui aurait été envisagée cette année dans les Services départementaux des Ponts-et-Chaussées.

L'organisation des Services de la Voie de la S.N.C.F., c'est-à-dire des Services les plus propres à venir en aide à l'agriculture est telle qu'une partie importante de son personnel

.....
Monsieur le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Agriculture
Secrétariat Général - Service de la Main-d'Oeuvre Agricole
78, rue de Veronne
PARIS (7°)

est délibérément constituée par des auxiliaires; (le Décret du 21 avril 1939 a d'ailleurs fixé, pour l'ensemble des Services de la S.N.C.F., une proportion d'auxiliaires comprise entre 10 et 15% de l'effectif du cadre permanent).

Les agents permanents des Services de la Voie sont ceux qui, nécessaires en tout temps pour les fonctions de sécurité, pour les besognes d'entretien et de travaux exigeant une véritable formation professionnelle et pour l'encadrement, sont indispensables en permanence à la vie du Service et ne peuvent en être distraits, même pour peu de temps.

C'est donc exclusivement sur les auxiliaires que pourront porter les accords à intervenir à l'échelon départemental, dans la mesure où ils ne seraient pas de nature à entraver l'exécution de ces travaux.

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

Le Président
du Conseil d'Administration,

signé: FOURNIER.

MINISTERE
DE L'AGRICULTURE

Secrétariat Général

Service
de la Main-d'Oeuvre
Agricole

C O P I E

ETAT FRANCAIS

Paris, le 24 septembre 1941.

LE MINISTRE SECRETAIRE D'ETAT A
L'AGRICULTURE

à

M. LE PRESIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION
DE LA SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER
FRANCAIS
88, rue Saint-Lazare
P A R I S (9°)

Par votre lettre du 9 août, vous m'avez communiqué votre point de vue sur l'application possible au personnel de vos Services, du décret du 25 février 1940 visant la réquisition collective des exploitants ou travailleurs agricoles, forestiers et d'artisanat rural.

Je n'ignore pas les difficultés qui se présentent pour résoudre le problème de la main-d'oeuvre auxiliaire nécessaire en vue de l'exécution de certains travaux et je souhaite vivement qu'il soit possible de trouver pour les surmonter, une solution qui ne soit en rien préjudiciable à la satisfaction des besoins en main-d'oeuvre agricole comme au maintien à la terre de tous les exploitants et ouvriers dont la présence et le travail sont, plus que jamais, nécessaires dans les circonstances actuelles.

Je ne vois aucun inconvénient à ce que, tout en restant dans le cadre des textes législatifs en vigueur, les Chefs d'Arrondissement de la Voie de la S.N.C.F. se mettent en rapport avec les Préfets chargés de régler dans leurs départements respectifs le problème de la main-d'oeuvre agricole, par l'intermédiaire du Directeur des Services Agricoles et du Délégué de la Mission de Restauration Paysanne.

D'ailleurs, en dehors des questions relatives au personnel auxiliaire et temporaire, il pourrait être ainsi étudié, à l'échelon départemental, la possibilité de réaliser des accords permettant la mise en congé, pendant un mois, de certains éléments du personnel permanent de la S.N.C.F. qualifiés au point de vue agricole de par leur origine ou leurs capacités et susceptibles d'être ainsi utilisés aux travaux saisonniers

.....

Suivant une répartition faite sous la direction générale du Préfet, par le Directeur des Services Agricoles et le Délégué de la Mission de Restauration Paysanne.

De tels accords ont pu jouer, dès cette année, avec les Services départementaux des Ponts-et-Chaussées et ont donné d'excellents résultats en permettant l'envoi aux agriculteurs d'une main-d'oeuvre de complément parfaitement qualifiée.

Pour le Ministre et par autorisation

Le Maître des Requêtes
Chef des Services de Législation Rurale,

signé: Jacques DOUBLET.

A 29

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 6 novembre 1941

COPIE

Modification et extension
des aménagements G.V. et P.V.
de la gare de Quimper

Veg 834.684-2
23

Monsieur le Ministre;

Par décision du 5 décembre 1940, vous avez approuvé le projet relatif à la modification et à l'extension des aménagements G.V. et P.V. de la gare de Quimper, établi en harmonie avec celui étudié par le Service des Ponts et Chaussées du Département du Finistère pour la création d'une gare routière.

Ce dernier projet comporte également l'élargissement et la déviation de la Route Nationale n° 165 afin de faciliter la desserte de la gare routière dont l'établissement, l'exploitation et l'entretien seront assurés par le Département du Finistère, conformément aux accords intervenus lors de votre visite à Quimper le 11 décembre 1940.

Les travaux, actuellement en cours, nécessitent dès maintenant la mise à disposition de l'Etat (Routes Nationales), du Département et de la Ville de Quimper d'une surface totale de 8805,86 m² du chemin de fer constitués, pour la plus grande partie, par le jardin de notre gare.

L'extrait du plan parcellaire ci-joint, établi d'accord avec les intéressés, indique, par des teintes différentes, les terrains qui sont à transférer :

- d'une part, au domaine public de l'Etat (Routes Nationales) pour l'élargissement et la déviation de la Route Nationale n°165 (surface : 3605,13 m²) ;

- d'autre part, au domaine public du Département du Finistère pour la gare routière proprement dite (surface : 5005,71 m²) ;

.....

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications,
Direction Générale des Transports - Service Technique -
5ème Bureau - PARIS -

- enfin, au domaine public de la voirie urbaine de la Commune de Quimper (surface : 195,82 m²).

Ces terrains ne comprennent pas ceux de la cour des voyageurs, qui feront l'objet de propositions séparées en temps utile, leur remise nécessitant, en effet, un accord entre les communes de Quimper et de Ergue-Armel.

Nous vous serions obligés de vouloir bien approuver les différents transferts ci-dessus indiqués, étant entendu qu'un bornage contradictoire fixant les limites définitives du chemin de fer sera établi, après achèvement des travaux, entre les Représentants de l'Etat (Routes Nationales), du Département, de la Ville de Quimper, de la S.N.C.F. et du Service Technique des Transports.

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

Le Président du Conseil d'Administration,
Signé : FOURNIER.

SECRETARIAT D'ETAT
AUX COMMUNICATIONS

Direction Générale
des Transports

Service Technique

5ème Bureau

Région Ouest

Gare de Quimper

Aménagement de la gare

Ouest 321-4

COPIE

Paris, le 5 décembre 1940

LE SECRETAIRE D'ETAT

à Monsieur le Président du Conseil d'Adminis-
tration de la Société Nationale des
Chemins de fer.

Vous avez soumis à mon approbation, le 8 juillet 1939, un avant-projet relatif à la modification et à l'extension des aménagements G.V. et P.V. de la gare de Quimper, établi en liaison avec le projet étudié par le Service des Ponts-et-Chaussées du Département du Finistère, pour la création d'une gare routière.

Cet avant-projet comportait une dépense totale de 5.430.000 fr ainsi répartie :

- à la charge de la Chambre de Commerce de Quimper :

a) Emprunt amortissable par surtaxes	4.587.000 fr
b) Subvention remboursable sans intérêt par surtaxes	100.000 fr

- à la charge de la Ville de Quimper :

Subvention non remboursable	266.000 fr
-----------------------------------	------------

- à la charge de la S.N.C.F..... 477.000 fr

En raison de la hausse des prix, les dépenses doivent être majorées de 20 %. Par ailleurs, les travaux en question ont été admis, par décision du 23 novembre 1940 du Ministre de la Production Industrielle et du Travail, au bénéfice de la loi du 11 octobre 1940 sur les prêts aux collectivités pour la lutte contre le chômage.

.....

En conséquence, la Chambre de Commerce de Quimper a été autorisée, pour leur exécution, à conclure un emprunt de 5.623.600 fr et la ville de Quimper un emprunt de 320.000 fr dans les conditions fixées par la circulaire du Ministre des Finances du 20 novembre 1940.

Après examen par le Service Technique des Transports, j'approuve, au point de vue technique, l'avant-projet présenté le 8 juillet 1939, et je vous prie de prendre toutes les mesures nécessaires pour commencer immédiatement les travaux.

Je vous invite, d'autre part, à présenter à mon approbation une nouvelle combinaison financière pour le paiement de la dépense et, le cas échéant, de nouvelles propositions de surtaxes locales temporaires.

Pour le Secrétaire d'Etat
et par autorisation,
Le Conseiller d'Etat,
Directeur Général des Chemins
de fer et des Transports,

Signé : René CLAUDON.

19 NOV. 1941

A³⁰

SOCIETE NATIONALE
DES
CHEMINS DE FER FRANCAIS

Secrétariat
du Conseil d'Administration

LETTRES RECUES ET EXPÉDIÉES

SECRETARIAT D'ETAT
AUX COMMUNICATIONS

C O P I E

A 50

Direction Générale
des Transports

Paris, le 30 octobre 1941.

Service de la Main-d'Oeuvre

6ème Bureau

LE SECRETAIRE D'ETAT

N° 24

à M. le Président du Conseil d'Administration
de la S.N.C.F.

Par une décision du 29 avril 1941, j'ai approuvé le nouveau règlement de retraites de la S.N.C.F. (régime de 1911) et le nouveau Statut des Retraités.

Par lettre D. 482/II du 9 août, vous avez soumis à mon approbation différentes modifications au Règlement et au Statut destinées à faire bénéficier les agents retraités des avantages accordés par le nouveau Code de la Famille.

Ces modifications concernent les articles 15, 17 et 23 du Règlement et les articles 3 et 4 du Statut.

Elles comportent, notamment, en ce qui concerne les retraités ayant élevé au moins trois enfants, l'abaissement de 18 à 15 ans de l'âge limite que doivent atteindre les enfants pour donner droit aux majorations de pensions. Vous avez prévu cet abaissement pour éviter toute solution de continuité entre l'âge (15 ans dans la généralité des cas) au delà duquel les allocations fixées par le Code de la Famille cessent d'être attribuées et l'âge à partir duquel une majoration de pension peut être acquise.

Le Service de la Main-d'Oeuvre, après avoir pris l'avis du Ministère des Finances, a fait observer que la question de majoration de pension des agents ayant élevé au moins trois enfants présente, pour les cheminots, le même aspect que pour les fonctionnaires et est entièrement distincte du Code de la Famille ; la solution de continuité existe pour les fonctionnaires, l'âge des enfants donnant droit à majoration de pension ayant été, en effet, fixé à 16 ans par l'article 2 de la loi du 14 avril 1924 - et le Code de la Famille n'ayant pas traité cette question.

.....

Aucune raison valable ne justifiant pour les agents retraités de la Société Nationale l'adoption d'un régime plus favorable que celui des fonctionnaires, j'estime qu'il y a lieu d'adopter pour les premiers la même limite d'âge de 16 ans. L'abaissement de 18 à 16 ans de la limite d'âge des enfants constitue d'ailleurs, pour les cheminots, une amélioration appréciable de leur situation antérieure.

J'approuve, en conséquence, les modifications que, par lettre du 9 août 1941, vous avez proposé d'apporter au Règlement de retraites et au Statut des Retraités de la Société Nationale, sous la réserve, toutefois, que la limite d'âge des enfants pour l'ouverture du droit aux majorations de pensions sera fixée à 16 ans comme pour les fonctionnaires retraités de l'Etat, et non à 15 ans, ainsi que vous l'envisagez.

Je vous signale, d'autre part, qu'une circulaire du 7 août 1941 de M. le Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances a déterminé les conditions d'application du Code de la Famille aux retraités de l'Etat. Cette circulaire traite notamment le cas des agents relevés de leurs fonctions. Je suis d'avis que, sur ce point, eu égard à la similitude des textes législatifs réglementant la question, les agents de la Société Nationale doivent être, d'une manière générale, soumis aux mêmes dispositions que les fonctionnaires.

Vous voudrez bien me faire connaître les mesures que vous proposez d'appliquer aux agents intéressés.

Je vous serais obligé de vouloir bien m'accuser réception de la présente décision.

Signé : BERTHELOT.

SECRETARIAT D'ETAT
AUX COMMUNICATIONS

Direction Générale
des Transports

Services de Vichy

E 3824

A 50

Vichy, le 9 novembre 1941.

Le Secrétaire d'Etat

à Monsieur le Président du Conseil
d'Administration de la S.N.C.F.

Comme suite à ma lettre E.3824 du 17 octobre 1941 à M. le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances dont je vous ai envoyé copie, une réunion s'est tenue le 4 novembre à la Vice-Présidence du Conseil afin d'arrêter de façon définitive les conditions dans lesquelles pourraient être délivrées les facilités de circulation aux Conseillers nationaux.

Il a été entendu qu'en principe les Conseillers nationaux bénéficieraient d'une carte de circulation en 1ère classe valable pour les parcours entre leur résidence normale, leur Préfecture, leur Préfecture régionale et le siège du Gouvernement. D'ores et déjà, le Secrétariat général du Conseil national prépare un état des parcours et des cartes à délivrer.

Je vous prie de vouloir bien charger un représentant de la S.N.C.F. de se mettre en relation directe avec M. le Commandant de FERIET, Chef de Cabinet de l'Amiral FERNET, afin d'établir le projet de convention qui serait à passer avec le Conseil National. Les cartes seraient valables à dater du 1er janvier 1942.

Veillez me tenir informé au fur et à mesure des pourparlers.

signé: BERTHELOT.

SECRETARIAT D'ETAT
AUX COMMUNICATIONS

Direction Générale
des Transports

5^{ème} Bureau

S.N.C.F.

Lignes diverses

Deuxième programme
quinquennal

A.G. 9 - 9

Paris, le 10 novembre 1941

C O P I E

Le Secrétaire d'Etat

à Monsieur le Président du Conseil d'Adminis-
tration de la Société Nationale des Chemins
de fer,

Copie de cette (lettre a été dis-
tribuée le 20 oc-
tobre 1941.

Par lettre D. 640/14 du 18 octobre 1941, vous m'avez
indiqué les conditions dans lesquelles il vous semblait
possible de donner suite aux observations que j'avais
formulées dans ma lettre du 17 septembre 1941 au sujet
de la consistance du 2^{ème} programme quinquennal, compte
tenu du fait qu'un dépassement pouvait être admis par
rapport au chiffre global de 10 milliards, initialement
indiqué.

Après examen, j'approuve le programme joint à votre
lettre susvisée, qui se monte à 14.110 M., y compris les
frais généraux, sous réserve des observations ci-après :

ELECTRIFICATION

a) Lyon-Marseille :

Je prends acte de votre accord sur l'inscription au
programme de la totalité de l'électrification Lyon-Marseil-
le, étant entendu que les dépenses de travaux complémentai-
res seront augmentées de 1.550 M. et celles de matériel
roulant de 793 M. (en principal).

b) Lignes de banlieue :

Je suis d'accord avec vous pour inscrire au programme
l'électrification de la banlieue Ouest.

En ce qui concerne la banlieue Nord, je vous demande,
avant de prendre une décision, de m'adresser une estimation
approchée de la dépense à engager.

GARE D'AUSTERLITZ

J'appelle votre attention sur le fait que la 2^{ème}
étape (100 M.) doit suivre d'aussi près que possible la

.....

lère (135 M.) sinon le service ne pourra pas être assuré à la gare d'Austerlitz pendant au moins 30 jours par an.

POURCENTAGE DE FRAIS GÉNÉRAUX

Je prends bonne note de vos observations en ce qui concerne les errements actuellement suivis en matière d'imputation des frais généraux. Je suis d'accord pour maintenir provisoirement les taux proposés, mais il doit être bien entendu que la question sera revue dans le cadre des dispositions auxquelles pourront conduire les négociations en cours à ce sujet.

COMMANDES DE MATÉRIEL ROULANT

a) Wagons :

Vous me faites connaître que la limitation de remplacements des wagons à 40.000 unités s'était trouvée commandée, dans une large mesure, par le souci de ne pas dépasser le chiffre auquel la dotation globale du programme avait été fixée.

Vous vous proposez de porter ces remplacements à 50.000 wagons, ce qui entraînerait une dépense supplémentaire de 1 milliard (en principal).

Vous estimez que ce chiffre correspondrait à vos besoins réels et vous faites observer que l'âge moyen du parc de la Société Nationale des Chemins de fer atteindrait encore en 1950, 30,6 ans, soit 7,2 ans de plus qu'en 1930, année depuis laquelle il n'a cessé d'augmenter malgré l'amortissement de 55.000 wagons.

J'accepte votre proposition de porter la commande à 50.000 wagons.

b) Locomotives :

Vous indiquez les raisons pour lesquelles vous auriez estimé devoir inscrire au programme une commande globale de 650 locomotives.

- vous avez supposé pour la période qui suivra la paix une augmentation de trafic par rapport à 1939, de 5% seulement et vous pensez que cette prévision est faible au regard aux besoins qui peuvent se manifester.

- alors que la S.N.C.F. disposait, à la veille de la guerre, de 2.800 locomotives garées en bon état, vous avez admis une réduction de ce nombre à 600, et vous estimez que ce chiffre est particulièrement strict.

- vous faites enfin observer que 734 locomotives américaines se trouveront encore en service normal en 1950, en dehors des 600 machines garées pour les pointes exceptionnelles de trafic; or, le garage de la totalité de ces locomotives a donc été déjà décidé, dites-vous, dès le temps de paix en raison de leur vitesse limitée, de leur consommation élevée en combustible et des lourdes sujétions de leur entretien.

Vous acceptez cependant, comme j'en avais exprimé le désir, de réduire à 400 machines vos prévisions de commandes, en considération notamment de la situation nouvelle qui résulte de l'inscription au programme de la totalité de l'électrification Lyon-Marseille qui libérera 430 locomotives à vapeur supplémentaires, et qui vous permettra d'amortir 180 locomotives de plus qu'il n'avait été prévu.

Vous ajoutez toutefois que la modicité du programme ainsi réduit vous conduira à entreprendre la construction des 400 locomotives nouvelles aussitôt qu'aura pu être achevée celle des 200 locomotives actuellement en commande au titre de programmes antérieurs.

Je vous donne mon accord sur ce point.

Il est d'ailleurs bien entendu que le chiffre de 400 locomotives serait remis en question, si, comme vous l'indiquez, les hypothèses ne se trouvaient pas réalisées, et notamment :

- si les locomotives mises présentement à la disposition des Chemins de fer allemands ne nous étaient pas toujours restituées, ou du moins ne nous étaient pas restituées dans un état d'utilisation normal;

- si les travaux d'électrification n'étaient exécutés qu'avec d'importants retards par rapport au rythme prévu.

BLOCK AUTOMATIQUE

Je prends acte de votre accord sur l'inscription au programme des sections Dijon-Is-sur-Tille et Dax-Hendaye, étant entendu que les dépenses de travaux complémentaires seront augmentées à cet effet de 75 millions.

Je suis d'accord avec vous pour l'équipement en block manuel des lignes de Toulouse à Dax et de Narbonne à Cerbère, les dépenses étant à inscrire à vos programmes normaux d'établissement.

EQUIPEMENT TELEPHONIQUE

Je prends acte de votre accord pour relayer de 100 millions la dotation affectée à ce chapitre du programme.

P. le Ministre et par autorisation
Le Directeur Général des Transports,

signé: René CLAUDON.

SECRETARIAT D'ETAT
AUX COMMUNICATIONS

Direction Générale
des Transports

5ème Bureau

Région Sud-Est

Lignes de Paris à Lyon
et de Lyon à Marseille

Gare de Lyon

Amélioration du noeud ferré de Lyon

S.E.198-9

Vous m'avez présenté, le 15 mars 1941, un projet d'amélioration du noeud ferré de Lyon intéressant diverses gares situées sur les lignes de Paris à Lyon et de Lyon à Marseille et concernant :

- 1°) l'achèvement du chantier de lavage de Croix-Barret;
- 2°) le transfert, sur la rive gauche du Rhône, de la Messagerie de Lyon-Perrache ;
- 3°) l'établissement de gares annexes à Lyon-Perrache.

Ce projet d'ensemble, qui se substitue aux quatre projets partiels présentés les 21 mars 1936, 6 octobre 1936, 17 mars 1936 et 22 juin 1936, comporte essentiellement, pour une dépense d'ensemble de 54 millions de francs, imputable au compte d'établissement, l'exécution des travaux suivants :

1°) Aménagement du chantier de lavage
de Croix-Barret

- l'établissement de deux voies principales entre les postes II et V de Lyon-Guillotière, avec déplacement du poste II ;
- l'extension du faisceau de remisage ;
- l'aménagement d'un faisceau de réception de cinq voies, dont trois avec fosse longue, pour la visite des freins, côté Lyon ;
- l'établissement de deux faisceaux de formation "réserve de matériel voyageurs", l'un de quatre voies à

.....

Paris, le 1^{er} novembre 1941

Le Secrétaire d'Etat

à Monsieur le Président
du Conseil d'Administration
de la S.N.C.F.

C O P I E

A 30

proximité du faisceau de Moulin-à-Vent, l'autre à l'emplacement du faisceau actuel "réparation";

- le déplacement de la voie de circulation et le remaniement de diverses voies ;

- la pose d'aiguilles reliant toutes ces voies entre elles et aux voies voisines ;

- la construction d'un hangar de réparations à cinq voies et d'un bâtiment de service de 1.400 mètres carrés, en partie avec étage et de divers bâtiments ;

- l'installation d'une machine à laver les voitures ;

- la création d'une installation de chauffage préalable des trains, d'un réseau d'air comprimé, d'une distribution d'eau et d'un équipement électrique en force et en lumière ;

- des acquisitions de terrains.

2°) Transfert à Lyon-Guillotière de la Messagerie de Lyon-Perrache.

- l'établissement de quais couverts, l'un de 280 mètres, dont 100 mètres éventuels, pour transbordement des trains de passage, le second, de 350 mètres, pour arrivages et expéditions, le troisième, de 180 mètres, pour arrivages ;

- l'établissement de quais découverts, l'un de 60 mètres pour les emballages vides, l'autre de 40 mètres pour les bestiaux ;

- la construction d'un bâtiment pour bureaux G.V. côté Lyon et d'un bâtiment de service côté Marseille ;

- l'établissement d'une rampe d'accès côté Lyon, de 160 mètres environ ;

- l'établissement d'une grue électrique de 10 tonnes ;

- l'aménagement de voies de desserte, savoir : quatre voies de réception et de formation ; deux voies pour le transbordement de passage ; quatre voies pour les arrivages et expéditions ; côté Marseille, six voies en impasse pour le transbordement, les emballages vides et le quai à bestiaux ; côté Lyon, deux voies en impasse pour les échanges avec Perrache ;

- la création d'un équipement électrique en force et en lumière et de l'alimentation en eau des installations nouvelles ;
- la suppression et le remaniement de certaines voies ;
- la dépose d'une grue hydraulique ;
- la démolition de divers bâtiments et de postes H et G de manoeuvre par fils.

3°) Etablissement de gares annexes à Lyon-Perrache

a) pour la gare annexe côté Paris :

- l'établissement de trois voies nouvelles : les voies 3 et 5 seront rattachées à la tête de gare (poste I) ; la voie 7 sera établie en partie à l'emplacement du faisceau de remisage voisin (voies 9 à 13) et reliée à la voie 9 par une communication ;
- le report du faisceau de remisage du matériel à voyageurs du côté de la cour de l'Hôtel Terminus ;
- la suppression du parc à bestiaux et des voies de chariot ;
- l'aménagement, en sortie des voyageurs, du passage existant entre le bâtiment d'administration et l'Hôtel Terminus ;
- la couverture des nouveaux trottoirs ;
- l'extension aux nouvelles installations de la distribution de lumière électrique et d'eau ;
- la création de postes de stockage et de distribution de carburants ;

b) pour la gare annexe, côté Marseille :

- l'établissement de trois voies courtes à trottoirs, de deux voies de remisage ou d'attente de locomotives, d'un trottoir de 125 m. de longueur bordant les voies projetées ;
- le remaniement corrélatif du trottoir n° 1 bordant une des nouvelles voies ;
- la couverture du trottoir nouveau et du trottoir n° 1 sur une longueur de 80 mètres ;

.....

- l'installation de postes de stockage et de distribution de carburant ;

- l'extension aux nouvelles installations de la distribution d'eau et de l'éclairage électrique ;

- l'installation éventuelle de trois autres voies et de deux trottoirs dans l'espace laissé libre par le déplacement de la Messagerie.

Le projet ne comprend pas les travaux de signalisation qui seront inclus dans un projet spécial d'installation du block automatique avec signaux lumineux.

Le dit projet est compris au plan quinquennal (renouvellement des gares de Lyon et abords) pris en considération par décision ministérielle du 24 octobre 1940.

Après examen par le Service Technique des Transports, j'approuve le projet présenté dont le montant, imputable sur les crédits d'engagement du budget d'établissement de l'exercice 1941 (plan quinquennal) est évalué, en principal, à 54.297.000 fr, étant entendu que :

1°) les imputations, tant en dépenses qu'en recettes, effectuées conformément à la circulaire ministérielle du 20 mai 1902 et à la décision ministérielle du 11 septembre 1939, seront les suivantes :

I - Travaux complémentaires de premier établissement :

- proprement dits, évalués en principal,	à	51.515.000 fr
- du matériel inventorié, évalué en principal	à	2.284.000 fr

II - Installations et matériel supprimés :

a) coût primitif en principal :		
- travaux complémentaires proprement dits		498.000 fr
- matériel inventorié		"

b) reprise des matériaux utilisables		297.000 fr
--------------------------------------	--	------------

2° la dépense à payer chaque année devra rester dans la limite des crédits de paiement inscrits à cet effet au budget d'établissement de la S.N.C.F. (plan quinquennal - Région Sud-Est) approuvé, pour l'exercice correspondant ;

3°) les acquisitions de terrains ne pourront devenir définitives qu'après justification, par la S.N.C.F., de l'accord de l'Administration des Domaines sur le prix, par application du décret du 5 juin 1940 sur la législation du domaine immobilier de l'Etat;

.....

4°) les terrains acquis seront incorporés au domaine public du chemin de fer et feront l'objet du bornage supplémentaire prescrit par l'article 31 du Cahier des Charges des lignes exploitées par la S.N.C.F. ;

5°) les dessins de détails des bâtiments seront adressés, avant tout commencement d'exécution, au Service Technique des Transports ;

6°) les postes de stockage et de distribution de carburant, le gazogène et le poste de soudure ne pourront être établis qu'après autorisation spéciale demandée par la S.N.C.F. dans le cadre de la réglementation des établissements classés.

Le Directeur Général des Transports,

Signé : René CLAUDON.

A30

SECRETARIAT D'ETAT
AUX COMMUNICATIONS

Direction Générale
des Transports

5ème Bureau

Livraisons de ferraille
par la S.N.C.F.

A.G. II-12

Paris, le 11 novembre 1941

LE SECRETAIRE D'ETAT

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

Comme suite à votre lettre D. 7081/3 du 6 octobre 1941,
j'ai l'honneur de vous faire connaître que le Comité Economique
a pris, dans sa séance du 24 octobre dernier, la décision sui-
vante :

" Livraisons de ferraille par la S.N.C.F.

" La S.N.C.F. sera négociant classeur agréé pour certains
"points désignés du territoire où l'on pourra constater que la
"S.N.C.F. a des installations de classement.

"La S.N.C.F. devra se rapprocher du Service de la Récupé-
"ration pour la désignation de ces centres de classement.

"Bien entendu, la S.N.C.F. refuse tout versement de ris-
"tourne".

Je vous prie de bien vouloir prendre d'urgence toutes
mesures utiles pour l'application de cette décision.

J'adresse copie de la présente dépêche à M. le Secrétaire
d'Etat à la Production Industrielle (Direction de la Sidérurgie).

Signé : BERTHELOT.

A 20

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 6 octobre 1941.

Objet :

C O P I E

Ramassage des ferrailles
Qualité de grossiste
reconnue à la S.N.C.F.

D 7081/3

Monsieur le Ministre,

Par lettre n° 9 du 6 septembre, vous avez bien voulu me faire connaître que le Comité économique avait, sur votre intervention, décidé d'habiliter la S.N.C.F. à livrer directement aux usines les ferrailles triées qu'elle produit.

Par ailleurs, comme vous le savez, j'avais demandé cette habilitation à M. le Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle par lettre D/ 7081/3/19 du 2 septembre dont je vous ai transmis copie et à laquelle je n'ai encore reçu aucune réponse à ce jour.

Je crois devoir vous signaler que, contrairement à la décision dont vous m'informiez par votre lettre du 6 septembre, le G.I.A.F. considère la S.N.C.F. comme "producteur" et non comme négociant agréé ; il indique notamment dans sa lettre du 27 septembre à la Division des Achats et des Ventes :

"Nous vous confirmons que suivant directives du Secrétariat d'Etat à la Production Industrielle et de l'Office des Fontes, Fers et Aciers, la S.N.C.F. est classée, en zone occupée, dans la catégorie "Producteur" et que, par conséquent, vous êtes tenus de vendre votre production à des négociants agréés, "aux conditions du barème prévu pour cette catégorie".

J'ai l'honneur de vous demander de bien vouloir intervenir à nouveau auprès de M. le Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle pour que nous recevions rapidement la notification officielle de notre habilitation comme négociant agréé et pour que les instructions nécessaires soient données au G.I.A.F.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications.

Secrétariat Général
des Transports

Service de la Main-d'Oeuvre

4ème Bureau

N° 32

C O P I E

Paris, le 13 novembre 1941

Le Secrétaire d'Etat aux Communications

à M. le Président du Conseil d'Administration de la
S.N.C.F.

Copie de
de la lettre
à été dis-
tribuée le
28 oct. 1941

Par lettre D 48/3/I du 21 octobre 1941, vous m'avez soumis (une proposition tendant à faire bénéficier de certains avantages les agents de la S.N.C.F. dont la cessation de service résulte d'un acte de dévouement accompli par eux dans l'exercice de leurs fonctions.

En effet, alors que la loi du 14 avril 1924 sur la retraite des fonctionnaires prévoit, dans son article 19, des mesures spéciales en faveur des fonctionnaires qui doivent cesser prématurément leur service à la suite de blessures reçues au cours de l'accomplissement d'un acte de dévouement particulièrement méritoire, aucune disposition analogue ne figure dans le Règlement de Retraites de la S.N.C.F..

Pour combler cette lacune, vous proposez d'ajouter à l'article 8 de ce Règlement un dernier alinéa ainsi libellé :

"Tout agent reconnu invalide dans les conditions visées au 1er alinéa du présent article et dont l'invalidité résulte soit d'une lutte soutenue ou d'un attentat subi à l'occasion de ses fonctions, soit d'un acte de dévouement accompli dans les entreprises du chemin de fer en vue de sauver la vie d'une ou de plusieurs personnes, peut, exceptionnellement, obtenir une pension qui, ajoutée à la rente qu'il recueille éventuellement en application de la loi du 9 avril 1898 et des textes subséquents, porte le montant de l'annuité servie par la S.N.C.F. aux 3/4 du dernier traitement fixe augmenté des autres éléments de rémunération soumis à retenues au cours des 12 mois précédant la cessation des fonctions".

J'ai l'honneur de vous faire connaître que j'approuve votre proposition.

Signé : BERTHELOT.

COMPAGNIE
DU CHEMIN DE FER
DE PARIS A ORLEANS

Paris, le 13 novembre 1941.

17, rue de Clichy

COPIE

Monsieur le Président,

Copie de cette
lettre a été distribuée
le 28 octobre
1941.

Par votre lettre "D 3004/0" du 21 octobre, vous avez bien voulu me faire connaître les circonstances qui conduisent la Société Nationale à envisager la cessation de tous services de transports sur la ligne déjà déclassée de Blois à Saint-Aignan-Noyers.

En rappelant que seule la Compagnie d'Orléans, concessionnaire de la dite ligne, a le pouvoir - en vertu de la convention du 31 août 1937 qui n'a rien modifié au régime des concessions jusqu'à l'expiration de celles-ci - de formuler une renonciation à cette concession, vous m'avez prié d'examiner s'il ne me serait pas possible d'adresser une telle demande au Secrétariat d'Etat aux Communications.

J'ai l'honneur de vous informer que notre Conseil d'Administration auquel j'ai donné connaissance des termes de votre lettre a, dans sa réunion du 7 courant, décidé de lui donner satisfaction, et je vais en conséquence solliciter de M. le Secrétaire d'Etat aux Communications qu'il accepte la renonciation, par la Compagnie d'Orléans, à la concession de la ligne de Blois à Saint-Aignan-Noyers. Je crois devoir toutefois signaler à votre attention que la décision prise par notre Conseil ne pourra devenir définitive qu'après ratification, conformément à nos Statuts, par un vote de notre prochaine Assemblée Générale extraordinaire d'actionnaires, dont la convocation ne peut être envisagée avant le mois d'avril 1942.

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

Signé: Félix FREDAULT.

Monsieur FOURNIER, Président du Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de Fer, 88, rue Saint-Lazare
PARIS.

- 7 NOV 1941

S.N.C.F.

Le Président
du
Conseil d'Administration

A-30

Services Financiers

DC12/47/7

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous remettre ci-joint copie de ma lettre de ce jour à M. le Secrétaire d'Etat aux Communications, soumettant à son approbation un projet de loi destinée notamment à permettre à la S.N.C.F. de procéder sous sa propre signature à des opérations d'émission pour le remboursement, la consolidation et la conversion des emprunts des Réseaux.

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

Le Président
du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER

Monsieur le Ministre Secrétaire d'Etat
à l'Economie Nationale et aux Finances.

Le Président du
Conseil d'Administration

Services Financiers

D 612/47

Monsieur le Ministre,

La Convention du 31 août 1937 a prévu, dans son article 26, que "La Société Nationale ne pourra emprunter qu'en vue de couvrir ses dépenses d'établissement dans les conditions définies aux articles 28 et 43 et de faire face à ses besoins de trésorerie".

Ainsi, et bien que la S.N.C.F. ait, en vertu de la même Convention, pris en charge les emprunts des Réseaux, les textes en vigueur ne lui permettent pas de procéder elle-même à des opérations d'émission pour le remboursement, la consolidation et la conversion de ces emprunts. Cette possibilité est laissée aux seules Compagnies et Administrations émettrices par l'article 31 de la Convention.

Or, tant en raison de la proximité de l'échéance, au 1^{er} mars 1942, des Bons 5 % 1932, que de l'état actuel du marché financier que caractérise un abaissement notable des taux d'intérêt, une importante fraction des emprunts à long ou à moyen terme des Réseaux est susceptible d'être, à plus ou moins bref délai, appelée au remboursement, à la consolidation ou à la conversion.

Il nous est apparu souhaitable que la S.N.C.F. soit autorisée à effectuer ces opérations au moyen d'emprunts émis sous sa propre signature.

Il serait en effet paradoxal que d'importants remaniements de la dette des Chemins de fer d'intérêt général ne fussent pas effectués sous le signe de l'unification réalisée depuis près de quatre ans dans le domaine commercial et à laquelle le public est d'ores et déjà accoutumé. La récente expérience de l'emprunt auquel nous avons procédé en juin dernier a d'ailleurs prouvé que cette accoutumance était suffisamment acquise sur le terrain financier pour que des opérations plus vastes puissent être tentées par la S.N.C.F. elle-même avec les meilleures chances de succès.

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications.

Tel est, Monsieur le Ministre, l'esprit dans lequel je sou- mets à votre haute approbation le projet de loi ci-joint, qui a déjà reçu l'accord des représentants de vos Services et de ceux du Secrétariat à l'Economie Nationale et aux Finances, et que je vous serais obligé, si vous n'y avez pas d'objection, de présenter, dès qu'il vous sera possible, à la signature du Chef de l'Etat.

L'objet principal du texte que nous vous soumettons consiste à modifier l'article 26 précité de la Convention en vue d'inclure dans les possibilités d'emprunt de la S.N.C.F. les opérations d'émission consécutives au remboursement, à la consolidation ou à la conversion des emprunts des Réseaux ainsi que des siens propres.

Corrélativement, l'article 21 relatif au compte annuel de liquidation de la S.N.C.F. est remanié afin de préciser que les charges des emprunts susceptibles d'être émis par la S.N.C.F. en vertu du nouveau texte sont à répartir entre les § b et c du compte de liquidation suivant les mêmes règles que les charges des emprunts qu'ils seront appelés à remplacer.

Par son article 2, le projet de loi tend à consacrer, pour les Compagnies, l'exonération d'impôt dont elles ont toujours bénéficié à raison de leurs propres titres détenus par elles. Il y ajoute, par mesure d'analogie, une exonération de même nature pour les titres émis par la S.N.C.F. et qu'elles détiendront.

Par ailleurs, ce projet, en tant qu'il porte modification au texte de la Convention du 31 août 1937, a été soumis aux Compagnies de l'Est, du Midi, du Nord, de Paris à Lyon et à la Méditerranée et de Paris à Orléans, qui y ont donné leur adhésion par lettre du 31 octobre 1941 dont vous trouverez également ci-joint copie. Pour répondre à l'observation faite par les Compagnies au sujet de l'incidence financière des nouvelles dispositions au cas où des opérations de l'espèce interviendraient avant le 1er janvier 1943, mes Services examinent actuellement dans quelles conditions pourra être compensé par la S.N.C.F. aux Compagnies le préjudice susceptible de résulter pour celles-ci à cette occasion de la substitution de la signature de la S.N.C.F. à la leur.

J'adresse copie de la présente lettre à M. le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances.

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

Le Président
du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER

PARIS, le 31 Octobre 1941.

Les Compagnies des Chemins de fer de l'Est,
du Midi, du Nord, de Paris à Lyon et à la
Méditerranée et de Paris à Orléans

à Monsieur le Président de la S.N.C.F.

Monsieur le Président,

Vous avez bien voulu soumettre à l'examen des Compagnies, signataires de la Convention du 31 Août 1937, un projet de loi se référant dans ses visas à une lettre d'adhésion des Compagnies et contenant diverses dispositions relatives aux obligations émises par les anciens Réseaux, ou à émettre par la S.N.C.F. notamment en vue de conversions.

Les Compagnies, soucieuses de l'intérêt général aussi bien que de l'intérêt de la S.N.C.F. dont elles sont actionnaires, ne peuvent que seconder le Gouvernement dans ses desseins, fût-ce au prix d'une modification nouvelle de la Convention, en vue de faciliter la réalisation au moment opportun des opérations de conversion de leurs emprunts.

Elles donnent donc d'ores et déjà une adhésion de principe aux dispositions du projet de loi que vous avez bien voulu leur communiquer, étant entendu que leur décision devra être soumise ultérieurement, conformément à leurs statuts, à l'approbation de leurs Assemblées générales.

Elles croient toutefois devoir attirer votre attention sur ce fait que les dispositions envisagées auront pour effet de leur enlever la gestion et le service des emprunts convertis avant la date à laquelle, d'après la Convention, la S.N.C.F. aura la faculté de reprendre la gestion et le service des emprunts des Compagnies. Elles encourront de ce fait un préjudice certain qui justifie, comme condition de leur adhésion, une compensation équitable.

Veuillez agréer, ...

P. la C^{ie} des Chemins
de fer de l'EST

G. de TARDE

P. la C^{ie} des Chemins de fer
du MIDI

Paul TIRARD

P. la C^{ie} du Chemin
de fer du Nord
Pierre THIRIEZ

P. la C^{ie} des Chemins
de fer du P.L.M.
LAURENT-ATTHALIN

P. la C^{ie} du Chemin
de fer du P.O.
Félix FREDAULT

Le 15 Juillet 1941

Projet de loi

Nous, Maréchal de France, Chef de l'Etat français,

Vu le décret-loi du 31 août 1937 relatif au nouveau régime des Chemins de fer et la Convention du même jour y annexée;

Vu la lettre d'adhésion des Compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée et du Midi, en date du 31 octobre 1941;

Le Conseil des Ministres entendu,

Décrétons :

Article 1^{er} - Les articles 21-B b) et c) et 26 de la Convention du 31 août 1937, annexée au décret-loi de même date, sont modifiés ou complétés ainsi qu'il suit :

"Article 21-B :

"

"b) Le montant des charges effectives (intérêts, amortissement, frais accessoires, etc...) dûment justifiées du capital social et des emprunts de toute nature contractés par la Société Nationale en vertu de l'article 26 §§ 1 et 3 ou pour son compte dans les conditions prévues à l'article 29, ainsi que des emprunts émis par elle pour le remboursement, la consolidation ou la conversion des emprunts susvisés - le tout sous déduction des remboursements et annuités dus par l'Etat, les Départements, les Communes et les particuliers;

"c) Le montant des charges effectives (intérêts, amortissement, frais accessoires, etc....) dûment justifiées des emprunts de toute nature pris en charge par la Société Nationale en vertu des articles 30 et 31, ainsi que des emprunts émis par elle pour le remboursement, la consolidation ou la conversion des emprunts susvisés, le tout sous déduction des remboursements et annuités dus par l'Etat, les Départements, les Communes et les particuliers;...
""

"Article 26 :

"La Société Nationale ne pourra emprunter qu'en vue de :

"1^o - Couvrir ses dépenses d'établissement dans les conditions définies aux articles 28 et 43;

"2^o - Procéder au remboursement, à la consolidation ou à la conversion des emprunts émis par elle, ainsi que des emprunts visés aux articles 29, 30 et 31;

"3^o - Faire face à ses besoins de trésorerie".

Article 2 - Les titres d'emprunts de la Société Nationale des Chemins de fer français sont exonérés de tous impôts et taxes sur les valeurs mobilières lorsqu'ils sont détenus par les Compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée et du Midi.

Les titres émis par les Compagnies susvisées dans l'intérêt de l'exploitation du Chemin de Fer, titres dont la Société Nationale est seule débitrice à l'égard des porteurs par application de la Convention du 31 août 1937, bénéficient de la même exonération lorsqu'ils sont détenus par la Compagnie émettrice.

Les exonérations susvisées, qui ont effet du 1er janvier 1938, prendront fin, pour les Compagnies du Nord et de l'Est, au 31 décembre 1955, date prévue par l'article 4 du décret-loi du 31 août 1937, et, pour les autres Compagnies, à l'expiration de leurs concessions actuelles.

Article 3 - Le présent décret sera publié au Journal Officiel et exécuté comme loi de l'Etat.

A 30

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 12 novembre 1941

5210 - 24

C O P I E

Monsieur le Ministre,

Cette révision a été (Comme suite à votre communication CF2-2008 du 18 sep-
approuvée par le Con-) tembre 1941, j'ai l'honneur de soumettre à votre homologa-
1 dans sa séance (tion la proposition ci-jointe relative à la révision de
du 18 juin 1941.) l'ensemble de la tarification applicable aux voyageurs :

Je vous remets sous ce pli :

- 5 exemplaires d'une notice explicative
- 5 exemplaires de chacun des tarifs modifiés (tarif spécial des billets d'aller et retour et circulaires, tarif spécial des voyageurs en groupes, tarif spécial des abonnements, tarif des Dispositions diverses).
- 12 exemplaires du texte à insérer au Journal Officiel.

Cette proposition est également soumise à la Wehrmacht-Verkehrs-Direktion.

Je fais les communications d'usage.

Je propose, en outre, de prévoir comme date d'application le 1^{er} janvier 1942 afin, le cas échéant, de bloquer à cette date la mise en vigueur de cette proposition et de celles que nous pourrions être amenés à vous présenter dans le courant du mois de novembre.

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

Le Président du Conseil d'Administration

Signé : FOURNIER.

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications
Direction Générale des Transports - PARIS -

A 50

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 12 novembre 1941

Région du Sud-Est

Ligne de Paris à Montargis
par Corbeil

C O P I E

Reconstruction du pont d'Athis
sur la Seine P.K.18,557

3350 - 7

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de soumettre à votre approbation, en deux exemplaires, le projet relatif à la reconstruction des deux tabliers du pont d'Athis, sur la Seine, situé au km 18,557 de la ligne de Paris à Montargis par Corbeil, et dont les travées extrêmes, côté Montargis, avaient été coupées en juin 1940.

A l'occasion des travaux de reconstruction, il a été décidé de procéder au renforcement des quatre travées conservées et de la travée détruite du tablier amont dont la construction date de 1871, en remplaçant, par des barres en acier, les barres de treillis en fer des poutres de rive, pour lesquelles les contraintes théoriques, sous les surcharges du Règlement Ministériel du 10 mai 1927, atteignaient approximativement la limite d'élasticité du métal.

La réalisation des travaux doit entraîner une dépense totale de 6.882.000 fr dont :

1.310.000 fr au compte des travaux complémentaires pour le renforcement du tablier amont,
5.360.000 fr au compte de reconstruction de la S.N.C.E.
et 212.000 fr à la charge de l'Etat (Ponts et Chaussées) pour les travaux de déblaiement du lit de la Seine.

La dépense de 1.310.000 fr au compte des travaux complémentaires serait prélevée sur la dotation "Divers et Imprévus" du budget des travaux complémentaires de 1941.

.....

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications.

Je vous serais obligé de bien vouloir donner votre approbation au présent projet et nous en retourner, ensuite, un exemplaire.

Veillez agréer, Monsieur Ministre, l'assurance de mes sentiments de haute considération.

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

A 30

7110 - 4

Paris, le 13 novembre 1941

Le Président
du Conseil d'Administration

C O P I E

Monsieur le Ministre,

Copie de ces deux lettres a été distribuée le 14 octobre 1941. (Par dépêche D 7110/4 du 26 septembre 1941, vous avez bien voulu me transmettre copie de la lettre que M. le Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle vous a adressée le 9 septembre au sujet du rôle des Comités d'Organisation dans la passation des marchés.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que cette lettre, particulièrement nette, paraît répondre en tous points aux préoccupations de la S.N.C.F. qui tiendra compte désormais, dans ses relations avec les Comités d'organisation, des directives ainsi données.

Toutefois, des sondages récents permettent de redouter que, même en se conformant à ces directives, la S.N.C.F. n'éprouve encore quelques difficultés de la part de certains Comités mal informés de leurs attributions et décidés à ne se plier qu'aux instructions qu'ils recevraient directement.

Nous croyons, dans ces conditions, devoir insister sur l'intérêt qu'il y aurait à ce que les précisions qui ont fait l'objet de la lettre ci-dessus visée du 9 septembre de M. le Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle fussent portées le plus rapidement possible, par ce dernier, à la connaissance de tous les Comités ainsi qu'à celle des divers services intéressés de son Département.

Permettez-moi, par ailleurs, Monsieur le Ministre, de vous adresser, ci-joint, à titre d'exemple de la conception inexacte que certains comités se faisaient jusqu'ici de leur mission, copie d'une lettre en date du 26 août 1941 du Comité d'organisation du Bâtiment.

.....

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications
244, Boulevard Saint-Germain - PARIS

Sans doute, cette lettre est-elle antérieure à celle que vous a adressée M. le Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle. Mais elle est trop caractéristique des tendances des Comités à s'ingérer dans la passation des marchés offerts à leurs adhérents pour que nous ne croyions pas devoir attirer spécialement sur elle votre attention. Il ne paraît pas faire de doute qu'en intervenant ainsi auprès de nos services en faveur d'une entreprise, et sans autre motif que celui de défendre les intérêts de ladite entreprise, sur un plan étranger aux nécessités de la profession, le Comité soit sorti du rôle qui lui est dévolu par la loi.

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

Le Président
du Conseil d'Administration,

signé: FOURNIER.

Comité d'Organisation
du Bâtiment et des T.P.

Paris, le 26 août 1941.

Sous-Comité "Terrassements
et Grands Ouvrages"

D 7110/4

COPIE

Monsieur l'Ingénieur en Cgcf,

Les Etablissements SAINRAPT et BRICE nous ont fait part des conditions dans lesquelles la S.N.C.F. leur avait adressé, le 8 juin 1940, une lettre de commande en vue de l'exécution des travaux préparatoires du Barrage de FABREGES. Cette lettre de commande prévoyait le paiement d'avances au fur et à mesure de l'installation du matériel en attendant la passation d'un marché définitif. Il était stipulé que si, pour une raison quelconque, les travaux ne pouvaient être exécutés, soit qu'ils soient ajournés, soit qu'un accord ne puisse intervenir entre la S.N.C.F. et les Etablissements SAINRAPT et BRICE, l'avance serait remboursée à la S.N.C.F. sous déduction d'indemnités diverses. Il était, en outre, stipulé que la S.N.C.F. se réservait la faculté de se rendre acquéreur du matériel en versant aux Etablissements SAINRAPT et BRICE la différence entre l'avance et la valeur de remboursement du matériel au cours du jour de la reprise.

Les établissements SAINRAPT et BRICE ont informé le Comité d'Organisation de l'appel d'offres que vous avez adressé en vue de l'exécution des travaux définitifs du Barrage de FABREGES. Vous avez d'ailleurs bien voulu, vous-même, à la suite d'un entretien que j'avais eu avec M. LECLERC du SABLON, m'adresser la liste des entrepreneurs appelés par vous à remettre des propositions.

Ceci laisse supposer, soit qu'un accord n'a pu intervenir entre votre Société et l'entrepreneur ayant exécuté les travaux préparatoires, soit que vous ayez renoncé à la négociation directe qu'envisageait la lettre du 8 juin 1940.

L'attention du Comité d'Organisation s'est portée sur la disposition relative à l'achat du matériel. Il a pensé que cette clause, qui était normale, le 8 juin 1940, présente actuellement un caractère inéquitable. Le remplacement du matériel est, en effet, impossible, en sorte que, d'une part, la valeur de remplacement ne peut être fixée, et, d'autre part, l'entrepreneur subira un lourd préjudice qui persistera jusqu'au jour où pourra être reprise la construction de matériel d'entreprise. Privé de ses instruments de travail, l'entrepreneur ne pourra employer son activité sur d'autres chantiers.

.....

Monsieur LEBoulLEUX,
Ingénieur en Chef des Services Techniques de la S.N.C.F. (Sud-Ouest)
Pl. Valhubert,

Il semble donc que si l'intérêt général conduit à laisser sur place et à utiliser le matériel qui a été installé sur le chantier de FABREGES, conformément aux dispositions de la lettre de commande du 8 juin 1940, l'acquisition de ce matériel par la S.N.C.F. avec versement aux établissements SAINRAPT et BRICE de la valeur de remplacement au cours du jour de la reprise, se heurte aux difficultés provenant de ce que le matériel ne pourra être remplacé avant longtemps en sorte que l'entrepreneur ne pourra trouver, en d'autres lieux, l'activité que doit lui procurer le matériel qu'il avait su acquérir en temps opportun.

Je vous serais reconnaissant de vouloir bien examiner la situation des établissements SAINRAPT et BRICE en vue de dénouer, de façon équitable, une situation toute différente de celle qui avait pu être prévue lorsque fut passée la commande du 8 juin 1940.

Veuille agréer, Monsieur

signé: HOELLING

A 20

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 13 novembre 1941

5240-7

C O P I E

Monsieur le Ministre,

Par lettre D. 5240-7 du 15 janvier 1941, je vous faisais connaître les difficultés que nous rencontrions pour l'acheminement des bagages et vous demandais, afin de nous permettre de réserver aux bagages destinés à l'usage personnel des voyageurs la capacité de transport des fourgons des trains express et rapides, de bien vouloir nous autoriser à déroger aux conditions d'acceptation des bagages.

Par dépêche C.F.2 2070 du 18 février 1941, vous avez bien voulu nous donner votre autorisation, et les fascicules annexes n° 2 aux tableaux de la marche des trains ont fait mention du nouveau régime d'acceptation des bagages entré en application le 10 mars 1941.

Depuis cette date, les difficultés éprouvées pour le transport des bagages n'ont fait que s'aggraver, car nous avons été conduits à apporter de nouvelles réductions au service des voyageurs par suite du manque de combustibles et de lubrifiants, en même temps que le trafic des bagages se développait sans cesse. A l'heure actuelle, les voyageurs remettent comme bagages au chemin de fer les objets les plus divers tels que tuiles attachées ensemble avec du fil de fer, bois à brûler, paille devant servir de litière à des animaux de basse-cour, etc... tous objets qu'il est irrationnel de transporter dans les fourgons à bagages. Cette façon de procéder lèse les intérêts des voyageurs eux-mêmes en aggravant considérablement les difficultés de transport des bagages proprement dits, c'est-à-dire les objets qui doivent suivre le voyageur pendant son déplacement.

Aussi sommes-nous conduits à vous proposer de limiter à ces seuls objets l'acceptation des bagages. Cette mesure ayant un caractère général ne nous paraît pas pouvoir être prise en application des dispositions de l'article 12 du cahier des charges, mais rentrerait dans le cadre de la loi du 5 août 1940 et pourrait faire l'objet d'une instruction dont nous vous soumettons le projet ci-joint.

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications
Direction Générale des Transports.-

.....

Ces restrictions, déjà absolument justifiées à l'heure actuelle, s'imposeraient encore davantage si de nouvelles réductions devaient être encore apportées au service voyageurs pendant l'hiver par suite du manque de combustibles et de lubrifiants. Elles resteraient en vigueur tant que la densité de circulation des trains ne serait pas redevenue normale.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

P.S.- Cette lettre était prête au moment où nous avons reçu votre dépêche C.F.2 - 2.070 du 27 octobre, nous signalant que vous étiez disposé à examiner toutes propositions tendant à limiter, pour tous les trains de voyageurs, l'enregistrement des bagages aux seuls objets admis dans les trains rapides et express en vertu de votre décision du 18 février 1941.

Nos propositions répondant à votre préoccupation, nous vous les transmettons telles que nous les avons établies.

INSTRUCTION

Vu la loi du 5 août 1940 et notamment l'article 1er ;
Sur la proposition de la Direction Générale des Trans-
ports,

Ne sont pas admis comme bagages, jusqu'à nouvel avis, les
objets autres que ceux repris dans la liste ci-après :

- 1°) Objets affectés à l'usage personnel des voyageurs, con-
tenus dans les malles, paniers, valises, sacs de voyage, boîtes à
chapeaux et autres emballages de ce genre ;
- 2°) Voitures d'enfants, de malades ou d'infirmes ;
- 3°) Echantillons de voyageurs de commerce ;
- 4°) Baladeuses de forains présentées à l'enregistrement
démontées en deux parties, l'une constituée par le plateau, l'autre
par les deux roues avec l'essieu ;
- 5°) Bicyclettes et motocyclettes sans side-car ni remor-
que ;
- 6°) Skis, luges et autres objets analogues servant aux
sports d'hiver ;
- 7°) Outils emportés par des ouvriers, pourvu que leur lon-
gueur n'excède pas 1 m. 80 et que leur poids ne soit pas supérieur
à 100 kg par colis ;
- 8°) Colis de films.

La présente Instruction aura effet à compter du.....

A 30

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

COPIE

Paris, le 14 novembre 1941

Barrage de BORT

3381/14

Monsieur le Ministre,

Un décret du 11 mars 1921 a approuvé et déclaré d'utilité publique les travaux d'aménagement de la Haute-Dordogne à entreprendre, pour les besoins de l'électrification de son réseau, par la Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans suivant les dispositions d'un avant-projet soumis aux enquêtes en 1919. Ce même décret a approuvé la convention de concession et le cahier des charges établi selon les règles édictées par la loi du 16 octobre 1919.

L'avant-projet d'aménagement de la Haute-Dordogne prévoyait, en dehors de l'équipement du bassin des Rhues, la construction d'un réservoir important sur le Chavenon, l'équipement de deux usines au fil de l'eau, SINGLES et BORT, alimentées par de longs canaux de dérivation, et l'aménagement d'un barrage et d'une usine de pied à MAREGES. Actuellement, la chute de MAREGES est en service, mais la capacité de son réservoir est insuffisante pour la régularisation saisonnière des débits de la Dordogne.

Les études d'ordre général poursuivies depuis 1929, au sein de la Commission d'études pour l'aménagement de la Haute-Dordogne, ont fait ressortir qu'un emplacement particulièrement favorable pour la création d'une importante réserve existait en amont de BORT. Un barrage de 100 à 110 m. de hauteur totale créera une retenue totale d'environ 500 M. de m³, soit environ 50 % des apports annuels. Dans ces conditions, vous nous avez demandé, par lettre du 20 septembre 1940, de prévoir l'exécution prochaine des travaux du barrage réservoir de BORT.

.....

Monsieur le Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle
Secrétariat Général à l'Energie - Direction de l'Electricité
30, Avenue Marceau - PARIS -

Comme suite à nos lettres du 2 octobre 1940 et du 8 janvier 1941, je vous fais part de notre décision de poursuivre l'aménagement du réservoir de BORT et, compte tenu du résultat favorable des études faites, de l'augmentation des besoins en énergie électrique de la S.N.C.F..

Comme des travaux de reconnaissance importants sont dès maintenant nécessaires et qu'il n'est pas possible, pour leur exécution, d'invoquer le décret du 11 mars 1921 qui prévoyait d'autres dispositions techniques pour l'aménagement de la chute, j'ai l'honneur de demander que les travaux d'équipement de la chute de BORT avec construction d'un barrage réservoir, conformément à l'avant-projet ci-joint, soient déclarés d'utilité publique et urgents. Cet avant-projet fixe simplement en vue de l'instruction nécessaire les éléments essentiels de l'équipement à réaliser.

Je vous soumettrai prochainement une demande d'avenant à la convention de concession et au cahier des charges approuvés par décret du 11 mars 1921 pour tenir compte tant de la modification apportée dans la consistance technique de l'aménagement de la Haute-Dordogne que des événements survenus depuis cette date qui rendent partiellement caduques certaines dispositions de ces textes.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

C O P I E

Paris, le 14 novembre 1941

Barrage de BORT
--

3381/14

Monsieur le Ministre,

Un décret du 11 mars 1921 a approuvé et déclaré d'utilité publique les travaux d'aménagement de la Haute-Dordogne à entreprendre, pour les besoins de l'électrification de son réseau, par la Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans suivant les dispositions d'un avant-projet soumis aux enquêtes en 1919. Le même décret a approuvé la convention de concession et le cahier des charges établi selon les règles édictées par la loi du 16 octobre 1919.

L'avant-projet d'aménagement de la Haute-Dordogne prévoyait, en dehors de l'équipement du bassin des Rhues, la construction d'un réservoir important sur le Chavanon, l'équipement de deux usines au fil de l'eau, SINGLES et BORT, alimentées par de longs canaux de dérivation, et l'aménagement d'un barrage et d'une usine de pied à MAREGES. Actuellement, la chute de MAREGES est en service, mais la capacité de son réservoir est insuffisante pour la régularisation saisonnière des débits.

Les études poursuivies depuis 1929 au sein de la Commission d'études pour l'aménagement de la Haute-Dordogne ont fait ressortir qu'un emplacement particulièrement favorable pour la création d'une importante réserve existait en amont de BORT et, par lettre du 20 septembre 1940, M. le Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle nous a demandé de prévoir l'exécution prochaine des travaux du barrage réservoir de BORT.

En conséquence, nous avons compris ces travaux dans le complément du plan décennal que vous nous avez demandé de préparer. Le projet vous sera soumis prochainement, de même que

.....

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications
(Direction Générale des Transports - Service Technique)
244, Boulevard Saint-Germain - PARIS -

la demande d'avenant à la convention de concession et au cahier des charges approuvés par décret du 11 mars 1921 pour tenir compte tant de la modification apportée dans la consistance technique de l'aménagement de la Haute-Dordogne que des événements survenus depuis cette date qui rendent partiellement caduques certaines dispositions de ces textes.

Mais des travaux de reconnaissance importants sont dès maintenant nécessaires et il n'est pas possible, pour leur exécution, d'invoquer le décret du 11 mars 1921 qui prévoyait d'autres dispositions pour l'aménagement de la chute.

Aussi, en faisant part à M. le Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle de notre décision de poursuivre l'aménagement du réservoir de BORT, lui demandons-nous de décider que les travaux d'équipement de la chute de BORT avec construction d'un barrage réservoir, sont d'utilité publique et urgents.

Ci-joint l'avant-projet qui fixe les éléments essentiels de l'équipement à réaliser.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

A 30

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 14 novembre 1941

93.2/29
9284/9

- C O P I E -

Monsieur le Président,

Par l'intermédiaire de M. DUMAS, Directeur de l'Exploitation de la Région Sud-Ouest, Administrateur de votre Société, vous avez bien voulu nous transmettre une proposition tendant au rachat par la S.N.C.F. au prix unitaire de 600 fr de 191 actions des "Consommateurs de Pétrole" à provenir des 1971 actions appartenant aux Etablissements de Lubersac, que ceux-ci désiraient céder.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que notre Société est d'accord pour racheter ces 191 actions au prix de 600 fr l'une. Les instructions nécessaires sont données à nos Services Financiers pour que la somme de 114.600 fr, montant du rachat de ces actions, vous soit réglée en un chèque sur la Banque de France.

Je vous serais obligé de vouloir bien faire effectuer le transfert desdites actions au nom de la S.N.C.F. et vous demanderais de nous adresser le certificat nominatif lorsqu'il aura été établi.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de mes sentiments distingués.

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

Monsieur JAVARY,
Président du Conseil d'Administration
de la Société "Les Consommateurs de Pétrole",
Avenue Percier, PARIS (8ème)

A 31

25 NOV. 1941

SOCIÉTÉ NATIONALE
DES
CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Secrétariat
du Conseil d'Administration

LETTRES RECUES ET EXPÉDIÉES

A 31

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 19 novembre 1941.

- C O P I E -

Monsieur le Ministre,

En exécution de l'article 41 de la Convention du 31 août 1937, j'ai l'honneur de vous adresser, ci-joint, le budget d'exploitation de la S.N.C.F. pour l'exercice 1942.

Bien que n'aient pas encore été arrêtées définitivement les modifications qui doivent être apportées aux règles fixées jusqu'à ce jour pour l'amortissement de notre matériel et dont vous nous avez prescrit d'incorporer dans notre budget les conséquences financières, je n'ai pas estimé opportun d'en reculer plus longtemps la présentation, afin d'éviter tout retard dans l'adoption des mesures propres à assurer l'équilibre de nos comptes.

I.- RECETTES

A.- Recettes du trafic -

L'évaluation des recettes a été faite en supposant le maintien, en 1942, d'un trafic égal à celui qui a été enregistré en 1941.

Pour les voyageurs, nous avons pris comme base les résultats connus des 38 premières semaines de cet exercice et nous avons ajouté aux prévisions initiales de notre précédent budget, pour les 14 dernières semaines, un coefficient de majoration de 21 %. Compte tenu des tarifs actuellement en vigueur, nous retenons ainsi une prévision de 4.988 millions.

.....

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications,
244, Boulevard Saint-Germain (7°)

Ce chiffre se situe entre celui qu'aurait donné, avec les tarifs actuels, le trafic de 1940, soit 4.111 millions et celui qui serait résulté, dans les mêmes conditions, du trafic de la dernière année normale de paix (1er septembre 1938-31 août 1939), soit 5.103 millions.

Loin de minimiser systématiquement nos recettes, cette évaluation s'avère, bien au contraire, nettement optimiste, étant donné qu'elle suppose, en particulier, que nous disposerons en 1942 d'un approvisionnement suffisant en charbon et que notre parc de matériel sera maintenu à son niveau actuel.

Pour les marchandises, nous avons retenu les mêmes bases de calcul, et établi ainsi une prévision de 12.490 millions.

Ce chiffre est supérieur à celui des années précédentes puisque, à égalité de tarifs, les recettes de 1940 n'auraient pas dépassé 10.390 millions et celles du dernier exercice de paix (1er septembre 1938-31 août 1939) 10.916 millions.

Il peut se justifier par la disparition de la concurrence des autres modes de transport. Mais une telle évaluation comporte, assurément, un élément d'incertitude du fait qu'elle suppose la même activité économique pour l'ensemble de l'année et, comme pour les voyageurs, les mêmes possibilités de transports qu'aujourd'hui.

Quant aux recettes postales, elles ont été arrêtées à 275 millions, chiffre sensiblement égal à celui de 1941, compte tenu, d'une part, de l'augmentation du prix de revient, et, d'autre part, d'une légère diminution des parcours.

B.- Recettes diverses -

Les recettes diverses ont été fixées à une somme globale de 393 millions, contre 390 millions en 1941.

Les variations sont faibles d'une année à l'autre. Nous avons seulement été amenés à tenir compte, pour 1942, de la hausse des prix de location et des redevances des buffets, des facilités d'écoulement de nos excédents d'énergie électrique et de l'augmentation de nos fonds disponibles.

.....

.....

C.- Versements à attendre des autorités d'occupation -

Ces versements correspondent essentiellement, d'une part, aux transports que nous effectuons pour le compte des autorités allemandes, d'autre part à la location du matériel dont la Reichsbahn a présentement la disposition.

En ce qui concerne les transports, nous ne pouvions évidemment envisager d'autre hypothèse que celle d'une occupation s'étendant sur l'année entière. Compte tenu des résultats enregistrés depuis 18 mois, nous avons admis un chiffre global de recettes de 3.600 millions.

Quant à l'indemnité qui nous est due pour privation de jouissance du matériel, aucun accord n'étant intervenu à ce jour, nous n'avons inscrit aucune somme au budget.

En résumé, nos prévisions de recettes ont été arrêtées pour 1942 à 21.748 millions
alors que les recettes de l'année 1940 ont été de 18.905 millions
et que celles de l'année 1941 ont été évaluées lors de la dernière révision de juillet à... 21.505 millions

II.- DEPENSES

Le montant global des sommes à imputer en dépenses, compte tenu d'une réserve de 200 millions pour imprévus, a été fixé pour l'exercice 1942 à 25.146 millions

Ce chiffre présente une augmentation sensible sur les éléments correspondants de 1940 qui n'ont pas dépassé 18.952,8 millions et sur le total de 1941 qui atteindra vraisemblablement 21.841 millions.

A.- Personnel -

Les dépenses de personnel sont prévues pour 13.080 millions en 1942 au lieu de 10.469 millions en 1940 et 11.402 millions en 1941.

a) Effectifs - La S.N.C.F. s'est efforcée, depuis sa création, de poursuivre une politique sévère en matière d'effectifs. Aussi bien, sans parler de la situation démographique en France qui exige l'emploi rationnel du personnel et interdit tout excès, est-ce là pour elle une obligation permanente du fait de l'importance des dépenses inscrites à ce titre dans son budget.

Les effectifs en service, qui étaient de 478.616 agents en 1938, ont été successivement ramenés à 417.284 en 1939 et à 385.577 agents en 1940, cette baisse importante traduisant les conséquences de l'allongement de la durée hebdomadaire du travail de 40 à 60 heures. En 1941, ils sont remontés à 416.490 agents par suite de l'application de la semaine de 48 heures. Pour 1942 le dossier ci-joint fait état d'une nouvelle réduction à 412.000 agents.

Toutefois, il convient de signaler que cet abaissement ne pourra être obtenu qu'au prix d'un ajustement plus serré des effectifs aux besoins réels, si bien que nos Services de l'Exploitation verront se réduire la marge de sécurité qui leur permettait, le cas échéant, de faire face à des à-coups, tels que ceux que nous avons connus l'été dernier. Cette situation a retenu notre attention. Elle nous a conduits à réserver la possibilité de doter ces services en cours d'exercice d'un contingent d'agents supplémentaires : la dépense, dans cette éventualité, serait prélevée sur le crédit pour imprévus. Dès maintenant, nous avons prévu que cette marge de sécurité ne pourra pas dépasser 2.000 agents.

En définitive, il y aurait seulement, dans ces conditions, maintien approximatif en 1942 de l'état de choses antérieur. Mais ce serait là, il convient de le souligner, un résultat déjà appréciable si l'on songe aux sujétions exceptionnelles de tous ordres auxquelles est actuellement soumise notre gestion, au surcroît de manutention qu'exige le développement pris par certains trafics, tel que celui des colis de détail, enfin, à la pénurie des matières qui incite, dans les circonstances présentes, à faire passer au second plan les économies de main-d'oeuvre. On ne saurait, de surcroît, se dispenser de rappeler ici la hausse du taux de morbidité que nous enregistrons dans notre personnel depuis quelques mois.

En ce qui concerne les prisonniers, nous avons supposé que le rythme actuel des libérations et des mises en congé de captivité se maintiendrait et qu'à la date moyenne du 1er juillet serait effectué le retour de tous ceux qui ne sont pas encore rentrés. Tout retard apporté aux dates ainsi prévues nous mettrait évidemment dans l'obligation de recruter ou de maintenir en service un plus grand nombre d'auxiliaires.

b) Rémunération - Le dossier ci-joint donne le détail de nos prévisions de dépenses à ce titre, en supposant le maintien en 1942 des conditions de rémunération en vigueur avant le 1er novembre 1941. Il y est fait état des diverses améliorations accordées, soit à la date du 1er avril, soit à la date du 1er juin et qui concernent :

- la révision des modalités de l'avancement vertical ;
- le remaniement de diverses indemnités : attribution d'une nouvelle indemnité de cherté de vie, relèvement de l'indemnité de résidence, indemnité pour supplément de travail ;
- le relèvement des primes de traction et des allocations de déplacement ;
- enfin, l'application du Code de la Famille et de l'allocation de salaire unique.

Du chef de ces différentes mesures l'exercice 1942 supportera une dépense supplémentaire totale de 424 M.

Mais, à la suite de la loi récente du 31 octobre 1941, nous avons décidé, par analogie avec les mesures prises par l'Etat en ce qui concerne les fonctionnaires, de faire bénéficier nos agents, à compter du 1er novembre 1941, de nouvelles augmentations, étendues cette fois au personnel retraité. Un crédit global de 1.160 M. doit être ajouté de ce chef aux prévisions que nous avons primitivement établies. La répartition de ce crédit entre les divers chapitres du budget sera donnée lors de la révision trimestrielle d'avril 1942.

B.- Combustibles, matières et divers -

Ce second groupe de dépenses figure au budget pour 9.125 M., au lieu de 5.748 M. en 1940 et 8.046 M. en 1941.

Ces évaluations résultent des estimations que nous avons été amenés à faire tant en ce qui concerne les parcours qu'en ce qui concerne nos programmes de travaux.

a) Parcours - Compte tenu des derniers résultats connus de 1940-1941, nous avons arrêté nos prévisions pour 1942 à 250 M. de km-trains, soit 67 M. de km-trains voyageurs et 183 M. de km-trains marchandises. Ces chiffres accusent une baisse notable

pour les voyageurs par rapport aux derniers exercices ; ils prennent acte des récentes restrictions apportées à la circulation. Par contre, l'impossibilité où nous nous trouvons de prévoir quelle sera l'importance des transports qui seront demandés pour le compte des Autorités d'occupation nous a conduits, en ce qui concerne les parcours marchandises, à admettre un chiffre de km-trains légèrement supérieur à celui de 1941 et calculé sur la base des chiffres enregistrés au cours des derniers mois.

A ces parcours de trains viennent s'ajouter les parcours propres aux machines qui, sur la base des résultats constatés au cours du 2^{ème} trimestre 1941, représenteront une majoration de 41 % pour la traction vapeur et de 44 % pour la traction électrique, consécutives, pour une large part, aux sujétions exceptionnelles que nous impose le service de l'armée d'occupation.

En définitive, alors qu'au total, nous avons 343 M. de km-machines en 1940 et 357 M. de km en 1941, nous prévoyons 354 M. de km pour 1942, répartis de la manière suivante :

- 284 M.km de parcours vapeur,
- 69 M.km de parcours électrique,
- 1 M.km en autorail (compté pour moitié).

Les dépenses de charbon correspondantes ont été évaluées comme il suit :

- le nombre de tonnes à consommer en 1942 serait de 7.590.000, contre 8.118.000 en 1939 et 7.680.000 en 1941 ; cette diminution provient uniquement de la compression des parcours, consommation prévue par km-machine, 26 K 7, restant de l'ordre de celle de 1940 et 1941 ;

- en l'état actuel des prix dont nous ne pouvons qu'enregistrer la hausse, on doit admettre que le coût de la tonne de charbon passera de 250 fr en 1941 à 295 fr en 1942.

Dans l'ensemble, et bien que les parcours vapeur aillent toujours en diminuant, nos dépenses de charbon s'élèveront à 2.239 M., contre 1.664 M. en 1939 et 1.910 M. en 1941.

Quant à la consommation d'énergie électrique, elle est prévue pour 786,8 M. de kwh contre 736,3 M. de kwh en 1941. Elle correspond à une dépense de 212,9 M. contre 203,8 M. en 1941. Les prix varient peu. Par contre, la consommation est en sensible augmentation du fait de l'accroissement de tonnage des trains.

b) Programme de travaux - Pour le matériel et la traction, l'effort, en 1941, s'est surtout porté sur les locomotives. Aussi, tout en maintenant pour ces dernières un rythme normal de grandes réparations et de levages, avons-nous décidé de réserver en 1942 une part importante de nos programmes à l'entretien des voitures et wagons. C'est ainsi que les réparations générales de voitures passeront de 2.559 à 3.230 et les réparations intermédiaires de 4.795 à 5.830. Les révisions complètes de wagons passeront de même de 22.178 à 26.200.

La hausse la plus importante se rapporte au programme qui a été établi en accord avec les Autorités d'occupation pour le matériel retenu à l'extérieur du territoire et d'après les parcours probables qu'il sera appelé à effectuer : les grandes réparations de locomotives passeront de 260 à 450, les levages de 416 à 810, les révisions complètes de wagons de 3.631 à 7.000 et les révisions partielles de 10.912 à 21.000.

En ce qui concerne le Service de la Voie, le souci de maintenir en bon état nos installations nous conduit à concentrer notre effort sur l'entretien proprement dit. Le même effort est prévu pour les grosses réparations du service électrique et la signalisation en raison des exigences de la sécurité. Par contre, nous ralentirons le rythme des renouvellements.

La hausse des prix des travaux explique l'augmentation des crédits que nous avons inscrits :

- en ce qui concerne le Matériel et la Traction, ils passeront, pour l'industrie privée, de 631 M. en 1941 à 693 M. et, pour les matières et divers, de 1.424 M. en 1941 à 2.026 M.;

- en ce qui concerne la Voie, ils s'élèveront, pour l'entretien, de 1.793 M. en 1941 à 2.028 M. et, pour les grosses réparations, de 856 M. en 1941 à 955 M.

Malgré cette augmentation, cependant, les crédits ainsi ouverts ne correspondront pas, en ce qui concerne la Voie, à la totalité de nos besoins normaux. Aussi, reprenant la formule que nous avons déjà introduite dans notre budget de 1941, lors de la révision trimestrielle de juillet, et prenant acte de l'accord que vous avez bien voulu nous donner pour qu'elle soit insérée dans le budget de 1942, avons-nous prévu une "provision pour travaux différés". Nous exécuterons, au cours de l'année 1942, tous les travaux possibles et nous reporterons à cette rubrique nouvelle les sommes correspondant à ceux qu'il eût été normal de faire et que nous n'aurons pas effectués.

.....

.....

Dès maintenant, nous avons inscrit en provision une somme de 380 millions, correspondant aux abattements que nous avons fait subir aux divers articles de notre programme de travaux de voie. Par virements d'autres chapitres, cette provision sera accrue de la valeur des réparations qui n'auront pu être exécutées.

c) Reconstitution du réseau et charges spéciales de guerre. - L'avancement des travaux de reconstitution du réseau permet d'envisager en 1942 une importante réduction de nos dépenses de guerre. La charge est évaluée à 1.105 M. en 1941. Nous ne prévoyons plus, à ce titre, que 374 millions en 1942.

C.- Fonds de renouvellement et provision pour amortissement

La dotation du fonds de renouvellement comporte pour 1942 une dépense de 596,4 millions alors que celle-ci avait été de 88,1 millions seulement en 1940 et sera vraisemblablement de l'ordre de 546,4 millions en 1941.

Nous enregistrons ainsi, dans ce chapitre, une nouvelle augmentation qui tient essentiellement à l'importance des programmes de grands travaux dont l'exécution devra être poursuivie au cours du prochain exercice. Le volume des dépenses que nous aurons à inscrire au budget d'établissement de 1942 sera, en effet, d'environ 2.982 millions au lieu de 2.732 millions en 1941 - chiffre de la dernière révision de juillet - et 440,7 millions en 1940.

Toutefois, une telle dotation, calculée, aux termes de l'article 23 de la Convention du 31 août 1937, à raison de 20% du total des dépenses d'établissement, ne représenterait encore qu'une contribution limitée de notre compte d'exploitation aux charges qu'impose le renouvellement de nos installations et du matériel. Il est apparu, comme vous le savez, que le moment était venu de franchir une nouvelle étape, et vous avez bien voulu récemment constituer une Commission qui, en liaison avec nos services, poursuit l'étude de ce problème.

Nous ne saurions, dès maintenant, préjuger les conditions dans lesquelles il apparaîtra que les règles actuellement en vigueur doivent être révisées. Néanmoins, vous avez admis d'ores et déjà le principe de la réforme et, dans ces conditions, il nous a semblé opportun d'inscrire, sans plus attendre, au fonds de renouvellement, pour 1942, une provision supplémentaire. Compte tenu des calculs auxquels nous avons procédé, nous avons estimé raisonnable, en première analyse, de nous arrêter au chiffre de 1.470 millions correspondant, après imputation

.....

de la dotation d'ores et déjà prévue par ailleurs, à la moitié de l'annuité qui serait nécessaire pour assurer le renouvellement normal de notre parc de matériel.

D.- Charges financières -

Les charges financières figurent, dans notre budget, pour 646 millions, contre 457 millions en 1940 et 497 millions en 1941.

La majoration que ce chiffre fait apparaître provient essentiellement de l'émission d'obligations S.N.C.F. 4% 1941 à laquelle nous avons procédé en juin.

En définitive, la balance des recettes et des dépenses pour l'exercice 1942, compte tenu, en ce qui concerne ces dernières, tant du crédit global de 1.160 millions correspondant à l'augmentation de la rémunération du personnel que de la provision de 1.470 millions pour l'amortissement, se présente comme il suit:

Recettes	21.748 millions
Dépenses	25.146 millions

faisant ressortir un déficit probable de 3.398 millions

=====

La constatation d'un tel déficit recommanderait, en premier lieu, une recherche particulièrement rigoureuse de toutes les économies possibles.

Ainsi que nous l'avons fait au cours du présent exercice, nous ne manquerons pas de veiller, pendant la prochaine année, au respect d'une gestion financière sévère. Mais, pour des raisons de même ordre que celles que je vous exposais dans ma lettre du 30 décembre 1940 relative au budget de 1941, il serait vain d'attendre de cet effort une solution au problème qui se trouve ainsi posé.

En ce qui concerne le personnel, nous avons procédé à une révision attentive des effectifs et nous avons réellement supprimé tout ce qui n'était pas strictement indispensable. Il

.....

n'est même pas certain, comme je l'ai indiqué, que nous puissions respecter strictement nos prévisions, au cas où surviendraient à nouveau, en cours d'année, des à-coups semblables à ceux auxquels nous avons eu à faire face dans la période récente. Par ailleurs, en ce qui concerne la rémunération, nous n'avons fait état d'aucune autre augmentation que celles résultant de l'adaptation des mesures prises à l'égard des fonctionnaires.

Les crédits de matériel et de travaux sont dominés par les programmes que nous avons tracés et par les prix. Sans doute, peut-on envisager que des difficultés d'approvisionnement nous empêchent de réaliser la totalité de ces programmes. Mais, ainsi que je l'ai exposé à l'occasion de la dernière révision du budget de 1941, la diminution anormale du volume de nos travaux ne doit pas avoir pour conséquence de surcharger inducement les exercices à venir, et il est de gestion prudente que nous prévoyions la mise en réserve à un compte spécial des sommes que nous n'aurons pas dépensées.

Quant aux charges financières, elle n'enregistrent que la conséquence des engagements de travaux auxquels les pouvoirs publics eux-mêmes nous ont demandé de souscrire, et, pour le surplus, correspondent au seul souci que nous avons, par un nouvel aménagement des modalités de nos amortissements, de limiter désormais les imputations de notre compte d'établissement.

Aucune compression importante ne paraissant pouvoir être apportée aux chiffres que nous avons arrêtés, l'article 18 de la Convention du 31 août 1937, que confirme et renforce l'article 2 de la Convention du 9 septembre 1939 relative au régime financier des chemins de fer en temps de guerre, nous impose l'étude des accroissements de recettes propres à rétablir l'équilibre.

Avant de formuler nos propositions à ce sujet, nous nous sommes, toutefois, demandé dans quelle mesure, indépendamment du caractère formel de l'obligation qui nous incombe, notre situation, prise en elle-même, pouvait justifier des relèvements de tarifs.

A cet effet, nous avons repris, pour en tirer les conclusions qui s'en dégagent aujourd'hui, l'étude comparative de l'évolution des augmentations de salaires et de prix que nous avons subies depuis 1938 et des compensations que nous avons trouvées dans les majorations de tarifs qui nous ont été accordées durant la même période. Or, les résultats de ce nouvel examen sont les suivants.

L'augmentation de la rémunération de notre personnel se traduit par une surcharge de 3.140 millions.

.....

égale à la différence entre les dépenses prévues pour 1942, soit 13.080 millions, dernières augmentations comprises, et le chiffre qu'auraient atteint ces mêmes dépenses sur la base des émoluments de 1938, soit 9.940 millions.

En ce qui concerne les dépenses de combustibles et matières, le crédit prévu pour 1942, soit 9.125 millions, n'aurait été que de 6.026 millions aux conditions de 1938. La hausse des prix représente donc une charge supplémentaire de 3.099 millions

Enfin, les charges financières sont en augmentation de 281 millions.

Ainsi, la hausse des salaires et des prix a entraîné sur nos comptes d'exploitation, depuis le 1^{er} janvier 1938, un surcroît de dépenses de 6.520 millions.

Au regard de cette charge nouvelle, les révisions de tarifs effectuées durant la même période, y compris l'augmentation générale mise en vigueur le 28 juillet dernier, ont procuré des ressources supplémentaires dont l'évaluation peut être fixée à 3.172 millions, par rapport au chiffre des recettes estimées sur la base des tarifs de 1938.

La balance entre les augmentations unitaires de nos dépenses et les majorations unitaires de nos recettes justifie donc, sans qu'il soit tenu compte des variations survenues dans les conditions de notre exploitation, un déséquilibre que l'on peut chiffrer à 3.348 millions.

Ce chiffre est comparable, en ordre de grandeur, au déficit total de 3.398 millions que nos prévisions nous conduisent à dégager pour 1942 et il nous est apparu, dans ces conditions, que nous étions fondés à demander que le prix de nos services soit lui-même ajusté aux conditions économiques dont nous subissons les conséquences.

Nous vous proposons de reviser à la fois les recettes escomptées du trafic français et les versements attendus des autorités d'occupation.

- Services français -

L'augmentation affecterait à la fois les transports de voyageurs et ceux de marchandises.

En ce qui concerne les voyageurs, nous vous demandons de porter les prix au km :

- pour la 3ème classe, de 0 fr.384 à 0 fr.45
- pour la 2ème classe, de 0 fr.522 à 0 fr.60
- pour la 1ère classe, de 0 fr.732 à 0 fr.80

La hausse se situerait ainsi, suivant la classe, entre 9 et 17 %. Le produit net d'impôts escompté de cette hausse serait de 1.730 millions.

Pour les marchandises, Nous avons déjà demandé, en vous présentant le budget de 1941, une augmentation des tarifs de 20 %. Une hausse de 10 % seulement nous a été jusqu'ici accordée. Nous reprenons aujourd'hui notre précédente demande.

Ce nouveau relèvement de 10 % procurerait une recette supplémentaire nette de 1.210 millions.

Il ne paraît pas, en tout état de cause, que de telles majorations puissent être regardées comme excessives en l'état actuel de l'économie. Pour en être assuré, il suffit de se reporter aux indications ci-après.

Pour les tarifs voyageurs, le coefficient de majoration par rapport à 1913 passerait à 9,79. Or, le salaire moyen d'un agent de chemin de fer, tel qu'il ressort des crédits inscrits à notre budget est au coefficient 14,9.

Pour les tarifs marchandises, le coefficient de majoration serait de 10,6 par rapport à la même année 1913. Or, nous avons enregistré, dans nos achats, les coefficients suivants : 13,05 pour les combustibles, 14,40 pour les rails, 15,24 pour les traverses, 19,80 pour le ballast et 12 pour les matières diverses.

- Versements des autorités d'occupation -

Parallèlement, les versements des autorités d'occupation devraient être accrus dans les conditions suivantes.

Tout d'abord, le crédit que nous avons inscrit au budget pour les transports eux-mêmes, a été établi en supposant un versement mensuel de 300 M., chiffre auquel tendent actuellement à se stabiliser les recettes que nous encaissons de ce chef. Or, notre prix de revient de 1942 sera certainement plus élevé qu'en 1941 et il n'est pas exagéré d'estimer cette hausse à 10 %. Nous sommes ainsi fondés à prétendre à une

augmentation de même ordre des versements qui nous seront faits, ce qui représenterait, pour 1942, une recette supplémentaire nette d'impôts de 350 millions

D'autre part, ainsi que je l'ai déjà souligné, aucune décision n'est encore intervenue au sujet de l'indemnité qui nous est due pour le matériel retenu à l'étranger. Les calculs qui ont été faits montrent que, sur la base de l'inventaire du matériel dont dispose actuellement la Reichsbahn et des taux d'allocation qui découlent des accords internationaux, l'indemnité due pour une année serait de l'ordre de 2 milliards. Sans préjuger le résultat des conversations qui seront engagées à ce sujet et en limitant notre évaluation au seul amortissement de ce matériel, nous sommes en droit d'escompter, pour 1942, le versement d'une somme minimum de 750 millions.

Sur ces bases, les suppléments de versements à attendre des autorités d'occupation seraient au total de 1.100 millions.

Telles sont, Monsieur le Ministre, les propositions que nous soumettons à votre examen.

Leur adoption nous procurerait une somme de .. 3.040 M. ce qui, compte tenu de la variation corrélative de la prime d'exploitation, ramènerait le déficit prévu de 3.398 M. à 398 M.

Ce chiffre représente moins de 2 % du montant total de notre budget.

Il paraît, en l'espèce, d'autant plus acceptable que, suivant détail donné en annexe du dossier ci-joint, nous avons compris dans ce budget, pour 1.085 M., tout un ensemble de dépenses se rapportant à des prestations que nous exécutons pour le compte des Autorités d'occupation ou des Autorités françaises et dont il semblerait justifié que nous obtenions le remboursement.

Je rappellerai, au surplus, que, compte tenu des résultats acquis à ce jour en ce qui concerne l'année 1941, la S.N.C.F. a, dans l'ensemble, assuré, depuis sa création, la couverture de ses charges d'exploitation. Nos propositions comportent que

.....

cet état de choses sera maintenu en 1942. Mais il convient de souligner que les réajustements de recettes que nous demandons, même limités, comme je l'ai indiqué, à la majoration commandée par la hausse de nos dépenses, nous permettront, en outre, de franchir une nouvelle étape dans la voie du redressement de la situation financière des chemins de fer, en constituant, pour la première fois, sur les ressources normales de notre budget, une provision correspondant à une fraction importante de nos besoins réels d'amortissement.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

A 31

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 20 novembre 1941

C O P I E

D. 5211-14

521.66
41.01

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de soumettre à votre homologation une proposition tendant au relèvement des prix exceptionnels actuellement applicables sur la section de ligne Lyon-Ferrache à St-Etienne-Châteaureux, faisant l'objet du littéra B du § 9 de l'Annexe I aux Tarifs Généraux, Voyageurs, Bagages et Chiens accompagnés.

Ce relèvement pourrait être réalisé à l'occasion du prochain aménagement des tarifs voyageurs en même temps que les modifications aux annexes aux Tarifs Généraux et au Tarif Spécial des billets d'aller et retour que nous vous avons soumises le 12 novembre 1941.

Je vous remets sous ce pli :

- 5 exemplaires d'une notice explicative
- 5 exemplaires du tarif modifié
- 12 exemplaires de l'avis à insérer au Journal Officiel.

Je fais les communications d'usage.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications
Direction Générale des Transports
244, Bld. Saint-Germain - PARIS -

NOTICE EXPLICATIVE

relative au relèvement des prix exceptionnels applicables sur la section de ligne de Lyon-Perrache à Saint-Etienne-Châteaucreux faisant l'objet du littéra B du § 9 de l'Annexe I aux Tarifs Généraux Voyageurs, Bagages et Chiens accompagnés

La Société Nationale des Chemins de fer Français soumet à l'homologation ministérielle une proposition de relèvement des prix spéciaux voyageurs applicables, en vertu des dispositions du littéra B du § 9 de l'Annexe I aux Tarifs Généraux Voyageurs, Bagages et Chiens accompagnés, dans les relations entre elles des gares de la section de ligne de Lyon-Perrache à St-Etienne-Châteaucreux.

Le prix du billet de 3ème classe pour la relation Lyon-Perrache-Saint-Etienne-Châteaucreux est actuellement de 15 fr 5 et comporte, par rapport au prix normal du tarif général (24 fr), une réduction de 35 %.

Les motifs de concurrence qui avaient conduit en 1933 à prévoir cette tarification très réduite ne jouant plus dans les circonstances actuelles, on peut sans inconvénient réduire de moitié l'écart existant entre les prix réduits actuels et les prix correspondant à l'application du tarif général. Le prix du billet de 3ème classe passerait ainsi de 15 fr 5 à 20 fr. Les services routiers desservant les mêmes relations sont disposés à relever leurs prix dans les mêmes conditions.

A 31

4870/13

C O P I E

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 23 novembre 1941.

Monsieur le Ministre,

Par dépêche Direction Générale des Transports - 6ème Bureau, en date du 18 février dernier, vous avez bien voulu me demander de faire étudier une formule qui permettrait de reculer l'âge de la retraite normale des agents de la S.N.C.F., étant entendu que les nouvelles dispositions ne pourraient avoir pour effet d'obliger à maintenir en service des agents usés, que le droit à retraite immédiate serait maintenu aux agents qui, pour raison de santé, seraient obligés à partir à un âge intermédiaire entre la limite ancienne et la limite nouvelle et qu'enfin des dispositions transitoires devraient être appliquées afin de maintenir un certain recrutement.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que la S.N.C.F. n'aurait pas d'objection de principe à formuler en ce qui la concerne, à l'encontre du recul éventuel, dans le cadre des mesures d'ordre général que le Gouvernement pourrait être amené à prendre, de l'âge auquel le personnel des Chemins de fer part en retraite avec pension normale.

Au cas où une telle mesure viendrait à être prise, le recul recherché pourrait être obtenu en portant de 55 à 60 ans (de 50 à 55 ans pour les mécaniciens et chauffeurs) l'âge à partir duquel les agents sont en droit de prétendre à une pension normale. Il serait spécifié, à cet effet, que les agents quittant la S.N.C.F. avant l'âge de 60 ans (1) pour l'un des motifs suivants:

.....

(1) 55 ans pour les mécaniciens et chauffeurs.

Monsieur le Secrétaire d'Etat
aux Communications
244, Boul. St-Germain - PARIS (7°)

a) convenances personnelles ou raison de santé non reconnue valable par la S.N.C.F. ou la Commission de réforme,

b) radiation des cadres ou révocation,

c) mise à la retraite d'office pour insuffisance de services non justifiée par l'état de santé (cette mise à la retraite d'office serait prononcée par la Direction de l'Exploitation de la Région après avis du Conseil de discipline),

ne bénéficieront de leur pension qu'à partir de cet âge; la pension à jouissance immédiate à partir de 55 ans (2) serait, par contre, maintenue dans les autres cas.

Si une formule plus souple était préférée, le même résultat pourrait être recherché, l'âge limite actuellement prévu étant maintenu en modifiant la loi du 21 juillet 1909 et le Règlement des Retraites de telle manière qu'en cas de départ pour l'un des motifs repris en a), b) et c) ci-dessus, il ne serait décompté que 1/100ème de la rémunération moyenne par année d'affiliation comprise entre 45 (1) et 55 (2) ans, les années comprises entre 55 (2) et 60 (3) ans donnant droit, par contre, chacune à une fraction de pension égale à 1/25ème de ladite rémunération.

Il en résulterait que, en cas de départ à 55 ans (2), la pension serait réduite de 5 cinquantièmes par rapport à ce qu'elle aurait été sous le régime actuel; ce n'est qu'à 57 ans 1/2 que l'agent aurait droit à une pension égale à celle dont, sous le régime actuel, il bénéficierait à 55 ans; mais, à partir de cet âge et jusqu'à 60 ans, sa pension continuerait à augmenter de 1/25ème de sa rémunération moyenne (au lieu de 1/50ème actuellement). Les agents auraient donc tout intérêt, s'ils conservent la force de travailler, à rester en service quelques années de plus.

Dans les cas autres que ceux visés en a), b) et c), la pension de l'agent continuerait à être calculée suivant la règle actuelle. Celle de ses ayants droit serait calculée de même en cas de décès.

Les dispositions ci-dessus entraîneraient pour la S.N.C.F., en régime stable, une économie appréciable qui serait de 60 millions pour chaque année dont l'âge moyen de la mise à la retraite se trouverait reculé.

.....

-
- (1) 40 ans pour les mécaniciens et chauffeurs,
 - (2) 50 ans pour les mécaniciens et chauffeurs,
 - (3) 55 ans pour les mécaniciens et chauffeurs.

Il ne nous apparaît pas, d'autre part, qu'il y ait lieu de prendre des mesures spéciales transitoires en vue de maintenir un certain recrutement, car le seul remplacement des agents démissionnaires, réformés, révoqués ou décédés représente l'embauchage d'environ 6.000 candidats chaque année.

Suivant la solution que vous décideriez d'adopter, la loi du 21 juillet 1909 et le Règlement des Retraites de 1911 pourraient être modifiés comme il est indiqué dans les annexes ci-jointes.

Je crois, à toutes fins utiles, devoir attirer votre attention sur le fait que les textes que nous vous proposons pour le règlement des retraites, comportent des dispositions particulières destinées à ménager les droits d'ores et déjà acquis par les agents.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

signé: FOURNIER.

DEUXIEME SOLUTION

A.- Modifications à apporter à la loi du 21 juillet 1909.

Article 4.- Nouvelle rédaction :

"Sauf dans les cas visés ci-dessous, la pension de retraite sera égale à autant de fois $1/50^e$ du traitement ou salaire moyen que l'intéressé compte d'années d'affiliation.

"Dans le cas de départ pour convenances personnelles, de radiation des cadres ou de révocation par mesure disciplinaire, de mise à la retraite d'office pour insuffisance de services rendus non justifiée par l'état de santé, elle est calculée :

- pour les agents autres que les mécaniciens ou chauffeurs à raison de :
- $1/50^e$ du traitement ou salaire moyen par année d'affiliation pour la fraction de carrière antérieure à l'âge de 45 ans et pour la fraction de carrière postérieure à l'âge de 60 ans;
- $1/100^e$ du traitement ou salaire moyen par année d'affiliation pour la fraction de carrière comprise entre les âges de 45 et 55 ans;
- $1/25^e$ du traitement ou salaire moyen par année d'affiliation pour la fraction de carrière comprise entre les âges de 55 et 60 ans;
- pour les mécaniciens ou chauffeurs à raison de.:
- $1/50^e$ du traitement ou salaire moyen par année d'affiliation pour la fraction de carrière antérieure à l'âge de 40 ans et pour la fraction de carrière postérieure à l'âge de 55 ans;
- $1/100^e$ du traitement ou salaire moyen par année d'affiliation pour la fraction de carrière comprise entre les âges de 40 et 50 ans;
- $1/25^e$ du traitement ou salaire moyen par année d'affiliation pour la fraction de carrière comprise entre les âges de 50 et 55 ans.

"La mise à la retraite d'office pour insuffisance de services rendus non justifiée par l'état de santé sera prononcée après avis du Conseil de discipline et suivant les formes prévues pour les mesures disciplinaires sur lesquelles cet organisme donne son avis.

"Dernier alinéa sans changement".

.....

B - Modifications à apporter au Règlement de Retraites de 1911
du personnel de la S.N.C.F.

Article 13 -

Remplacer le § 1 par le texte suivant :

"Quotité de la pension - Sous réserve des minima et
"maxima ci-après et sauf les cas visés aux paragraphes sui-
"vants du présent article, la pension de retraite est calculée
"à raison de 1/50ème de la rémunération moyenne définie par
"l'article 14 ci-après par année d'affiliation.

"Dans le cas de départ pour convenances personnelles,
"de radiation des cadres ou de révocation par mesure discipli-
"naire, de mise à la retraite d'office pour insuffisance de ser-
"vices rendus non justifiée par l'état de santé, le taux de
"1/50ème par année d'affiliation est remplacé:

" pour les agents autres que les mécaniciens et chauffeurs par
" un taux de :

"1/100ème pour la fraction de carrière comprise entre les
"âges de 45 et 55 ans ;

"et de 1/25ème pour la fraction de carrière comprise entre
"les âges de 55 et 60 ans ;

" pour les mécaniciens ou chauffeurs, par un taux de :

"1/100ème pour la fraction de carrière comprise entre les
"âges de 40 et 50 ans ;

" et de 1/25ème pour la fraction de carrière comprise entre
"les âges de 50 et 55 ans.

"La mise à la retraite d'office pour insuffisance de
"services rendus non justifiée par l'état de santé sera pronon-
"cée après avis du Conseil de Discipline et suivant les formes
"prévues pour les mesures disciplinaires sur lesquelles cet or-
"ganisme donne son avis.

"Les calculs sont effectués en tenant compte des âges
"et durées de versements exacts, évalués en année, mois et
"jours. Le montant annuel obtenu est arrondi au franc supérieur
"(1)".

(1) Toutefois, l'annuité servie ne sera pas inférieure à celle qui aurait été acquise à la date d'homologation des présentes dispositions, suivant le Règlement de Retraite précédemment en vigueur.

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 23 novembre 1941

D. 4870/13

C O P I E

Monsieur le Ministre,

Je vous adresse, par lettre de ce jour, le résultat des études auxquelles le Conseil d'Administration de la S.N.C.F., comme suite à votre dépêche en date du 18 février 1941, a procédé en vue de reculer l'âge moyen de la mise à la retraite normale de notre personnel.

Il m'est signalé que certains agents ayant appris que des mesures pouvaient être prises à cet égard se hâtent de demander la liquidation de leur pension.

J'ai donc l'honneur d'attirer votre attention sur l'intérêt qui s'attache à ce que les conclusions de l'étude à laquelle vous vous proposez de procéder soient connues aussi rapidement que possible.

En attendant, nous avons l'intention de maintenir en service comme retraités rappelés les agents qui, remplissant encore les conditions d'aptitude nécessaires pour assurer leurs fonctions, viendraient à demander prématurément la liquidation de leur retraite.

Cette mesure serait prise par application de l'article 14 de la loi du 11 juillet 1938 sur l'organisation générale de la Nation pour le temps de guerre qui dispose notamment que :

"Les personnes titulaires d'une pension de retraite,
"ayant appartenu à un titre quelconque aux administrations
"de l'Etat, des départements ou des communes, ainsi qu'aux
"services publics, concédés ou non, sont maintenues à la
"disposition de l'administration ou du service dont elles
"faisaient partie pendant une période de cinq ans à compter

.....

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications
Direction Générale des Transports (6ème Bureau).-

"de la date de leur admission à la retraite, sous réserve
"de remplir les conditions d'aptitude physique et intellec-
"tuelle nécessaires. Les sanctions prévues au cinquième
"alinéa de l'article 31 ci-après leur sont applicables".

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

A51

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 23 novembre 1941

C O P I E

D. 4502/1

Monsieur le Ministre,

Il est prévu à l'article 5 de la Convention Collective du Personnel du cadre permanent que des Annexes réglementent ou complètent certaines dispositions de ladite Convention : l'une d'elles concerne les maladies, les blessures et la maternité.

La S.N.C.F. vient de procéder, en accord avec le Comité d'Organisation Syndicale, à l'élaboration de cette dernière Annexe.

Au cours de ces travaux, notre attention a été attirée sur ce que les prestations qui sont à la charge de la S.N.C.F. ne sont, aux termes mêmes du Chapitre V de la Convention Collective, accordées qu'aux agents qui comptent au moins un mois de présence au cadre permanent lorsqu'ils viennent à tomber malades.

Il nous est apparu qu'il y avait lieu de supprimer ce délai de carence et de faire bénéficier les agents des prestations en question dès leur admission au cadre permanent.

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint :

- 1°- le texte du Chapitre V de la Convention Collective modifié pour les motifs indiqués ci-dessus,
- 2°- le texte de l'Annexe de la Convention Collective concernant les maladies, les blessures et la maternité,

.....

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications,
Direction Générale des Transports.-

tels que ceux-ci ont été approuvés par notre Conseil d'Administration dans sa séance du 15 octobre dernier.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

A²¹

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 24 novembre 1941.

COPIE

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint copie de la lettre que j'envoie à M. le Secrétaire d'Etat aux Communications, au sujet de la désignation des membres représentant l'Etat au sein de la Commission des Comptes de la S.N.C.F.

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

Le Président
du Conseil d'Administration,

signé: FOURNIER.

Monsieur le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 24 novembre 1941.

C O P I E

Monsieur le Ministre,

Je crois de mon devoir d'attirer à nouveau votre attention sur la situation dans laquelle se trouve, depuis plusieurs mois, la Commission des Comptes de notre Société.

Constituée, comme vous le savez, par l'article 6 de la Convention du 31 août 1937, cette Commission, aux termes de l'article 17 de nos Statuts, est composée de 8 membres :

- 4 membres "désignés par les actionnaires autres que l'Etat";
- 4 membres représentant l'Etat, "désignés par arrêté concerté entre le Ministre des Travaux Publics et le Ministre des Finances".

Les 4 membres représentant les actionnaires autres que l'Etat avaient été désignés pour la première fois le 28 janvier 1938. Leur mandat a été renouvelé pour trois ans à compter du 1er janvier 1941 par l'Assemblée Spéciale tenue par ces actionnaires le 5 septembre 1940.

Par contre, l'arrêté que M. le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances et vous-mêmes avez pris le 6 janvier 1941 en vue de prolonger les pouvoirs conférés pour la première fois par arrêté du 10 février 1938 aux 4 membres représentant l'Etat, n'a prorogé le mandat de ces derniers que jusqu'au 30 juin 1941. Aucune autre décision n'étant intervenue, l'Etat, depuis cette dernière date, n'a donc plus de représentants au sein de la Commission.

Eu égard au statut propre de l'organisme, lequel implique notamment que la présidence n'en peut être confiée qu'à l'un des représentants de l'Etat, il en résulte que, depuis près de 5 mois, cette Commission est hors d'état de fonctionner, voire même de se réunir.

Il ne vous échappera pas, Monsieur le Ministre, qu'une telle situation ne saurait se prolonger sans de graves inconvénients. Ceux-ci sont d'autant plus certains qu'à l'instar des commissaires aux comptes dans les sociétés ordinaires, la Commission des Comptes de la S.N.C.F. a des pouvoirs permanents de vérification

.....

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications.

dont la mise en oeuvre au cours de l'année peut seule lui permettre de remplir utilement sa mission.

L'exercice 1941, au surplus, est maintenant sur le point de se terminer.

Je ne peux, dans ces conditions, qu'insister auprès de vous de la façon la plus pressante pour que, d'accord avec M. le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances, vous veuillez bien procéder d'urgence aux désignations qui recompléteront notre Commission à son effectif normal.

J'envoie copie de la présente lettre à M. le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances.

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

Le Président
du Conseil d'Administration,

signé; FOURNIER.