

Du 5 novembre 1945
au 29 Janvier 1946

SOCIETE NATIONALE
DES
CHEMINS DE FER FRANCAIS

Secrétariat
du Conseil d'Administration

LETTRES RECUES ET EXPEDIEES

A176
17 NOV. 1945

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS
ET DES TRANSPORTS

Direction Générale des Chemins de Fer
et des Transports

1er Bureau

- C O P I E -

Paris, le 16 octobre 1945

Le Ministre des Travaux Publics et des
Transports,

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

J'ai l'honneur de vous adresser, ci-joint, à titre
de notification, ampliation d'un arrêté interministériel

du 27 septembre 1944 nommant M. LORIOU, Président de Section
au Conseil d'Etat, membre de la Commission des Comptes de la
Société Nationale des Chemins de Fer comme représentant de
l'Etat en remplacement de M. ROUSSEL.

Par autorisation,
Le Directeur des Chemins de Fer et des
Transports,

Le Chef de Service
Adjoint au Directeur Général des Chemins
de Fer et des Transports,

Signé : Roger BESNARD.

MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS
ET DES TRANSPORTS

Direction Générale des Chemins de fer
et des Transports

1er Bureau

A R R E T E

Le Ministre de l'Economie Nationale et des Finances et le
Ministre des Travaux Publics et des Transports,

Vu le décret-loi du 31 août 1937 portant réorganisation du
régime des chemins de fer et notamment l'article 6 de la convention
annexée audit décret;

Vu le décret du 31 décembre 1937 approuvant les statuts de la
Société Nationale des Chemins de fer Français et notamment l'article
17 desdits statuts;

Vu l'article 7, 1er alinéa de l'ordonnance du 9 août 1944
sur le rétablissement de la légalité républicaine sur le territoire
continental, ensemble des ordonnances subséquentes, maintenant provi-
soirement en application l'acte dit "arrêté du 30 juin 1944" nommant
les membres représentant l'Etat à la Commission des Comptes de la
Société Nationale des Chemins de fer français;

Vu les arrêtés des 16 décembre 1941, 24 août 1943, 28 janvier
et 30 juin 1944,

A R R E T E N T

Article 1er

Est nommé membre de la Commission des Comptes de la Société
Nationale des Chemins de fer français comme représentant de l'Etat :
M. LORiot, Président de Section au Conseil d'Etat, en remplacement
de M. ROUSSEL.

Article 2

Le mandat de M. LORiot prendra fin le 30 juin 1947 en même
temps que celui des autres membres représentant l'Etat à la Commis-
sion des Comptes de la Société Nationale des Chemins de fer français.

Fait à Paris, le 27 septembre 1945.

P. Le Ministre de l'Economie Nationale
et des Finances,

Le Commissaire de la République
délégué à l'Economie Nationale,
Signé : CUSIN.

Le Ministre des Travaux Publics
et des Transports,
Signé : René MAYER.

P. Copie conforme,
Le Chef de Bureau,
Signature.

A176

MINISTERE
DES TRAVAUX PUBLICS
ET DES TRANSPORTS

Paris, le 5 novembre 1945

C O P I E

Direction Générale des
Chemins de fer et des
Transports

1er Bureau
-

Le Ministre des Travaux Publics et des
Transports

à Monsieur le Directeur Général de la Société Nationale
des Chemins de fer français.

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint, à titre de
notification, ampliation d'un arrêté interministériel du
29 octobre 1945, par lequel M. GELINET, Conseiller d'Etat,
a été désigné comme représentant de l'Etat aux Assemblées
générales des actionnaires de la Société Nationale des Che-
mins de fer français, en remplacement de M. LORIOT, appelé
à d'autres fonctions.

Par autorisation
P. Le Directeur Général
des Chemins de fer et des Transports,

signature.

MINISTERE
DES TRAVAUX PUBLICS
ET DES TRANSPORTS

Direction Générale
des Chemins de fer
& des Transports

1^{er} Bureau

A R R Ê T É

Le Ministre de l'Economie Nationale et le Ministre des Travaux Publics et des Transports;

Vu le décret-loi du 31 août 1937 approuvant la convention en date du même jour portant constitution de la Société Nationale des Chemins de fer français;

Vu les statuts de la Société Nationale des Chemins de fer français approuvés par le décret du 31 décembre 1937 et notamment l'article 19 de ces statuts;

Vu l'article 4 du décret-loi du 25 août 1937 et l'article 10 du décret du 30 décembre 1937 relatifs à la représentation de l'Etat dans les Assemblées générales des Sociétés, Syndicats, Associations ou Entreprises faisant appel au concours de l'Etat;

A R R Ê T É :

Article 1er

M. GELINET, Conseiller d'Etat, est désigné en qualité de représentant de l'Etat aux Assemblées générales des actionnaires de la Société Nationale des Chemins de fer français en remplacement de M. LORiot appelé à d'autres fonctions.

Article 2

L'Inspecteur des Finances, Directeur de la Coordination Economique, est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Paris, le 29 octobre 1945,

P. Le Ministre de l'Economie Nationale
Le Commissaire de la République,
Délégué à l'Economie Nationale,

Le Ministre des Travaux
Publics et des Transports,

Signé : CUSIN.

Signé : René MAYER.

A176

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS
ET DES TRANSPORTS

Direction Générale des Chemins de fer
et des Transports

Service du Contrôle Technique

3ème Bureau - M.T.

Paris, le 5/11/45

A.G. 207-8

- C O P I E -

Le Ministre des Travaux Publics et
des Transports,

à Monsieur le Président du Conseil d'Admini-
stration de la S.N.C.F.

OBJET : Financement et prise en charge du matériel ferroviaire
commandé par les autorités allemandes à l'industrie fran-
çaise avant la libération.

Appelé à arbitrer le différend qui oppose l'Administration
des Travaux Publics et des Transports à celle des Finances au sujet
du financement et de la prise en charge du matériel ferroviaire
commandé par les autorités allemandes à l'industrie française
avant la libération, M. le Secrétaire Général de l'Economie Na-
tionale, par lettre du 22 août 1945, m'a fait connaître qu'après
avoir pressenti la Société Nationale des Chemins de fer, cette
affaire lui semblait pouvoir être réglée de la manière suivante :
la S.N.C.F. acquerrait définitivement les 300 wagons commandés par
les Allemands, quitte à les rétrocéder ultérieurement à la Reichs-
bahn si elle y trouve avantage; quant aux locomotives, elle se
bornerait à financer l'exécution du marché pour le compte de l'Ad-
ministration des Domaines, séquestre légal.

Par lettre du 16 octobre 1945, M. le Ministre des Finances
m'a donné son agrément à cette solution transactionnelle.

Dans ces conditions, j'ai l'honneur de vous informer que
j'accepte les propositions de M. le Secrétaire Général de l'Econo-
mie Nationale.

Je vous demande de vouloir bien me confirmer votre accord
sur ces propositions.

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

Le Chef du Service Adjoint au Directeur
Général des Chemins de fer et des Transports,

Signature..

DP

Q.G.
Theater Service Forces
U.S. FORCES EUROPEAN THEATER

AP0 887, U.S. ARMY

20 Octobre 1945

T R A D U C T I O N

Cher Monsieur le Ministre,

Une sélection a été faite parmi les établissements industriels français qui se sont trouvés avoir travaillé pour l'Armée américaine en vue de leur attribuer le diplôme et la médaille de la Production sur le Théâtre Européen de la Guerre, en considération des services éminents qu'ils ont rendus à la victoire sur l'ennemi commun. Le statut de cette récompense ne permet pas de la conférer aux Départements ministériels, services officiels ou assimilés, bien que plusieurs de ces organismes aient amplement le droit d'y prétendre.

J'ai le plus vif désir d'exprimer ma haute estime et ma reconnaissance à tout le personnel, aussi bien des bureaux que du service actif de la S.N.C.F. La façon dont il a assuré les communications nécessaires aux troupes en campagne et aux services de l'armée a constitué une éclatante contribution au succès final.

Ils ont brillamment réussi à faire face à la pénurie de main-d'oeuvre spécialisée, de matériel et de fournitures. Ils ont fait preuve d'initiative et d'ingéniosité pour surmonter ces difficultés. Et surtout, ils ont travaillé avec bonne volonté et ténacité durant de longues heures dans des conditions peu enviables. Tout ceci fait honneur à l'ensemble de l'administration.

Je vous saurais gré de bien vouloir faire part de nos sentiments de reconnaissance aux agents de tous grades de la S.N.C.F.

Veillez agréer, etc...

John C.H. LEE
Lieutenant-General, U.S. Army

Monsieur René MAYER,
Ministre des Travaux Publics et des Transports,
244, Boulevard Saint-Germain, PARIS

CB

MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS
ET DES TRANSPORTS

Le Ministre

REPUBLICQUE FRANÇAISE

PARIS, le 6 Novembre 1945

Monsieur le Président,

J'ai reçu du Lieutenant-Général J.C.H. LEE, Commandant les Services de l'Armée Américaine en EUROPE, la lettre dont je vous remets ci-joint copie et dans laquelle cet Officier Général exprime la gratitude et la haute appréciation que l'Armée américaine conserve des services rendus par la S.N.C.F. Le Général LEE me prie de transmettre à tout le personnel des Chemins de fer l'expression de ces sentiments.

Je m'acquitte de cette mission avec d'autant plus de plaisir que j'y trouve une occasion de vous marquer à mon tour, en vous demandant d'en faire part aux agents de tous grades, la fierté que j'éprouve à les avoir eus sous mes ordres pendant cette année, qui, suivant la libération de notre Patrie, a marqué si profondément dans l'histoire des chemins de fer. Les efforts combinés de tous, l'endurance et la ténacité, la volonté de relèvement rapide de notre Réseau, ont produit des résultats que le Monde entier a connus et admirés.

Je suis assuré que demain, tant dans la reconstruction définitive que dans le renouvellement de l'Exploitation, tous vos collaborateurs et tous les Cheminots de FRANCE montreront les mêmes qualités, accompliront les mêmes prouesses, dont, au moment où je quitte mes fonctions, je les remercie de tout coeur.

Je vous prie de recevoir, Monsieur le Président, l'assurance de ma considération la plus distinguée et de mes sentiments les meilleurs.

signé : MAYER.

Monsieur le Président du Conseil d'Administration
de la Société Nationale des Chemins de fer Français,
88, rue Saint-Lazare, PARIS

A1/6

MINISTERE DES P.T.T.

Direction de la Poste

6ème Bureau

- C O P I E -

Paris, le 6 novembre 1945
20, avenue de Ségur (7°)

VI A 40.261/B.622

Colis postaux. Mise en vigueur
de la Nouvelle Convention

Comme suite à la décision du Conseil
du 1er août 1945 et au compte rendu
fait au Conseil le 24 octobre.

Monsieur le Président,

Vous avez bien voulu me transmettre, revêtus de votre signature, les exemplaires de la nouvelle Convention et du protocole relatifs au transport des colis postaux, modifiés pour tenir compte de la cession du service à la S.N.C.F. dans les départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle.

De mon côté, j'ai apposé ma signature sur ces documents que je transmets aujourd'hui même à mon collègue des Travaux Publics et des Transports.

Dès à présent, mes services préparent un projet de texte législatif pour l'approbation de cette Convention et vont s'employer pour recueillir au plus vite l'approbation du Ministre des Finances dont le contreseing doit figurer sur ce texte.

La procédure d'urgence sera employée pour l'examen de ce projet par l'Assemblée constituante; cependant, dans l'hypothèse où la promulgation du texte d'approbation ne pourrait intervenir assez tôt, et afin de ne pas retarder la mise en vigueur de la nouvelle tarification des petits colis, je vous autorise dès à présent à mettre en vigueur à titre provisoire les dispositions de ladite Convention à partir du 1er janvier 1946.

Il est bien entendu que si la Convention n'était pas approuvée, de nouveaux pourparlers devraient être aussitôt engagés pour l'élaboration de nouveaux accords.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Ministre des P.T.T.
Signé : THOMAS.

Monsieur le Président du Conseil d'Administration de la S.N.C.F.
88, rue Saint-Lazare - PARIS (9°)

A776

MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS
ET DES TRANSPORTS

Direction Générale des Chemins de fer
et des Transports

6 novembre 1945.

1^{er} Bureau

- C O P I E -

Le Ministre des Travaux Publics et des
Transports
et Monsieur le Ministre de l'Economie Nationale
et des Finances

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

Objet - Aide financière à apporter à la "Société de Gérance
de Wagons de Grande Capacité",

(+) Copie de cette V/Réf. - Votre lettre D/502/35 du 4 août 1945 (+)
lettre a été dis-
tribuée le 6/9/45

La décision interministérielle du 17 février 1944 a autorisé le versement aux propriétaires exploitants de wagons de grande Capacité gérés par la S.G.W. et dans la limite de leurs droits réglementaires, d'une rémunération complémentaire à concurrence des sommes qu'ils auraient reçues si les augmentations de tarifs demandées par la S.N.C.F. étaient entrées en vigueur.

En outre, la S.G.W. était autorisée à percevoir à son profit le montant du prélèvement réglementaire correspondant, dans la limite du taux de 3 % jusqu'au 31 décembre 1943 et de 5 % à partir du 1^{er} janvier 1944.

Une augmentation de 70 % des tarifs marchandises ayant été accordée à la date du 15 janvier 1945, l'allocation complémentaire a cessé d'être versée à cette même date.

En raison de la situation du trafic, le montant des bénéfices disponibles ne permet pas de faire face aux droits des propriétaires, droits qui, par ailleurs, ont dû être augmentés pour tenir compte de la hausse des frais d'entretien. A cette situation s'ajoute un arriéré de versement qui atteignait 100 M. au 31 mars 1945. Enfin la S.G.W., de son côté, ne peut équilibrer son budget malgré une subvention importante de la S.N.C.F. et des propriétaires.

Or une augmentation des tarifs marchandises de 90 % a été refusée par Dépêche ministérielle du 18 juillet 1945.

.....

Compte tenu de ces considérations que vous avez fait valoir dans votre lettre du 4 août 1945, vous demandez :

- 1°) que l'allocation complémentaire prévue par la Décision du 17 février 1944 soit reprise suivant les mêmes modalités;
- 2°) que, toutefois, et pour permettre de résorber l'arriéré de versement de 100 M., l'allocation ne soit plus limitée à la somme strictement nécessaire pour parfaire les droits des propriétaires;
- 3°) que, en outre, le prélèvement de la S.G.W. soit porté de 5 % à 12 %.

Nous avons l'honneur de vous faire connaître que nous acceptons la reprise à partir du 1er août 1945 et dans la limite des majorations de tarifs marchandises demandées par la S.N.C.F. et non autorisées, du versement de l'allocation complémentaire, compte tenu des modifications que vous avez proposées et sous les réserves suivantes :

a) D'une enquête faite par mes Services, il résulte que le montant des redevances correspondant à l'entretien dépasserait depuis plusieurs années les frais réels. Cette situation serait le résultat du mode de calcul des révisions successives qui ont été faites en superposant les coefficients de hausse, de sorte que des erreurs de faible importance dans l'évaluation de ces coefficients ont pu se multiplier et entraîner un écart sensible. Elle serait due également à l'application en 1942 d'une majoration forfaitaire destinée à tenir compte de la réduction de la période séparant les révisions du matériel et qui serait trop élevée. Nous estimons donc nécessaire de déterminer en valeur absolue la redevance pour frais d'entretien en fonction du montant réel de ces frais. Cette révision sera effectuée dans le plus court délai possible, en accord entre la S.N.C.F. et la S.G.W.; elle portera sur les redevances applicables aux exercices 1944 et 1945.

b) Le montant des sommes à répartir chaque mois aux propriétaires, exploitants comprenant les bonifications, les redevances et l'allocation complémentaire de l'Etat sera affecté dans l'ordre de priorité ci-après :

1°- à la couverture des droits de la période mensuelle considérée correspondant à la rémunération du capital et des frais d'entretien (y compris la cotisation à la Caisse de garantie),

2°- à la résorption de l'arriéré des mêmes droits non couverts pour les périodes antérieures,

3°- à la dotation du fonds de renouvellement.

.....

étant entendu que ces droits et cette dotation seront modifiés en fonction des taux des redevances révisés comme il est dit au paragraphe a) ci-dessus.

c) Ainsi qu'il était prévu par la décision du 17 février 1944, le montant des provisions versées par le Trésor à la S.N.C.F. en cours d'exercice sera révisé à la fin de cet exercice en fonction des bonifications réellement attribuées aux propriétaires exploitants. Les différences en plus ou en moins prendront valeur du 31 mars de l'exercice suivant.

d) Nous nous réservons de revoir la situation de la S.G.W. et des propriétaires exploitants à l'expiration d'une période d'un an, soit au 31 juillet 1946, et d'apporter à cette date à la présente décision toutes modifications qui nous paraîtraient opportunes.

e) Au cas où, antérieurement à cette date, l'arriéré visé au § b) 2° ci-dessus aurait pu être intégralement réservé, les versements complémentaires du Trésor seraient limités aux sommes nécessaires pour parfaire les droits des propriétaires exploitants et pour faire face au prélèvement de la S.G.W.

Nous vous prions de bien vouloir donner connaissance de la présente décision à la "Société de Gérance de Wagons de Grande Capacité".

Le Ministre des Travaux Publics
et des Transports,

Signé : R. MAYER.

Le Ministre de l'Economie
Nationale,

Signé : PLEVEN.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS
ET DES TRANSPORTS

Paris, le 12 novembre 1945

Direction Générale des Chemins de fer
et des Transports

Service du Contrôle Technique

3ème Bureau I.F.

A.G. 24 - 3

C O P I E

Le Ministre des Travaux Publics et des Transports

à Monsieur le Président du Conseil
d'Administration de la Société Nationale des Che-
mins de fer français.

OBJET : Caducité des projets de Travaux complémentaires et du
Matériel inventorié - Prolongation du délai d'exécution des
travaux pour les projets approuvés antérieurement à 1944.

REF. : Votre lettre D. 640/10 du 20 septembre 1945.

Par lettre citée en référence, vous m'avez demandé que les
dispositions contenues dans la dépêche ministérielle A.G. 24-3 du
23 novembre 1944 relative à la prolongation du délai d'exécution
des travaux pour les projets approuvés antérieurement à 1943 soient
appliquées aux projets dont l'approbation est antérieure à 1944.

Le Service du Contrôle Technique estime qu'il peut être
donné une suite favorable à votre demande.

Adoptant cet avis, je vous accorde un délai qui prendra fin
un an après la date officielle de cessation des hostilités afin de
vous permettre d'achever l'exécution des travaux qui font l'objet
des deux listes ci-après, jointes à votre lettre précitée :

1°) projets inférieurs à 1 million, autres que ceux du matériel
roulant, approuvés antérieurement à 1944, dont les travaux n'étaient
pas terminés au 1er janvier 1945;

2°) projets égaux ou supérieurs à un million et projets du maté-
riel roulant quel qu'en soit le montant, approuvés antérieurement
à 1944, dont les travaux n'étaient pas terminés un an après la date
indiquée sur la note justificative.

Matériel inventorié - Prolongation du délai d'exécution des
travaux pour les projets approuvés antérieurement à 1944.

REF. : Votre lettre D. 640/10 du 20 septembre 1945.

En ce qui concerne les projets approuvés antérieurement à 1944 dont les travaux n'ont reçu aucun commencement d'exécution au 1er janvier 1945, et qui n'auraient pas encore été entrepris à la cessation des hostilités, l'approbation accordée vaut toujours au point de vue technique. Cependant, comme les conditions d'après guerre pourraient, dans certains cas, conduire à leur modification ou même à leur abandon, vous voudrez bien me demander de confirmer leur approbation avant d'en engager l'exécution.

P. le Ministre et par autorisation,
Le Directeur Général des Chemins de fer
et des Transports,
DORGES.

A176

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

D 3311/0

C O P I E

Paris, le 9 novembre 1945

V

Saint-Etienne-Châteaucreux

Création d'un chantier pour
les transports de régime
accéléré

Comme suite à la décision
du Conseil du 7 novembre 1945

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de soumettre à votre approbation,
en deux exemplaires, un projet relatif à la création d'un
chantier pour les transports de régime accéléré, en gare
de Saint-Etienne-Châteaucreux.

Ce projet figure au programme des travaux complé-
mentaires de l'exercice 1945, 2e quinquennal, sous la
rubrique :

"Ensemble du Réseau - Modifications
d'installations des gares en vue de
l'acheminement accéléré".

Je vous serais obligé de bien vouloir, après déci-
sion, 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 Ministre des Travaux Publics et des Transports
Direction Générale des Chemins de fer et des Transports
244, Boulevard Saint-Germain - PARIS (7°)

A176

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 9 novembre 1945

D. 2312/0

C O P I E

N° 232 122/4-9 Te

Comme suite à la décision
du Conseil du 7 novembre 1945

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de soumettre à votre approbation, en deux exemplaires, un projet relatif à l'application d'un chargeur mécanique stoker et d'une grille Hulson à 89 locomotives Mountain type Est des Régions de l'Est et de l'Ouest.

Ce projet figurera au budget d'établissement de 1946 (Programme Ordinaire, matériel roulant autre que neuf).

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

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports
Direction Générale des Chemins de fer et des Transports
Service Technique - 5ème bureau
244, Bould. St-Germain - PARIS -

A176

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 9 novembre 1945

D. 5112/683

C O P I E

Dr. 545.754
6.381

Service de camionnage au Havre
(Région Ouest)

Monsieur le Ministre,

Comme suite à la décision
du Conseil du 7 novembre 1945

J'ai l'honneur de vous informer que l'entreprise Leraître et Carrière, 31, rue de l'Amiral Courbet au Havre, chargée des Services de correspondance à la gare du Havre, pour la desserte de la ville du Havre et des localités avoisinantes de Bloville, Sanvic et Sainte-Adresse nous a demandé, le 4 janvier 1945, un relèvement de sa rémunération devenue insuffisante pour couvrir les frais d'exploitation de ces services.

Après examen, cette demande nous a paru justifiée.

En conséquence, nous proposons, sauf opposition de votre part, de modifier, comme l'indique le tarif ci-joint, les prix perçus de la clientèle pour l'enlèvement du trafic de détail.

Ces modifications de tarifs sont portées à la connaissance du public par voie d'affiches apposées dans la gare intéressée.

Nous nous proposons, en outre, sauf objection de votre part, de modifier, dans les conditions reprises au tableau ci-joint, les allocations versées à notre correspondant pour le factage des colis postaux, des petits colis et des fonds de remboursement ainsi que pour la livraison à domicile des expéditions de détail.

Notre correspondant est en règle vis-à-vis des lois et décrets de coordination et des règlements de police.

Nous faisons les communications d'usage.

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

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

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports.-

11/10

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 9 novembre 1945

D. 5.242/1

C O P I E

Objet : Services bagages
à Paris.

Monsieur le Ministre,

Comme suite à la décision
du Conseil du 7 novembre 1945

J'ai l'honneur de vous informer que la Société "Les voyages Duchemin-Exprinter", 26, avenue de l'Opéra à Paris, chargée des services bagages aux diverses gares de la S.N.C.F. à Paris, et dans 11 localités de la banlieue parisienne, nous a demandé le 31 août 1945 le relèvement de ses recettes devenues insuffisantes pour couvrir les charges de l'exploitation de ses services.

Après examen, cette demande nous a paru justifiée.

En conséquence, nous proposons, sauf opposition de votre part, de modifier les tarifs actuels comme l'indique l'exemple ci-joint.

Les modifications proposées sont portées à la connaissance du public par voie d'affiches posées dans les gares intéressées.

Notre correspondant est en règle vis-à-vis des lois et décrets de coordination et des règlements de police.

Nous faisons les communications d'usage.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports
Service du Contrôle des Transports par fer - 2ème bureau -
244, boulevard Saint-Germain - PARIS -

A176

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

C O P I E

Paris, le 12 novembre 1945

2400 - 22

Monsieur le Ministre,

+Copie de
cette lettre
a été distri-
buée le
6/9/1945

Votre dépêche ministérielle n° MR 24-3 du 14 août 1945⁺ a répondu à notre lettre n° 6473/44-1^e Te du 25 novembre 1944 qui soumettait à votre approbation la construction de 500 voitures métalliques à bogies (200 voitures de grandes lignes et 300 voitures d'embranchement) et de 60 fourgons à 2 essieux.

Les décisions, que vous avez bien voulu nous notifier, comprennent trois parties :

- 1°) la construction des 200 voitures de grandes lignes et des 60 fourgons est approuvée sous certaines réserves;
- 2°) notre projet de voiture d'embranchement devra être remanié et, sans méconnaître l'intérêt que présentent le renouvellement et le rajeunissement rapide de notre parc de voitures de lignes secondaires, vous avez ajourné toute approbation de construction de ce matériel;
- 3°) la D.M. du 14 août définit enfin le crédit correspondant à ces décisions et les conditions de son imputation.

Nous reprenons ci-après les divers points de ces décisions.

- 1°) Construction des 200 voitures de grandes lignes et des 60 fourgons:

Les réserves exprimées par votre Administration sont les suivantes :

.....

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports
Direction Générale des Chemins de fer et des Transports
Service Technique - 3ème Bureau - 244, Bld St-Germain - PARIS -

- a) "Les organes de roulement et de freinage devront être étudiés en détail de façon à donner l'assurance que la vitesse de 140 km/h pourra être admise en toute sécurité".

Nous sommes tout à fait d'accord sur cette première observation : au surplus, la vitesse de 140 km/h était déjà atteinte avant la guerre dans certains cas spéciaux. Nous sommes d'ores et déjà en possession de plusieurs solutions permettant de résoudre le problème du freinage à cette vitesse, - soit par l'application pure et simple à notre frein normal de sabots doubles à semelles en matière spéciale (genre Ferrodo), soit par la substitution au frein normal de dispositifs de commandes spéciaux tels que les appareils Piganeau, Houplain, Jourdain & Monneret, dont nous avons poursuivi, depuis 1940, des essais systématiques et qui permettent d'obtenir, sans enrayage, une variation judicieuse et efficace du freinage en fonction des variations de vitesse.

- b) "Les dispositions arrêtées pour l'aménagement, la décoration, l'aération des compartiments et le profil des sièges seront soumises, avant tout commencement d'exécution, à l'agrément du contrôle technique".

C'est bien volontiers que nous nous conformerons à cette demande, à laquelle il était d'ailleurs dans nos intentions de satisfaire, même si vous ne nous l'aviez pas exprimée : nous poursuivons actuellement la mise au point de maquettes, en vraie grandeur, de compartiments de 1ère, 2ème et 3ème classes et nous ne manquerons pas de les présenter au contrôle technique dès que, - les possibilités de fabrication étant retrouvées, nous aurons pu mettre en oeuvre les conceptions des décorateurs et que les spécialistes en matières de garnissage auront pu nous livrer leurs produits.

- c) "Le confort des compartiments de 2ème classe à couchettes sera notablement augmenté, les dispositions prévues paraissant inadmissibles notamment en ce qui concerne la place réservée aux bagages et la hauteur libre entre couchettes".

Depuis l'établissement de notre premier avant-projet, relatif aux couchettes de 2ème classe à 6 places couchées par compartiment, notre étude a fait d'importants progrès. Nous avons réalisé, en vraie grandeur, une maquette dont les aménagements nous paraissent offrir, notamment quant au logement des bagages, des commodités suffisantes aux voyageurs. Cette maquette est, dès maintenant, à la disposition du Service du Contrôle, s'il désire la faire examiner à nos Ateliers de Levallois.

.....

- d) "Il conviendra d'envisager dès que possible la reconstitution d'un parc suffisant de fourgons à bogies seuls admis en trafic international et dont l'incorporation dans les trains rapides et express est préférable à celle du fourgon à 2 essieux".

Nous sommes également tout à fait d'accord sur cette observation. Une étude est actuellement en cours à notre Division des Etudes de Voitures et Wagons d'un fourgon métallique à bogies, étude que nous avons cru toutefois devoir poursuivre moins activement que d'autres dont l'intérêt nous a paru plus urgent et nous comptons bien vous proposer, dans quelque temps, la réalisation de véhicules de cette nature.

2°) Remaniement du projet de voiture d'embranchement

Depuis l'envoi de votre D.M. du 14 août, M. le Directeur FAVIERE a bien voulu, sur notre demande, réunir à son Cabinet une conférence à laquelle la S.N.C.F. était représentée.

Les indications de votre D.M., complétées par les observations exprimées verbalement lors de cette conférence, nous amènent à souligner à ce sujet les points essentiels suivants, sur chacun desquels nous nous permettons de vous faire part de la position de la S.N.C.F. :

- a) "Le confort offert aux voyageurs par les voitures d'embranchement proposées par notre lettre du 25 novembre 1944 paraît insuffisant à votre Administration : le nombre de places dites "debout" indiqué sur notre diagramme est excessif et les aménagements intérieurs de la voiture seraient à réexaminer".

En ce qui concerne les places "debout", nous sommes tout à fait d'accord avec votre Service du Contrôle pour ne pas envisager qu'elles doivent être normalement utilisées par les voyageurs : nous pensons bien qu'en régime normal tous les voyageurs seront transportés assis, sauf à disposer de la place voulue sur les plateformes pour pouvoir, en cas d'affluence, notamment les jours de foires ou de marchés, admettre des voyageurs debout. Le nombre de places "debout" qui sera indiqué sur les parois de la voiture, ne comporte d'ailleurs aucun caractère strictement impératif et nous sommes à l'avance d'accord pour suivre à cet égard les directives de votre Service du Contrôle, s'il veut bien nous les exprimer.

Quant au confort intérieur des voitures et sans pouvoir actuellement envisager de modifications qui seraient de nature à obliger à reprendre complètement le tracé de la carcasse (c'est ainsi que le nombre et la forme des baies ne pourraient être modifiés sans reprendre entièrement l'étude de la voiture), nous sommes prêts à mettre au point, d'un commun accord avec votre Administration au mieux des désirs de cette dernière, certains aménagements, notamment le confort des sièges dont nous avons déjà réalisé des échantillons et que nous présenterions volontiers aux représentants de votre Service du Contrôle.

- b) "Pour faire face au trafic de pointe du Service des voyageurs, votre Direction du Contrôle suggère la mise à l'étude d'un véhicule à bogies, normalement utilisé comme fourgon à messageries et susceptible, moyennant l'installation de sièges amovibles, de servir de voiture dans les périodes de pointes".

C'est bien volontiers que nous mettrons à l'étude un tel véhicule "amphibie" dès que votre Service du Contrôle nous aura fait part, d'une façon plus précise, de sa suggestion ainsi qu'il a bien voulu nous l'annoncer. Nous confirmons toutefois les expresses réserves, qui ont été formulées par nos Représentants lors de la réunion présidée par M. FAVIERE, sur les résultats à escompter d'une telle réalisation : nos Services y ont déjà pensé, mais une telle solution nous paraît a priori devoir donner lieu, de la part des voyageurs, particulièrement quand une vie à peu près normale aura repris, à des critiques bien difficilement réfutables.

- c) "Votre Service du Contrôle suggère d'ajourner la construction de voitures d'embranchement : il lui paraît, dans les circonstances présentes, plus indiqué de faire porter l'effort des constructeurs exclusivement sur les voitures de grandes lignes, dont la mise en service permettra de reporter, sur les lignes secondaires, les voitures à bogies en bois circulant actuellement sur les voies principales".

Nous sommes bien d'accord sur l'intérêt qui s'attache à pousser la construction des voitures de grandes lignes, mais nous persistons à penser qu'il est opportun d'amorcer, tout au moins par un premier essai, le rajeunissement et le renouvellement de notre parc de voitures pour lignes secondaires et nous basons cette opinion précisément sur l'observation formulée à très juste titre, par votre Service du Contrôle, - quant à la

.....

nécessité de donner aux usagers de ces lignes, - au moment où la concurrence automobile va reprendre, - le sentiment que les Pouvoirs Publics ne se désintéressent pas des conditions de transport qui leur sont offertes.

Tenant compte toutefois des observations de votre Administration nous serions disposés à réduire considérablement le nombre de voitures d'embranchement à construire en première étape, au bénéfice des voitures de grandes lignes dont le nombre serait accru.

Finalement, nous vous proposons de mettre en construction dès maintenant, au titre des commandes de démarrage :

350 voitures métalliques de grandes lignes, à savoir

75	A ² 1/2 B ⁶
75	B ⁹ C ⁹
200	C ¹⁰

100 voitures métalliques d'embranchement à bogies qui nous permettraient de procéder à une expérience réelle des dispositions critiquées, à savoir :

30	B ² D
70	C ³

60 fourgons métalliques à 2 essieux DqD².

En outre, nous inscririons pour mémoire à notre programme la construction de 50 voitures "amphibie" dont nous ne pourrions toutefois évaluer les dépenses de construction qu'après étude et qui ne feraient l'objet d'une prévision budgétaire que si nous reconnaissons, après cette étude et d'un commun accord avec votre Service du Contrôle, l'intérêt de les mettre en fabrication.

3°) Crédit et imputation -

Les prix unitaires de chacun des véhicules considérés avaient été évalués dans notre proposition n° 64 Tc 137 du 25 novembre 1944, aux montants ci-après :

- pour une voiture de grandes lignes A ² 1/2 B ⁶	2,7 M.
- pour une voiture de grandes lignes B ⁹ C ⁹	2,7 M.
- pour une voiture de grandes lignes C ¹⁰	2,55 M.
- pour une voiture d'embranchement B ² D	2, - M.
- pour une voiture d'embranchement C ³	1,9 M.
- pour un fourgon DqD ²	0,425 M.

Leur réévaluation en septembre 1945, c'est à dire à l'époque à laquelle le projet de budget de l'exercice 1946 a été établi, donne pour ces prix unitaires les nouvelles valeurs ci-après :

- pour une voiture de grandes lignes A ² 1/2 B ⁶	4,85 M.
- pour une voiture de grandes lignes B ⁹ C ⁹	4,85 M.
- pour une voiture de grandes lignes C ¹⁰	4,5 M.
- pour une voiture d'embranchement B ² D.....	3,5 M.
- pour une voiture d'embranchement C ³	3,35 M.
- pour un fourgon DqD ²	1 M.

Les dépenses à prévoir seront les suivantes :

- pour 75 voitures de grandes lignes A ² 1/2 B ⁶	363,75 M.
- pour 75 voitures de grandes lignes B ⁹ C ⁹	363,75 M.
- pour 200 voitures de grandes lignes C ¹⁰	900 M.
- pour 30 voitures d'embranchement B ² D.....	105 M.
- pour 70 voitures d'embranchement C ³	234,5 M.
- pour 60 fourgons DqD ²	60 M.

Total..... 2.027,6 M.

Somme à valoir pour imprévus..... 103,-

Dépense totale... 2.130,- M.
=====

Conformément aux propositions de notre lettre D 641/11 du 18 août 1945 répondant à votre lettre du 8 juin 1945 (Direction des Chemins de fer et des Transports n° 112) et relative aux observations auxquelles a donné lieu de votre part l'examen du Budget d'Etablissement de 1945, nous prévoyons l'imputation de ces dépenses au compte spécial dit "Compte provisoire de Reconstruction - Equipement" tant que ne sera pas terminée la ventilation définitive des dépenses de reconstitution de notre parc de matériel roulant et moteur entre l'Etat et le Compte d'Etablissement de la S.N.C.F.

Les imputations en millions paraissent pouvoir être échelonnées, sur les exercices 1946 et ultérieurs, comme il suit :

Exercice 1946.....	750
- 1947.....	1.200
- 1948.....	180
	<hr/>
	2.130

Le projet de budget de 1946 sera prévu en conséquence.

Nous vous serions obligés de bien vouloir donner votre approbation à ces nouvelles dispositions, en attirant votre attention sur l'intérêt qui s'attacherait pour nous à être rapidement fixés, afin de nous permettre de présenter sans retard les marchés aux approbations réglementaires. Nous avons, en effet, le plus grand besoin de remonter aussi rapidement que possible le parc de nos véhicules à voyageurs; de leur côté les constructeurs intéressés désirent légitimement se voir notifier, le plus tôt possible, les commandes pour assurer, dès que des matériaux pourront être affectés à ces travaux, la remise en route de l'activité de leurs usines.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

signé : FOURNIER.

A116

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

P.F. n° 7229

- C O P I E -

Paris, le 13 novembre 1945

Comme suite à la décision
du Conseil du 12 sept. 1945

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous faire connaître que M. le Ministre des Travaux Publics et les Transports vient d'autoriser la S.N.C.F. à racheter les 40 actions ordinaires de la Compagnie du Chemin de fer de Martigny au Châtelard, appartenant au Domaine privé de la Compagnie P.L.M., que vous avez accepté de nous céder pour le prix global de 200 fr.

Les instructions nécessaires ont été données à notre Service de la Comptabilité Générale et des Finances pour que cette somme soit versée à votre Compagnie.

Les actions dont il s'agit étant déposées à la Banque Lombard, Odier et Cie à Genève au nom de M. REGNOUL, je vous serais obligé de bien vouloir aviser ce dernier de cette opération de cession de titres et l'informer que la S.N.C.F. lui indiquera ultérieurement les dispositions qu'elle compte prendre en vue de sa représentation au Conseil d'Administration de la Compagnie.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de mes sentiments les plus dévoués.

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

Monsieur le Président du Conseil d'Administration de la Compagnie
du Chemin de fer du P.L.M. - 86, rue Saint-Lazare - PARIS.-

SOCIETE NATIONALE
DES
CHEMINS DE FER FRANCAIS

Secrétariat
du Conseil d'Administration

LETTRES RECUES ET EXPEDIEES

Art
1 DEC. 1945

A177

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS
ET DES TRANSPORTS

Direction Générale des Chemins de fer
et des Transports

Service du Contrôle Technique

- C O P I E -

3ème Bureau

Paris, le 12 novembre 1945

A.G. 452 - 9

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS ET
DES TRANSPORTS

à Monsieur le Président du Conseil d'Adminis-
tration de la S.N.C.F.

OBJET - Projets de travaux présentés par la Société Nationale
des Chemins de fer - Délais accordés aux autorités
locales pour présenter leurs observations.

Par application de la circulaire ministérielle du 12
juin 1850, l'examen des projets établis par la Société Natio-
nale des Chemins de fer donne lieu de la part des Services du
Contrôle technique à une consultation des autorités locales
intéressées : Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées, lors-
que les travaux correspondants peuvent avoir une influence sur
les dispositions des voies navigables, des cours d'eau, des
routes nationales; Préfets, lorsque le Service Vicinal ou une
municipalité est en cause du fait de la réalisation des pro-
jets.

J'ai remarqué, en maintes occasions, que l'instruction
des affaires exige, de ce fait, des délais considérables. Le
retard ainsi apporté à mon approbation peut entraîner dans
certains cas de fâcheuses répercussions sur la marche des tra-
vaux. Il est d'autant plus important de remédier à cette si-
tuation que la reconstruction définitive des installations de
la S.N.C.F. doit être poussée avec le maximum d'activité et
comporter la présentation de très nombreux dossiers.

Je viens de fixer à M.M. les Préfets et à M.M. les
Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées les délais qu'ils ne
devront pas dépasser pour la présentation de leurs observa-
tions.

Le moyen le plus efficace d'accélérer l'approbation
des projets me semble consister dans l'établissement de con-
tacts directs entre le représentant local qualifié de votre
Société et les représentants locaux du Service ou de la Col-
lectivité intéressés : Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaus-
sées, municipalités, etc...

.....

Ces contacts auraient surtout pour objet la mise au point définitive des projets. De cette manière, la S.N.C.F. pourrait être exactement informée des objections possibles et serait ainsi à même d'en tenir le plus grand compte. De leur côté, les autorités locales auraient déjà étudié en détail l'affaire, lorsque le Service du Contrôle technique des chemins de fer sera appelé à solliciter leur avis, une fois le projet définitif présenté par vos soins à mon approbation et seraient susceptibles d'exprimer leurs points de vue dans de très courts délais.

Il est évident qu'en cette matière, l'initiative doit venir de vos Services : je vous prie donc de leur donner toutes les instructions utiles pour qu'ils ne manquent pas désormais de procéder, dans les conditions que je viens de vous indiquer, aux consultations préalables des autorités locales.

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

Signé : DORGES. -

A177

MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS
& DES TRANSPORTS

Direction Générale des Chemins de fer
& des Transports

Service du Contrôle Technique

3ème Bureau I.F.

- COPIE -

Paris, le 20 novembre 1945

S.E. 180 - I

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS & DES
TRANSPORTS

à Monsieur le Président du Conseil d'Adminis-
tration de la S.N.C.F.

OBJET - Région Sud-Est - Ligne de Moret à Lyon par
Roanne et St-Etienne - Gare de Roanne - Créa-
tion d'un chantier pour les transports de ré-
gime accéléré.

(+) Copie de cette
lettre a été distri-
buée le 20 oct. 1945

REFERENCE - Votre lettre D 3311/0 du 9 octobre 1945 (+)

Par lettre citée en référence, vous m'avez présenté le pro-
jet de la création d'un chantier pour les transports de régime ac-
céléré en gare de Roanne..

Ce projet comporte, pour une dépense d'ensemble de
9.057.300 fr, l'exécution des travaux ci-après :

- Démolition du bureau P.V. situé entre les deux quais et com-
blement de l'intervalle de manière à obtenir un quai unique;
- Prolongement de la halle côté Lyon sur 45 mètres, nécessitant
la suppression du quai découvert et des deux transversales reliant
les voies 28 et 30, ainsi que le déplacement d'une grue de 4 T.;
- Reconstruction du quai découvert avec une longueur de 30 m
environ, côté Nord de la halle;
- Installation d'une voie centrale pénétrant sur 120 m dans la
halle côté Lyon;
- Report des Services du trafic G.V. et P.V. dans un bureau à
construire près de l'entrée de la cour des marchandises;
- Etablissement d'un nouveau tiroir près du poste V et remanie-
ment de la tête du faisceau côté Lyon;
- Modification de certaines voies et liaisons.

.....

Après examen par mes Services techniques, j'approuve le projet présenté, dont le montant, imputable sur les crédits d'engagement ouverts au budget de l'établissement de l'exercice 1945 (2ème plan quinquennal - Ensemble du Réseau - Modification d'installations des gares en vue de l'acheminement accéléré) est évalué à 9.057.300 fr.

Il est entendu que :

1°) Les imputations, tant en dépenses qu'en recettes, effectuées conformément à la circulaire ministérielle du 20 mai 1902 et à l'avenant du 4 mars 1942 (art. I - paragraphe h), seront les suivantes :

I - Compte de premier établissement

Travaux complémentaires proprement dits :

<u>Débit</u>	- Dépenses de travaux neufs évaluées en principal à	9.057.300 fr
<u>Crédit</u>	- Valeur primitive des installations et du matériel supprimés, évaluée en principal à	33.400 fr

II - Fonds de renouvellement

<u>Débit</u>	- Valeur primitive des installations et du matériel supprimés, évaluée en principal à	33.400 fr
<u>Crédit</u>	- Valeur de récupération des matériaux, évaluée à	57.300 fr

2°) La dépense à payer chaque année devra rester dans la limite des crédits de paiement inscrits au programme des Travaux complémentaires approuvé pour l'exercice correspondant.

P. Le Ministre et par autorisation,
Le Directeur Général des Chemins de fer et
des Transports,

Signé : BORGES.

A177

MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS
& DES TRANSPORTS

Direction Générale des Chemins
de fer et des Transports

Service du Contrôle
des Transports par fer

2ème Bureau

V E T 0

D. 5242/1

Paris, le 20 novembre 1945

- C O P I E -

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS
ET DES TRANSPORTS

à Monsieur le Président du Conseil d'Admin-
istration de la S.N.C.F.

(Copie de cette
lettre a été dis-
tribuée le 17 no-
vembre 1945.

Par lettre n° D. 5242/1 du 9 novembre 1945 (+),
vous m'avez soumis une proposition tendant au relève-
ment des tarifs bagages appliqués par la Société "Les
voyages Duchemin-Exprinter", 26, avenue de l'Opéra à
Paris, chargée des services extérieurs aux gares
S.N.C.F. de Paris-Austerlitz, Paris-Est, Paris-Lyon,
Paris-Montparnasse, Paris-Nord, Paris-Quai d'Orsay
et Paris-St-Lazare, pour la desserte de Paris et des
villes de Boulogne-Billancourt, Charenton, Clichy,
Levallois-Perret, Malakoff, Montrouge, Neuilly-sur-
Seine, Saint-Mandé, Saint-Ouen, Vanves et Vincennes.

(Proposition du 9 novembre 1945).

J'ai l'honneur de vous faire connaître que
je m'oppose à la mise en application des dispositions
proposées.

Je vous serais obligé de bien vouloir m'ac-
cuser réception de la présente décision.

Par autorisation :
LE DIRECTEUR GENERAL DES CHEMINS DE FER
& DES TRANSPORTS,

Signé : DORGES.

117

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 17 novembre 1945

Service de la
Comptabilité Générale
et des Finances

C O P I E

--
D 600/3

Comme suite à la décision du
Conseil du 24 octobre 1945

Objet: Rapport sur l'évolution de la trésorerie et l'exécution du budget.

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous adresser, sous ce pli, le rapport afférent au deuxième trimestre de 1945, qu'en vertu de l'art. 14 du décret du 11 décembre 1940, relatif au contrôle de l'Etat sur les Chemins de fer et les Transports par route et par eau, la Société

.....

Même lettre à : - M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports
- M. le Ministre des Finances.

Nationale des Chemins de fer français doit établir pour vous renseigner sur l'évolution de sa trésorerie et l'exécution de son budget.

Ce rapport comprend quatre parties :

- 1°) Exécution du budget d'exploitation,
- 2°) Compte de la Re-construction,
- 3°) Dépenses d'établissement,
- 4°) Evolution de la trésorerie.

Les résultats d'ensemble du trimestre sont présentés dans une courte note placée en tête du rapport.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé: FOURNIER.

A177-

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président du
Conseil d'Administration

Paris, le 17 novembre 1945

D 3381/ 17

C O P I E

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de soumettre à votre approbation, en double exemplaire, un projet relatif à l'aménagement d'une usine hydroélectrique à la prise d'eau du lac d'Artouste.

Ce projet pour la réalisation duquel la dépense globale est estimée à 9.900.000 fr a été inscrit au programme ordinaire des Travaux complémentaires.

J'adresse un exemplaire de ce projet à M. le Ministre de la Production Industrielle (Direction de l'Electricité).

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé: FOURNIER

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports, Direction
Générale des chemins de fer et des transports, 244 Bd St-Germain (7°)

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président du
Conseil d'Administration

Paris, le 17 novembre 1945

3381-17

C O P I E

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous communiquer, en double exemplaire, un projet relatif à l'aménagement d'une usine hydroélectrique à la prise d'eau du lac d'Artouste.

Je vous demande d'approuver ce projet et de l'inscrire au répertoire des travaux d'usines et de lignes.

Le dossier réglementaire, en vue de l'approbation du projet financier, est adressé d'autre part au Ministère des Travaux Publics, Direction des chemins de fer et des transports.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé: FOURNIER

Monsieur le Ministre de la Production Industrielle, Direction de l'Electricité, 30 Avenue Maréchal - PARIS -

A17

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 17 novembre 1945

D. 91320-16

- C O P I E -

Monsieur le Ministre,

Par lettre VII B/1375/B 3314 du 19 septembre dernier, vous avez bien voulu me faire connaître que vous aviez prescrit le paiement, au titre de l'exercice 1945, d'un 3ème acompte de 80 millions sur le montant de la redevance due à la S.N.C.F. par votre Administration en application de l'article 20 de la Convention du 31 août 1937.

J'ai l'honneur de vous demander maintenant de vouloir bien envisager le règlement du quatrième acompte à valoir sur le même exercice.

Aux termes de l'art. 27^b de notre Cahier des Charges, les acomptes trimestriels que doit verser l'Administration des P.T.T. à la S.N.C.F. doivent être égaux au quart de la dernière redevance annuelle arrêtée, à moins que leur montant n'ait été modifié d'un commun accord pour tenir compte de variations importantes dans le volume ou le prix des prestations.

La dernière redevance arrêtée est celle de 1943 et c'est sur cette base qu'ont été fixés les trois premiers acomptes de 1945. Il ne paraît pas possible de calculer le 4ème acompte sur la même base, à moins de limiter le total des acomptes de 1945 à un chiffre bien inférieur au montant probable de la redevance de cet exercice. Quant à la redevance de 1944 il ne paraît pas possible d'en faire actuellement état, d'une part, parce que les difficultés rencontrées au cours de cet exercice ne nous ont pas encore permis d'en proposer le montant, ensuite parce que votre Administration et la nôtre sont en contestation sur les prix de revient à appliquer.

Il paraît, en définitive, indiqué, pour en revenir à la redevance de 1945, de fixer celle-ci en partant des résultats déjà connus de l'exercice, résultats auxquels seraient appliqués les prix de revient provisoires du même exercice, ces derniers ne paraissant pas devoir donner lieu, de votre part, aux observations soulevées à propos des prix de revient de 1944.

.....

Monsieur le Ministre des Postes, Télégraphes et Téléphones,
20, avenue de Ségur - PARIS (7°)

Nous ne connaissons, pour le moment, que le détail des prestations fournies au cours des deux premiers trimestres; on peut admettre que, tant en ce qui concerne les transports de personnel que les transports postaux, les prestations du deuxième semestre seront au moins égales à celles du premier semestre.

Quant aux prix de revient, ils peuvent d'après les caractéristiques du trafic et des dépenses être évalués, pour l'ensemble de l'exercice, à :

0,80	pour la	TKBR	-	Voyageurs
0,55		-	-	Wagons-poste

Suivant ces données, l'évaluation à laquelle nous avons procédé et dont vous trouverez le détail dans les tableaux ci-annexés, se monte à 420 millions, compte tenu de l'abattement de 7 % décidé par M. le Ministre des Travaux Publics.

Le total des trois premiers acomptes déjà accordés étant de 240 millions, la S.N.C.F. devrait donc recevoir encore 180 M.

Je vous propose, dans ces conditions, de fixer à 170 M. (CENT SOIXANTE DIX MILLIONS) la valeur du 4ème acompte. Ce chiffre réserverait une marge de 10 millions pour le cas improbable où les résultats définitifs de l'exercice donneraient une somme inférieure au montant évalué de la redevance.

Si cette proposition a votre accord, je vous serais obligé de vouloir bien prescrire le versement de la somme ainsi arrêtée, à l'échéance du 1er janvier 1946.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

A 177

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 19 novembre 1945

D-92761/1

C O P I E

Monsieur le Ministre,

Compte tenu de sa participation dans le capital de la Compagnie Air-France, la S.N.C.F. disposait d'un siège au Conseil d'Administration de cette Compagnie.

Le décret n° 452520 du 19 octobre 1945, qui fixe la part des actions de capital de la Compagnie Air-France pouvant être cédées ou rétrocédées, a attribué à la S.N.C.F. 20.450 de ces actions. Cette participation est sensiblement égale à celle que nous détenions avant le transfert des actions à l'Etat.

Vous serez certainement d'accord avec nous pour considérer que, comme par le passé, l'activité de la Compagnie justifie qu'une

.....

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports, Direction Générale des Chemins de fer et des Transports, 244 Bd St-Germain (7°).

liaison permanente soit assurée entre elle et le chemin de fer.

J'ai l'honneur, en conséquence, de signaler à votre attention l'intérêt qu'il y aurait à ce que vous veuillez bien intervenir auprès de M. le Ministre de l'Air pour que, dans la nouvelle organisation de la Compagnie Air-France, la S.N.C.F. continue à être représentée dans son Conseil d'Administration.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé: FOURNIER.

1177

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

D. 5112/601

Dr 545.714
3.314

C O P I E

Paris, le 25 novembre 1945

Comme suite à la décision
du Conseil du 21 novembre 1945

Services extérieurs à Lille
(Région Nord)

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous informer que la Société Jean PIERCHON et Cie, 62, rue de Cambrai à Lille (Nord) chargée des services de correspondance aux gares de Lille G.V. et Lille-Saint-Sauveur nous a demandé un relèvement de ses recettes devenues insuffisantes pour couvrir les frais d'exploitation de ces services.

Après examen, cette demande nous a paru justifiée.

En conséquence, nous proposons, sauf opposition de votre part, de modifier, comme l'indique le tarif ci-joint, les prix perçus de la clientèle pour l'enlèvement du trafic de détail et le camionnage des tabacs.

Ces modifications de tarifs sont portées à la connaissance du public par voie d'affiches apposées dans les gares intéressées.

Nous nous proposons, en outre, sauf objection de votre part, de modifier, dans les conditions reprises au tableau ci-joint, les allocations versées à notre correspondant pour le factage des colis postaux, des petits colis et des fonds de remboursement ainsi que pour la livraison à domicile des expéditions de détail.

Notre correspondant est en règle vis-à-vis des lois et décrets de coordination et des règlements de police.

Nous faisons les communications d'usage.

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

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

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports
Direction Générale des Chemins de fer et des Transports
Service du Contrôle des Transports par fer - 2ème bureau
244, Boulevard Saint-Germain - PARIS (7ème)

A.177.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

C. O. F. I. M.

Paris, le 25 novembre 1945

545.737
6.436

Comme suite à la décision
du Conseil du 21 novembre 1945

Services extérieurs à St-Etienne-
Châteauneuf (Région Sud-Est)

D. 5112/394

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous informer que la Société Stéphanoise de Camionnage à St-Etienne, chargée des services de correspondance de la S.N.C.F. à la gare de St-Etienne-Châteauneuf, nous a demandé, le 28 mai 1945, un relèvement de ses recettes devenues insuffisantes pour couvrir les frais d'exploitation de ces services.

Après examen, cette demande nous a paru justifiée.

En conséquence, nous proposons, sauf opposition de votre part, de modifier, comme l'indique le tarif ci-joint, les prix perçus de la clientèle pour l'enlèvement du trafic de détail et pour le camionnage des marchandises transportées par wagon complet.

Ces modifications de tarifs sont portées à la connaissance du public par voie d'affiches apposées dans la gare intéressée.

Nous nous proposons en outre, sauf objection de votre part, de modifier, dans les conditions reprises au tableau ci-joint, les allocations versées à notre correspondant pour le factage des colis postaux, des petits colis et des fonds de remboursement ainsi que pour la livraison à domicile des expéditions de détail.

Notre correspondant est en règle vis-à-vis des lois et décrets de coordination et des règlements de police.

Nous faisons les communications d'usage.

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

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

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports
Direction Générale des Chemins de fer et des Transports
Service du Contrôle des Transports par fer - 2ème bureau
244, Boulevard Saint-Germain - PARIS (7ème) -

Le Président du
Conseil d'Administration

Paris, le 30 novembre 1945

D 641 / 11

C O P I E

Monsieur le Ministre,

Conformément à l'article 6 de l'arrêté ministériel du 16 mars 1940, j'ai l'honneur de vous adresser, sous ce pli, la situation en principal de la "somme à valoir" inscrite au Programme ordinaire du budget d'établissement de l'exercice 1945.

La situation prévue pour l'exercice 1945, à la date du 1er octobre, peut se résumer comme suit :

Projets inférieurs à 1 M.	8 M. 8
Projets imprévus » à 1 M.	52 M. 2
Dépassements sur projets » à 1 M.	50 M. 4
Ensemble	111 M. 4
Somme à valoir portée au budget	438 M. 7
Disponible	327 M. 3

Le tableau ci-joint donne la décomposition de ce disponible par nature de travaux (Matériel roulant neuf, Matériel roulant autre que neuf, Mobilier et Outillage, Matériel naval et Travaux complémentaires).

D'autre part, sur les crédits prévus au budget de l'exercice 1945 pour le matériel inventorié et les travaux complémentaires du programme ordinaire, il paraît actuellement devoir rester sans emploi une somme de 1.400 M. en principal.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports, Direction Générale des chemins de fer et des transports, 244 Ed St-Germain (7°)

Situation évaluée pour l'exercice 1945, à la date du 1er octobre
de la "Somme à valoir" inscrite au Budget d'Etablissement de 1945
(Programme ordinaire)

(En principal)

	Matériel roul ^t neuf	Matériel roul ^t autre que neuf	Mobilier et outillage	Matériel naval	Travaux complémentaires	Ensemble
	Prévisions initiales	Prévisions pour l'exercice 1945	Prévisions initiales	Prévisions pour l'exercice 1945	Prévisions initiales	Prévisions pour l'exercice 1945
(Projets < à 1 M.)	:	"	:	1 ^M 4	:	7 ^M 4
(Projets imprévus > à 1 M.)	:	21 ^M 4	:	0 ^M 7	:	14 ^M 9
(Dépassements sur projets > à 1 M.)	97 ^M	:	42 ^M	54 ^M	5 ^M	240 ^M 7
	:	4 ^M 2	:	1 ^M 9	:	43 ^M 2
Total	97	25 6	42	2 6	54	17 7
Disponibles ...	71 ^M 4	:	39 ^M 4	:	36 ^M 3	:
	:	:	:	:	5 ^M	:
	:	:	:	:	175 ^M 2	:
	:	:	:	:	:	438 7: 111 4
	:	:	:	:	:	327 ^M 3

SOCIETE NATIONALE
DES
CHEMINS DE FER FRANCAIS

Secrétariat
du Conseil d'Administration

LETTRES RECUES ET EXPEDIEES

A178

15 DEC 1945

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS
ET DES TRANSPORTS

Paris, le 7 décembre 1945

Direction Générale des Chemins de
fer et des Transports

Service du Contrôle Technique

3ème Bureau - M.T.

A.G. 2217 393

C O P I E

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES
TRANSPORTS

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

OBJET : Projets de travaux complémentaires de premier éta-
blissement terminés en 1943 - Dépassement des dé-
penses autorisées.

Copie de cette REF : Votre lettre B N° 5443 du 7 février 1945 (+)
a été dis-
tribuée le 17 fé-
vrier 1945.

Par application des dispositions de la dépêche minis-
térielle du 27 décembre 1937, vous m'avez présenté, le 7 fé-
vrier 1945, des états de dépassements sur autorisations ministé-
rielles des projets de travaux complémentaires terminés au cours
de l'exercice 1943 et concernant le matériel roulant et le mobi-
lier et outillage.

D'après ces états, la situation comparative des dépen-
ses brutes globales autorisées pour les projets en question et
des dépenses réellement faites s'établit comme suit :

	Dépenses brutes autorisées	Dépenses faites	Dépassements
Matériel roulant	284 M.892	310 M.629	25 M.377
Mobilier et outillage...	5 M.441	7 M.205	1 M.764
Totaux..	290 M.333	317 M.474	27 M.141

A la suite des vérifications qu'il a opérées, le Servi-
ce du Contrôle Technique de la Direction Générale des Chemins de
fer et des Transports a fait, au sujet de certains projets, les
constatations ci-après :

1°) NORD. - Construction de 22 automotrices et de 12
remorques (D.M. des 8 mars 1937 et 19 août 1937).

Il n'a été construit que 17 automotrices et 10 remor-
ques, ce qui entraîne une diminution des dépenses autorisées;
de telle sorte que le dépassement atteint près de 36%, au lieu de
9,4%, chiffre indiqué par la S.N.C.F.;

2°) SUD-OUEST - Acquisition de 15 autorails Renault
(D.M. du 17 juin 1937).

Le dépassement est dû, en partie, à des modifications apportées en cours de construction : cloison supplémentaire, chauffage modifié, addition de freins magnétiques.

3°) EST - Aménagement de l'atelier de wagonnage de Noisy-le-Sec, en vue de la réparation des autorails (D.M. du 30 janvier 1937).

Les palans électriques monorails de 5 T. prévus au projet ont été remplacés par des palans de 8 T.

4°) Acquisition de 20 draisines d'entretien (D.M. des 12 juin 1939 et 18 mai 1940).

Le marché passé avec les Etablissements BILLARD et Cie comporte des prix fermés et non révisables. On ne voit donc pas comment la hausse des prix a pu amener un dépassement aussi considérable sur les prévisions.

Conformément à l'avis exprimé par le Service du Contrôle Technique, je vous rappelle qu'aux termes du § B-3° de la dépêche ministérielle précitée du 27 décembre 1937, aucune modification de consistance ne doit être apportée, sans mon autorisation, à un projet approuvé concernant le matériel roulant ou le mobilier et outillage.

Il doit d'ailleurs être bien entendu que toute diminution du nombre de véhicules construits entraîne une réduction correspondante de la dépense autorisée et que c'est à partir de cette dépense réduite que doit être évalué le dépassement de dépenses éventuel.

Je vous demande, d'autre part, de bien vouloir inviter la S.N.C.F. à faire parvenir dès que possible à la Direction Générale des Chemins de fer et des Transports :

a) en ce qui concerne le projet ci-dessus n°1, un projet rectificatif sommaire correspondant au matériel réellement acquis : automotrices, remorques, pièces de rechange, avec l'indication des types et caractéristiques de ce matériel;

b) des explications détaillées au sujet du dépassement constaté pour le projet n°4 relatif à l'acquisition de 20 draisines.

P. le Ministre et par autorisation
Le Directeur Générale des Chemins de fer
et des Transports,
signé: DORGES

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

A178

6101 - 9

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 2 décembre 1945

Service de la Comptabilité
Générale et des Finances

C O P I E

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous faire parvenir ci-joint, copie de ma lettre de ce jour à M. le Ministre des Finances, relative à des commandes éventuelles de la S.N.C.F. à l'industrie belge pour la réparation du matériel roulant.

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

Le Président
du Conseil d'Administration,
signé; FOURNIER.

Lettre adressée à :

- Monsieur le Ministre de l'Economie Nationale
- Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

A18

Le Président
du Conseil d'Administration

C O P I E

6101 - 0
Service de la
Comptabilité Générale
et des Finances

Paris, le 2 décembre 1945

(*) Copie de cette lettre a été
distribuée le 6 avril 1945.

Monsieur le Ministre,

Par votre lettre du 20 mars 1945 (+), vous avez bien voulu autoriser la réalisation en Belgique d'un programme de réparations de notre matériel roulant dans la limite d'une dépense mensuelle de 20 millions de francs belges.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que les paiements des marchés de réparations conclus à ce jour atteindront très prochainement le montant ci-dessus. Nous sommes par ailleurs entièrement satisfaits de la qualité du travail effectué et les prix obtenus répondent bien à nos prévisions.

Toutefois, l'accroissement de nos besoins de trafic, pour l'été 1946, ne sera pas couvert par les seules disponibilités à résulter de l'exécution des programmes de remises en état actuellement en cours; il nous faut d'ores et déjà envisager une augmentation du nombre de nos réparations, cette

....

Monsieur le Ministre des Finances (Direction du Trésor)

augmentation devant porter tant sur les voitures avariées stationnées sur notre Réseau que sur celles que nous récupérons d'Allemagne.

Les possibilités de réparations en France étant dès maintenant exploitées au maximum, nous avons été amenés à envisager un développement de nos réparations à l'étranger et notamment en Belgique, où nous trouvons, à des conditions satisfaisantes, non seulement la main-d'œuvre, mais surtout les matières nécessaires, telles que tôles, textiles, vitres, etc...

Dans cette situation, nous vous serions très obligés de nous mettre à même de réaliser en Belgique un programme supplémentaire de réparations, qui, portant sur une durée de 2 ans, s'élèverait au maximum à 10 millions de francs belges par mois.

Nous nous permettons d'insister sur l'urgence de la décision à intervenir à ce sujet, étant donné son incidence sur notre capacité de transport et par suite sur l'activité économique du Pays.

J'adresse copie de la présente à M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports (Direction Générale des Chemins de fer) et à M. le Ministre de l'Economie Nationale (Direction des relations économiques extérieures).

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

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

A178

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 5 décembre 1945

C O P I E

Monsieur le Ministre,

Comme suite à votre arrêté du 25 novembre 1945 paru au Journal Officiel du 4 décembre 1945, j'ai l'honneur de vous soumettre, ci-après, les noms des représentants de la Société Nationale des Chemins de fer français, que je vous propose de désigner pour participer aux travaux de la Commission chargée d'étudier les simplifications et décentralisations réalisables à la S.N.C.F. :

M.M. René SOULARD	Chef du Service de l'Exploitation de la Région de l'Ouest
Emile PLOUVIEZ	Chef de la Division du Mouvement du Service de l'Exploitation de la Région du Sud-Est
Ange PARANTIER	Chef du Service du Matériel et de la Traction de la Région du Nord
Louis MUCHERIE	Chef de la Division de l'Entretien du Service de la Voie de la Région du Sud-Ouest
François MOCH	Ingénieur Principal à la Division des Etudes du Service de la Voie de la Région de l'Est
René DUGAS	Chef du Service Technique de la Direction Générale.

Cette liste a été établie d'accord avec M. LEMAIRE, Directeur Général adjoint de la S.N.C.F., que vous avez désigné pour présider cette Commission de simplification et de décentralisation.

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

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

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports.-

1178

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 10 décembre 1945

D 3300/6

C O P I E

LONGUEAU
Reconstruction avec
améliorations

Comme suite à la décision
du Conseil du 5 décembre 1945.-

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de soumettre, ci-joint, à votre approbation, en deux exemplaires, le projet relatif à la reconstruction avec améliorations de la gare de Longueau.

Je vous serais obligé de bien vouloir, après décision, me renvoyer un exemplaire du dit projet et, si vous n'avez pas d'objection, l'approuver comme suite et complément des travaux primitivement déclarés d'utilité publique pour la construction de la

.....

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports
Direction Générale des Chemins de fer et des Transports,
244, Boulevard Saint-Germain - PARIS (7°)

ligne de Paris à la frontière de Belgique par Lille et par Valenciennes (section de Creil à Amiens).

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

Le Président
du Conseil d'Administration,

signé: FOURNIER.

A178

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 10 décembre 1945

D 3300/6

LE HAVRE
Reconstruction de la gare

C O P I E
Comme suite à la décision
du Conseil du 5 décembre 1945.-

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de soumettre à votre approbation, en 2 exemplaires, le projet relatif à la reconstruction de la gare du Havre.

Je vous serais obligé de bien vouloir, après décision, me renvoyer un exemplaire du dit projet et, si vous n'avez pas d'objection, l'approuver comme suite et complément des travaux

....

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports
Direction Générale des Chemins de fer et des Transports
244, Boulevard Saint-Germain - PARIS (8°)

primitivement déclarés d'utilité publique pour la construction
de la ligne de Paris au Havre.

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

Le Président
du Conseil d'Administration,

signé: FOURNIER.

A178

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

C O P I E

Service de camionnage
à la gare de Paris-Reuilly
(Région Est)

Paris, le 10 décembre 1945

D 5112/748

Comme suite à la décision du Conseil
du 5 décembre 1945.

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous informer que la Société Castel Fils
et Cie, 78, rue de Reuilly à Paris, chargée du service de camion-
nage à la gare de Paris-Reuilly, nous a demandé, le 16 juillet
dernier, un relèvement de ses recettes devenues insuffisantes pour
couvrir ses frais d'exploitation.

Après examen, cette demande nous a paru justifiée.

En conséquence, nous nous proposons, sauf objection de
votre part, de modifier, dans les conditions reprises au tableau
ci-joint, les allocations versées à notre correspondant pour la

....

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports
Direction Générale des Chemins de fer et des Transports - Service du
Contrôle des Transports par fer - 2ème Bureau - 244, Bld Saint-Germain -

PARIS

livraison à domicile des expéditions de détail.

Notre correspondant est en règle vis-à-vis des lois et décrets de coordination et des règlements de police.

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

Le Président
du Conseil d'Administration,

signé: FOURNIER.

A178

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

23100/12

Paris, le 10 décembre 1945

Comme suite à la décision
du Conseil du 5 décembre 1945.

C O P I E

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de soumettre à votre approbation, en deux exemplaires, un projet relatif à la construction de 30 locomotives type 141 P et de 30 tenders type 34 P.

Ce projet figurera au budget de reconstruction de 1946 (matériel roulant neuf).

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

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

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

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports
Direction Générale des Chemins de fer et des Transports
Service Technique - 3ème Bureau - 244 Bld Saint-Germain - PARIS

A178

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

N° 840-14

- C O P I E -

Comme suite à la décision du
Conseil du 5 déc. 1945

Paris, le 12 décembre 1945

Programme technique de
reconstitution de la
S.N.C.F.-

Monsieur le Ministre,

La S.N.C.F. vous a exposé, par la note jointe à sa lettre du 17 janvier 1945, les idées directrices dont elle entend s'inspirer pour la reconstitution du réseau français. Répondant à diverses remarques présentées à ce sujet par votre lettre du 8 juin 1945, nous avons, par notre lettre du 7 septembre 1945, complété et précisé sur certains points le programme général ainsi défini. Vous nous avez demandé entre temps, par votre lettre du 5 juin 1945, de concrétiser ce programme général par un programme technique d'ensemble couvrant la totalité des opérations de rééquipement à effectuer afin d'amener le chemin de fer, en partant de sa situation actuelle, à la situation d'avenir prévue par le programme général. Vous nous avez, d'autre part, donné des directives sur les conditions dans lesquelles devrait être établi ce programme technique et, enfin, vous nous avez précisé comment devraient être présentés les dossiers afférents à chaque projet.

Vous voudrez bien trouver ci-joint, en trois exemplaires, le "programme technique de reconstitution" de la S.N.C.F. qui se substitue à notre "programme de rééquipement" du 4 août 1943.

Ce programme technique de reconstitution comporte les chapitres et titres suivants :

- | | |
|--|--|
| Chapitre I -
Matériel moteur et roulant | (1°- Locomotives à vapeur
(2°- Locomotives et automotrices
(électriques
(3°- Locomotives Diesel
(4°- Voitures et fourgons G.V.
(5°- Wagons.
(6°- Autorails et locotracteurs |
|--|--|

.....

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports,
Direction Générale des Chemins de fer et des Transports,
244, Boulevard Saint-Germain,
PARIS

Le programme a été établi dans les conditions suivantes :

- (1°- Electrification.
- (2°- Triages
- (3°- Gares "voyageurs"
- (4°- Gares "marchandises"
- (5°- Dépôts.
- (6°- Ateliers, entrepôts, magasins.

Chapitre II -

Travaux

1°- Sa durée est de 10 années et le début en serait fixé au 1er janvier 1946. Il a été admis, en ce qui concerne l'échelon nement des constructions et des travaux, que, dès 1946, les conditions de travail, les attributions de matières et les délais de livraison redevenaient normaux.

2°- Il suppose que le trafic auquel devra faire face la S.N.C.F. en situation normale sera équivalent à celui de 1938. Cette hypothèse nous paraît plutôt pessimiste, car l'année 1938 a été, pour l'économie française, une année de dépression et elle est caractérisée, en ce qui concerne la S.N.C.F., par le plus bas niveau de trafic depuis 1921. En outre, les besoins de la reconstruction doivent provoquer un afflux de trafic supplémentaire.

3°- Le programme suppose également que la moitié environ du matériel se trouvant à l'Est des frontières orientales de la Hollande, de la Belgique, de la France et de la Suisse nous sera restée en état de marche ou réparable. Cette hypothèse paraît plutôt optimiste.

4°- Le programme ne porte que sur les types de matériels éprouvés devant faire l'objet d'une construction en série. Les études et constructions de prototypes actuellement en cours ou à entreprendre au cours des prochaines années n'y figurent pas. Il est difficile, en effet, de faire des prévisions en pareille matière. 5°- Il a été tenu compte des importations de matériel étranger actuellement prévues.

6°- Nous sommes efforcés d'établir un programme aussi détaillé et précis que possible en ce qui concerne les divers travaux à effectuer pour aménager et rééquiper nos installations fixes dans le cadre des nouvelles conditions d'exploitation prévues par le programme général. Toutefois, les difficultés d'accès jusqu'à ces derniers mois aux lignes de l'ex-réseau A.L. et la nécessité de remettre ce réseau en service le plus rapidement possible ne nous ont pas encore permis de procéder à des études d'avenir en ce qui le concerne. Nous n'avons pu, également, accéder à toutes nos installations de Dunkerque en raison de la présence de champs de mines. Enfin, la modernisation de nos gares et triages maritimes est étroitement liée aux transformations portuaires et à l'activité future des différents ports, qui, parfois, ne sont pas encore définies (comme c'est le cas pour Boulogne).

Notre programme devra être ultérieurement retouché et complété sur ces différents points.

7°- Dans la mesure du possible, les divers Etablissements pour lesquels des remaniements, reconstructions ou constructions nouvelles sont prévus sont répertoriés de manière qu'il soit facile, lors de la présentation des projets à établir pour chacun d'eux, de se référer au programme d'ensemble.

8°- Enfin, le programme a un caractère exclusivement technique. Il ne comporte aucune évaluation de dépenses qu'il serait, d'ailleurs, difficile de faire dans la période actuelle, tant en raison de l'instabilité des prix que parce que nos études ne sont pas suffisamment avancées pour la plupart des projets à exécuter au cours des dernières années de la période décennale.

Une évaluation limitée aux années 1946/47 (période de démarrage) vous a été adressée par notre lettre du 23 juillet 1945.

Le programme ne préjuge en rien, par ailleurs, les modalités de financement des divers travaux et constructions de matériel dont une partie sera à financer au titre "dommages de guerre" et d'autres relèvent de notre "programme spécial d'équipement" qui a fait l'objet de conditions de financement particulières.

9°- Les installations de caractère social qui ne figurent pas au présent programme feront l'objet d'un programme distinct.

En ce qui concerne les idées générales qui, indépendamment de celles qu'exprimait notre note du 17 janvier 1945, ont présidé à l'établissement du programme, nous avons tenu le plus largement compte des directives de votre lettre du 5 juin 1945.

C'est ainsi, par exemple, que les travaux d'électrification occupent dans notre programme une place très importante. Nos prévisions correspondent sensiblement aux possibilités maxima de l'industrie française en situation normale.

Nous avons tenu compte, d'autre part, des répercussions de l'électrification en ce qui concerne les aménagements de triages, d'ateliers, de dépôts et notre programme réserve à cet égard très largement l'avenir.

L'évaluation des besoins en locomotives à vapeur a été faite en tenant compte, d'une part, du programme d'électrification, d'autre part, d'une certaine extension de notre parc de locomotives Diesel. Nos prévisions en ce qui concerne les commandes de locomotives à vapeur sont donc très prudentes.

.....

En raison des hypothèses faites, tant en ce qui concerne le trafic futur que les possibilités de récupération du matériel à l'étranger, les besoins exprimés par le présent programme doivent être considérés comme des minima. Il va de soi que ce programme devra être ultérieurement révisé lorsque nous serons en mesure de faire le bilan exact des récupérations de matériel et lorsque notre trafic évoluera vers une situation normale.

Il est certain, toutefois, que le trafic que la S.N.C.F. devra assurer pendant la période de reconstruction sera très supérieur, au moins pendant quelques années, à celui sur lequel nous avons tablé dans le présent programme. Nous comptons y faire face par des mesures exceptionnelles telles que :

- l'accélération de nos commandes de matériel en France et à l'étranger au cours des premières années du programme;
- la suspension de tout amortissement qui ne serait pas techniquement indispensable;
- l'utilisation à titre provisoire de matériel étranger (prises de guerre, surplus américain) que nous ne désirons pas incorporer à notre parc et qui ne figure pas au programme.

Celui-ci fait d'ores et déjà apparaître, pour la plupart des catégories de matériel et sur la base du trafic de 1938, des besoins immédiats extrêmement importants qui ne pourront être que partiellement satisfaits par les constructions et importations prévues au Plan de Démarrage. Il est donc de toute nécessité que la S.N.C.F. reçoive dès le début de l'année 1946, des attributions de matières suffisantes pour pouvoir entreprendre dans des conditions normales la réalisation de son Plan de Démarrage.

Il est également indispensable que nous puissions, dès 1946, entreprendre dans des conditions normales la réalisation de notre programme d'électrification. Tout retard pris à cet égard rendrait impossible l'achèvement du programme dans le délai prévu et nous conduirait à réviser nos prévisions en ce qui concerne les besoins en locomotives à vapeur.

Enfin, nous nous conformerons, en ce qui concerne la présentation des projets, aux directives de votre lettre du 5 juin et aux instructions complémentaires données par votre lettre du 13 août 1945.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

A178

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

- C O P I E -

Paris, le 15 décembre 1945

Monsieur le Ministre,

Le Conseil d'Administration vient d'approuver le budget
d'exploitation de la Société Nationale pour l'exercice 1946.

J'ai l'honneur de vous remettre, ci-joint, ce budget,
ainsi qu'une copie de la lettre que j'adresse ce jour, pour le
même objet, à M. le Ministre des Travaux Publics et des Trans-
ports.

Veuillez agréer,

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

Lettre adressée à :

Monsieur le Ministre de l'Economie Nationale
Monsieur le Ministre des Finances.

FOURTH NATIONALIST PARTY OF THE 1940S

1. General
2. Administration

- 0012 -

Paris, 15 December 1945

Minister of the Interior

1. Council of Administration of the 1940s
2. Nationalist Party of the 1940s

3. Nationalist Party of the 1940s
4. Nationalist Party of the 1940s
5. Nationalist Party of the 1940s
6. Nationalist Party of the 1940s
7. Nationalist Party of the 1940s
8. Nationalist Party of the 1940s
9. Nationalist Party of the 1940s
10. Nationalist Party of the 1940s

Very respectfully,
...

1. President of Council of Administration

2. Minister of the Interior

1. Nationalist Party of the 1940s
2. Nationalist Party of the 1940s
3. Nationalist Party of the 1940s
4. Nationalist Party of the 1940s
5. Nationalist Party of the 1940s
6. Nationalist Party of the 1940s
7. Nationalist Party of the 1940s
8. Nationalist Party of the 1940s
9. Nationalist Party of the 1940s
10. Nationalist Party of the 1940s

A178

[illegible]

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 15 décembre 1945.

D 63I/I2

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 1946.

Ce budget ne correspond encore qu'à une étape dans la voie du retour de notre Société à une gestion normale. Notre exploitation continuera, en effet, à se heurter en 1946 à de sérieuses difficultés : la reconstitution de notre parc de matériel moteur et roulant ne sera pas achevée, et de nombreuses installations - voies, triages, ateliers et ouvrages d'art - seront encore en cours de reconstruction.

Comme les années précédentes, nos évaluations ont été fixées sur la base des seuls tarifs, taux de rémunération et prix présentement en vigueur. Toutefois, nous avons fait état, en recettes, de l'indemnité par laquelle le Trésor compense dans nos comptes le produit que nous eût procuré l'application des propositions de majorations tarifaires que nous vous avons soumises le 6 juillet 1945.

Par contre, nous avons exclu de nos dépenses toute imputation concernant la réparation de nos dommages de guerre. Ces charges sont désormais reprises en totalité dans un budget spécial, dit de reconstitution, que je vous transmets d'autre part.

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports.

Au total, nos recettes pour 1946 sont estimées à 76.724,7 M. en augmentation de 22.464 M. sur celles de l'exercice 1945, telles qu'elles ressortent des dernières évaluations auxquelles nous avons procédé.

A - Recettes du trafic.

L'importance du trafic demeurera encore conditionnée en 1946 par nos propres possibilités de transport, essentiellement par l'effectif du parc de matériel moteur et roulant dont nous pourrions disposer. Sans doute, l'effort poursuivi en 1945 et qui ne se ralentira pas en 1946 permet-il d'escompter une amélioration sensible à cet égard. Compte tenu des remises en état du matériel avarié, de l'accroissement du rythme de livraison des machines neuves commandées en France et à l'étranger ainsi que de la récupération d'une partie du matériel emmené en Allemagne pendant l'occupation, notre parc de traction ne dépassera pas, cependant, au cours de l'année les chiffres moyens ci-après :

- locomotives à vapeur	9.150
- locomotives électriques	580
- automotrices électriques	350
- autorails	300

Nous prévoyons une amélioration du rendement de ce matériel, et les parcours journaliers des machines à vapeur ont été portés de 77 à 83 km, ceux des locomotives électriques de 205 à 210 km. Sur ces bases - déduction faite des parcours accessoires - nous évaluons le maximum des parcours de trains réalisables à 262 M. km. La répartition telle que nous l'envisageons serait la suivante :

- Voyageurs : 96 M.km, soit une augmentation de 47 % par rapport à 1945, ce chiffre demeurant, toutefois, inférieur de 2/3 à celui de 1938, qui, il est vrai, correspondait à un service trop largement étoffé;

- Marchandises : 158 Mkm, soit également une hausse de 47 % par rapport à 1945, ce chiffre étant lui-même légèrement supérieur - de 3,4 % - à celui de 1938;

- Trafic militaire : 8 Mkm, en importante diminution par suite de la cessation des hostilités.

Nous prévoyons un trafic voyageurs de 26.800 M. de Vkm, contre 25.380 M. de Vkm en 1945. Cette augmentation n'est pas proportionnellement aussi importante que celle des parcours,

car nous estimons que le renforcement du service doit avoir surtout pour conséquence d'améliorer les conditions de confort que nous offrons au public; nous avons tablé, en conséquence, sur une fréquentation moyenne des trains moins élevée qu'en 1945 - 290 voyageurs au lieu de 360 -. La productivité moyenne du voyageur-kilomètre étant présumée égale à celle de 1945, les recettes s'élèveront à 21.235 M.

Quant au trafic marchandises, nous l'avons fixé, sur la base d'une charge moyenne par train de 185 T., à 26.100 M. de Tkm. Ce chiffre représente une hausse de 44 % par rapport à 1945; il est légèrement inférieur à celui de 1938, qui était de 26.500 M. de Tkm. Compte tenu d'une diminution du chargement moyen, ramené de 12,9 T. à 12 T. et d'une légère baisse de la productivité moyenne du fait d'une proportion plus faible des transports à tarification élevée, les recettes seront de 21.800 M.

Les recettes du trafic militaire, évaluées à 5.690 M. en 1945, n'interviennent plus que pour 1.860 M.

B - Recettes postales.

Compte tenu de l'abattement de 7 % qui, malgré nos protestations, nous est encore imposé, nous évaluons à 430 M. le montant de la redevance que nous versera la Poste. Ce chiffre ne fait pas état des reliquats éventuels des redevances de 1944 et 1945.

C - Indemnité compensatrice.

Le produit supplémentaire que nous vaudrait l'application des majorations tarifaires de 40 % pour les voyageurs et de 90 % pour les marchandises proposées le 6 juillet 1945 s'inscrira dans nos prévisions de 1946 pour 29.563 M.

Le montant global des sommes à imputer en dépenses, y compris une réserve pour imprévu de 600 M. a été fixé pour 1946 à 81.222,8 M.

Ce chiffre est supérieur de 2.755 M. aux dernières évaluations de 1945, l'accroissement des dépenses étant, pourtant, atténué du fait du report au compte de Reconstitution d'une charge de plus de 1.800 M. qui grevait encore le budget d'exploitation de l'exercice en cours, ainsi que d'une diminution importante par rapport au même exercice des sommes nécessaires à la réévaluation du fonds de renouvellement et de la provision pour travaux différés.

A - Personnel.

Les dépenses de personnel sont prévues pour 33.670,3 M. au lieu de 31.069,6 M. en 1945.

Le développement du trafic, l'extension que nous comptons donner en 1946 à nos travaux de reconstruction, de réparations et d'entretien; le renforcement du service de surveillance générale pour la prévention des vols et l'aggravation du taux de morbidité d'un personnel longtemps sous-alimenté conduisent à envisager une augmentation des effectifs. L'effectif moyen à tous comptes serait de 491.472 agents, supérieur de 21.913 unités au chiffre correspondant de 1945. Cette évolution ne fait d'ailleurs que traduire le présent état de choses et aucun embauchage massif n'est prévu pour 1946.

D'autre part, l'application à l'année entière des rajustements de traitements et salaires intervenus en 1945 entraînera une dépense supplémentaire de 1.603 M.

En revanche, les charges patronales ne s'élèveront qu'à 7.750,3 M, en diminution de 410,4 M. Les augmentations consécutives notamment au relèvement des pensions de retraite et au développement des investissements de caractère social à la charge désormais du compte d'exploitation, doivent, en effet, trouver une large compensation dans la diminution massive des dépenses afférentes aux allocations aux agents mobilisés et au personnel évacué ou replié.

B - Combustibles, carburants, énergie électrique de traction et lubrifiants.

Ce groupe de dépenses figure au budget pour 7.471,2 M., en augmentation de 2.024,5 M. par rapport à 1945.

L'amélioration des conditions d'exploitation et celle de la qualité des combustibles doivent permettre de ramener

la consommation kilométrique moyenne de charbon de 34 à 30 kg. par km-machine. Mais nous devons envisager au total un accroissement important des fournitures qui nous seront nécessaires, en raison de l'augmentation prévue des parcours.

D'autre part, sauf pour les carburants liquides dont le coût a été réduit d'environ 50 % à fin juin, les prix moyens seront supérieurs à ceux de 1945.

C - Travaux.

Nos prévisions - 12.390 M. - dépassent de 4.320 M. le chiffre correspondant de 1945. Or, celui-ci comprenait, au titre de la reconstruction, une charge de 1.705 M. qui n'a pas d'équivalent dans le budget de 1946; c'est donc, en réalité, une augmentation de plus de 6 milliards que nous enregistrons sur ce chapitre.

Les programmes que nous avons établis, bien que supérieurs aux réalisations probables de 1945, ne comporteront aucun rattrapage de l'arriéré antérieur :

- en ce qui concerne le matériel, nous envisageons seulement de pourvoir à l'entretien normal du parc de traction; pour les voitures, fourgons et wagons, seule une fraction du programme théorique variant de 57 à 87,5 % suivant la nature des travaux pourra vraisemblablement être réalisée; nous prévoyons encore un important programme de réparations accidentelles et courantes, la part de ces réparations dans l'ensemble tendant, cependant, à décroître en raison de la reprise de l'entretien normal;

- en ce qui concerne la voie, nous n'avons prévu que l'exécution du programme normal de renouvellement; c'est-à-dire 1.900 km de voies et 1.800 km de ballast.

En définitive, les dépenses prévues pour l'exécution des travaux normaux passent de 4.100 M. à 5.800 M. pour le Matériel, et de 2.180 M. à 6.560 M. pour la Voie. Cette dernière augmentation, particulièrement importante, est imputable, à concurrence de 1.360 M., à la hausse des prix.

D - Dépenses diverses.

La reprise du trafic et la hausse des prix justifient pour la plus large part l'augmentation de 1.200 M. qui affecte cet ensemble de dépenses : 9.530 M., au lieu de 8.330 M. en 1945.

Les impôts frappant les recettes font notamment ressortir une hausse importante de 880 M.

Les indemnités pour pertes, avaries et retards s'inscrivent encore pour un chiffre élevé. Nous espérons, cependant, que le retour à des conditions d'exploitation plus normales permettra une limitation progressive du nombre des pertes.

E - Réserves et provisions

a - En contrepartie de l'augmentation des dépenses de travaux, la dotation de la provision pour travaux différés est ramenée de 12.750 M pour 1945, à 6.555 M.

Ce dernier chiffre se décompose comme il suit :

- 4.420 M pour réévaluation des sommes mises en réserve au cours des années antérieures;
- 2.135 M au titre de la dotation propre à l'exercice.

b - La dotation du premier élément du fonds de renouvellement, en raison de l'augmentation des dépenses d'établissement prévues pour 1946, est portée à 970 M 3, contre 156 M en 1945.

La dotation du second élément, qui, depuis 1941, constitue une annuité spéciale de renouvellement du matériel, du mobilier et de l'outillage, est calculée, comme en 1945, à raison de 70 % de l'annuité théorique de base. Nous ne pensons pas, en effet, qu'il soit possible d'augmenter ce pourcentage, étant donné les conditions dans lesquelles se présente l'équilibre du budget.

L'annuité théorique étant évaluée pour 1946 à 8.429 M., nous aurons à inscrire 5.900 M,5 au crédit de ce deuxième élément, somme à laquelle viendra s'ajouter, à concurrence de 2.304 M,3, le rajustement du solde disponible à la fin de l'exercice en cours.

En définitive, la balance de nos prévisions pour l'année 1946 se présente comme il suit :

Recettes	76.724 M. 7	
Dépenses	81.222 M. 8	
Elle forait ressortir un déficit de		<u>4.498 M. 1</u>

Ainsi que nous l'avons indiqué, nos estimations de recettes font état du produit, non seulement des tarifs réellement appliqués, mais également des majorations que nous vous avons proposées le 6 juillet 1945 en vue de rétablir l'équilibre du budget de cet exercice et qui, jusqu'à présent, ont donné lieu au versement d'une indemnité compensatrice. Nous ne pouvons que renouveler cette proposition au titre de l'exercice 1946, à savoir :

- une majoration générale de 40 % des tarifs voyageurs,
- une majoration générale de 90 % des tarifs marchandises.

Il n'apparaît pas, par contre, que la prévision d'insuffisance à laquelle, en l'état des éléments d'appréciation dont nous disposons, aboutissent nos estimations, commande de nouveaux relèvements.

D'abord, la réévaluation des soldes de la provision pour travaux différés et du deuxième élément du Fonds de renouvellement accumulés à fin 1945 s'inscrit une fois de plus dans nos dépenses pour un montant de 6.700 M. Cette charge, conséquence de la hausse des prix et dont le caractère exceptionnel se trouve ainsi nettement marqué, cesserait de peser sur notre budget si l'on se réfère à une situation stabilisée.

Cette année encore, d'autre part, la provision pour travaux différés, à elle seule - réévaluation des disponibilités non employées et dotation propre de l'exercice - nous impose une charge globale de 6.557 M. 2. Or, tout prélèvement sur nos recettes d'exploitation au titre de cette provision, instituée pour le temps de guerre par l'Avenant du 4 mars 1942, doit disparaître le 31 décembre de l'exercice qui suivra la cessation officielle des hostilités. Pour notre part, nous considérons, de surcroît, que d'ores et déjà, son maintien n'est plus justifié. Sans doute, notre budget continue-t-il à se trouver allégé, du fait de la pénurie de main-d'oeuvre et de matières, d'une part des travaux d'entretien et de réparations que comporterait une gestion normale. Mais en contre-partie, notre exploitation dans les conditions précaires où elle doit être présentement assurée, supporte nombre de sujétions exceptionnelles qui grèvent lourdement nos comptes, et il serait, semble-t-il, d'une orthodoxie financière un peu sévère que, dans le même temps, nous ayons obligation de pourvoir dès à présent à l'aide d'imputation sur nos recettes aux conditions d'équilibre d'exercices futurs. Nous nous proposons donc, sans attendre

le terme marqué par l'échéance des dispositions concernant la provision, de vous demander d'examiner la possibilité d'en prévoir la suppression dans le cadre des textes à intervenir en vue du règlement de nos dommages de guerre.

Etant donné les conditions particulières dans lesquelles ils se présentent, nous considérons que ces divers éléments peuvent être exclus du décompte des dépenses dont la couverture est susceptible d'être demandée à des ressources permanentes. Abstraction en étant faite, le budget que nous vous présentons semble, par suite, pouvoir être regardé comme satisfaisant présentement aux obligations que nous impose l'article 13 de la Convention du 31 août 1937.

Nous ne nous dissimulons pas, toutefois, les incertitudes qui pèsent sur nos prévisions. En particulier, nos évaluations en ce qui concerne les dépenses de personnel ne font pas état des mesures de relèvement des rémunérations dont l'examen se poursuit actuellement.

Etant donné les délais prévus par les dispositions en vigueur pour la mise en application de nos propositions tarifaires, il ne nous était pas possible de différer plus longtemps la présentation de notre budget. Mais, sur ce point spécial des dépenses de personnel, notre Conseil d'Administration a entendu souligner expressément le caractère provisoire des chiffres retenus en inscrivant au titre de ces dépenses, avec la mention "mémoire", une provision intitulée "Relèvement de la rémunération du personnel".

Nous nous réservons d'examiner, le moment venu, les conditions dans lesquelles il devra être fait face à la charge supplémentaire qui nous incombera de ce chef.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

signé : FOURNIER.

A178

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 15 décembre 1945

- C O P I E -

Monsieur le Ministre,

Le Conseil d'Administration de notre Société vient d'approuver le projet de budget d'établissement pour l'exercice 1946.

Conformément à l'article 41 de la Convention du 31 août 1937, j'ai l'honneur de vous adresser, ci-joint, ce projet, ainsi qu'une copie de ma lettre de ce jour à M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports.

Veuillez agréer, ...

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

Lettre adressée à :

Monsieur le Ministre de l'Economie Nationale
Monsieur le Ministre des Finances.

A178

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

-:-:-:-:-

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 15 décembre 1945.

D. 641/13

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 projet du budget d'établissement de la S.N.C.F. pour l'exercice 1946, accompagné d'une note justificative, de tableaux récapitulatifs et des notices relatives aux projets de travaux qui n'ont pas encore reçu votre approbation.

o
o o

Le projet de budget se présente sous une forme assez différente de celle que nous avons adoptée les années précédentes. Conformément au désir que vous avez exprimé dans votre Dépêche D.G.T. II2 du 8 juin 1945, les projets pour lesquels nous prévoyons en 1946 des crédits d'engagement ou de paiement ont été regroupés en deux programmes, un Programme Ordinaire et un Programme de Grands Travaux.

Le Programme Ordinaire reprend les projets dont l'exécution doit, en principe, ne demander qu'un délai relativement court, projets de faible importance en général, qui sont imposés par les besoins courants de l'exploitation. Etant donné sa nature même, ce programme doit faire chaque année l'objet d'une révision complète.

Le Programme de Grands Travaux groupe, au contraire, les travaux et commandes se rattachant à la mise en oeuvre des programmes d'ensemble qui ont déjà reçu votre approbation :

.....

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports.

Programme Quinquennal, Programme Spécial d'Équipement, 2ème Programme Quinquennal. Nous y avons inclus, en outre, divers projets qui jusqu'ici figuraient au Programme Ordinaire mais qui, par leur nature, ressortissent au domaine des grands travaux.

A l'intérieur de chacun de ces programmes, les projets sont classés selon une nomenclature uniforme, chaque subdivision n'englobant que des matériels de même nature ou des travaux ayant le même objet ou intéressant des installations similaires.

De plus, en vue de permettre une vue d'ensemble de la politique générale suivie par le chemin de fer, nous avons récapitulé dans des états annexés, distincts des états budgétaires proprement dits, les projets non encore commencés ou différés, pour lesquels ne sont prévus pour 1946 ni crédits d'engagement ni crédit de paiement.

La ventilation des projets entre le présent budget et celui de la Reconstitution que nous vous transmettons d'autre part posait, en outre, une question délicate.

Dans l'ignorance où nous sommes encore des modalités que revêtira la participation de l'Etat dans la reconstruction de notre matériel et de nos installations, nous avons été amenés à transférer provisoirement au Budget de la Reconstitution tous les projets susceptibles de bénéficier des dispositions à intervenir au titre des dommages de guerre. Nous procéderons, le moment venu, aux ventilations nécessaires, lorsque ces dispositions auront été promulguées.

Le principal effort continuera, en 1946, à être porté sur la reconstruction. Néanmoins, notre budget d'établissement a été élaboré dans l'hypothèse d'une amélioration sensible de la conjoncture actuelle, de telle manière qu'à tous moments nous nous trouvions en mesure d'utiliser au maximum les possibilités de réalisation susceptibles de nous être offertes.

Nos prévisions s'inscrivent, d'autre part, dans le cadre du Programme Technique de Reconstitution 1946-1955 que nous venons de vous soumettre, ainsi que du Plan de démarrage établi pour les années 1946 et 1947 qui vous a été adressé le 25 juillet dernier.

O O

Défalcation faite des travaux ou commandes déjà exécutés, ainsi que des projets qui ont été retirés de nos programmes, les

engagements que nous prévoyons pour 1946 sont évalués, frais généraux compris à 30.867 M.5
se décomposant comme suit :

- Programme de grands travaux 22.909 M.
- Programme ordinaire 7.958 M.5

Ces chiffres font apparaître, par rapport à 1945, une augmentation de 5.427 M. en ce qui concerne le Programme des Grands Travaux et une diminution de 3.299 M. pour le Programme Ordinaire.

Ces variations enregistrent l'incidence de la hausse des prix. Elles tiennent compte, en sens contraire, en même temps que des transferts de projets d'un programme à l'autre, du retrait des projets terminés ou différés et du report de divers projets au budget de la reconstitution.

De plus, un certain nombre de projets nouveaux, dont vous voudrez bien trouver en annexe la liste et la justification, ont été introduits dans le Programme Ordinaire. Le total n'en dépasse pas 1.581 M. Ils intéressent les catégories de dépenses ci-après :

- Matériel roulant neuf 15 M.
- Matériel roulant autre que neuf.... 454 M.9
- Mobilier et outillage 198 M.8
- Travaux complémentaires..... 725 M.6
- Dépenses de caractère social..... 166 M.7

En définitive, nos prévisions d'engagements de dépenses se répartissent comme suit :

	Programme de grands travaux	Programme ordinaire
Matériel roulant neuf	251 M.5	840 M."
Matériel roulant autre que neuf..	775 M.6	1.843 M.2"
Mobilier et outillage	374 M.5	1.031 M.1"
Matériel naval.....	"	107 M."
Travaux complémentaires	19.895 M.6	3.134 M.1"
Lignes nouvelles	"	159 M.9"
Dépenses de caractère social.....	"	317 M.8"
Participations financières	"	38 M.7"
Total en principal.....	21.297 M.2	7.471 M.8"
Frais généraux	1.611 M.8	486 M.7"
Total.....	22.909 M.	7.958 M.5"

Ces engagements de dépenses exigent l'octroi de crédits de paiement. Nos prévisions à cet égard ont été établies sur les bases suivantes :

Engagements globaux	Prévisions de paiement à effectuer		
	fin 1945	1946	1947 et années suivantes
PROGRAMME DE GRANDS TRAVAUX.			
Principal.....	21.297,2 ^M	1.620,-- ^M	3.593,8 ^M
Frais généraux	1.611,8	123,--	274,2
Total.....	22.909,--	1.743,--	3.868,--
PROGRAMME ORDINAIRE.			
Principal.....	7.471,8	977,2	2.513,1
Frais généraux	486,7	70,5	165,2
Total.....	7.958,5	1.047,7	2.678,3
ENSEMBLE DES 2 PROGRAMMES.			
Principal	28.769,--	2.597,2	6.106,9
Frais généraux	2.098,5	193,5	439,4
Total.....	30.867,5	2.790,7	6.546,3

Par catégorie de dépenses, les chiffres du tableau précédent se répartissent ainsi qu'il suit :

Engagements	Prévisions de dépenses à effectuer		
	fin 1945	1946	1947 et années suivantes
Matériel roulant neuf	1.091,5 ^M	355,7 ^M	240,9 ^M
Matériel roulant autre que neuf	2.618,8	145,7	350,5
Mobilier et outillage	1.405,6	162,7	796,2
Matériel naval.....	107,--	54,8	52,2
Travaux complémentaires	5.222,9	718,9	1.439,8
Lignes nouvelles	23.029,7	1.791,3	4.469,4
Dépenses d'établissement, et d'acquisitions de caractère social.....	159,9	83,3	63,4
Participations financières.....	317,8	4,7	95,6
Approvisionnements	38,7	"	38,7
Total en principal.....	mémoire	"	mémoire
Frais généraux	28.769,--	2.597,2	6.106,9
Ensemble.....	2.098,5	193,5	439,4
	30.867,5 ^M	2.790,7 ^M	6.546,3 ^M

Le volume des travaux dont l'exécution est prévue en 1946^M
est donc estimé à un montant brut de 6.546,3

La couverture de ces paiements serait assurée à l'aide d'un appel aux disponibilités suivantes:

- le Fonds de renouvellement, comme l'indique la note justificative jointe, contribuerait à concurrence de 2.457,2^M

- les 4/5èmes des dépenses du Programme Spécial d'Equiperment autres que celles couvertes par le Fonds de renouvellement feraient l'objet d'avances spéciales du Trésor remboursables par annuités dans les conditions prévues par la Convention du 8 janvier 1941, soit 1.204,9^M

- le compte d'exploitation, en application de la Dépêche Ministérielle du 4 août 1942 prendrait en charge les dépenses de caractère social, à concurrence de 95,6^M

Seul le solde des dépenses, soit 2.788,6^M
serait à couvrir par des obligations ou des bons dans les conditions habituelles.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

signé: FOURTIER.

1178

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

- C O P I E -

Paris, le 15 décembre 1945.

Monsieur le Ministre,

Le Conseil d'Administration vient d'approuver le budget de reconstitution de la Société Nationale pour l'exercice 1946.

J'ai l'honneur de vous remettre, ci-joint, ce budget, ainsi qu'une copie de la lettre que j'adresse ce jour, pour le même objet, à M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports.

Veuillez agréer,

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

Lettre adressée à :

Monsieur le Ministre de l'Economie Nationale
Monsieur le Ministre des Finances.

A178

Paris, le 15 décembre 1945.

Monsieur le Ministre,

Ce document n'est en aucune manière un plan général de reconstitution. Les crédits qui y sont inscrits ne correspondent encore qu'à une fraction des charges à prévoir pour la réparation des dommages subis par notre réseau. Celles que nous avons retenues concernent seulement les travaux et commandes dont nous escomptons pouvoir entamer et poursuivre la réalisation au cours du prochain exercice.

- sont groupées sous une seconde rubrique, les dépenses de réparations de matériel, de remises en état du mobilier et de l'outillage et de reconstitution des stocks détruits ou endommagés pour lesquelles aucun projet n'est à présenter; nous n'avons inscrit pour ces dépenses que des crédits de paiement.

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports.

La liste des projets que nous avons retenus a été arrêtée, d'autre part, en fonction des considérations suivantes.

En ce qui concerne le remplacement du matériel moteur et roulant, aucun programme définitif d'achats ne saurait être dressé avant que n'aient été approuvées les dispositions que nous vous avons soumises en vue de la détermination de la consistance du parc devant être considéré comme nécessaire pour faire face au trafic d'après guerre. Nous nous sommes bornés, en conséquence, à reprendre l'ensemble des projets de constructions qui figuraient déjà tant au budget de reconstruction qu'au budget d'établissement de 1945, à l'exclusion, pour ce dernier, de ceux concernant des prototypes ou des commandes dont l'achèvement est prévu dès la fin de la présente année. Nous avons seulement ajouté quelques projets nouveaux.

Pour les installations fixes, ainsi que je l'indique dans ma lettre relative au budget d'établissement, nous avons fait état non seulement de prévisions afférentes aux remises en état proprement dites, mais encore de projets comprenant pour une part des dépenses afférentes à des travaux complémentaires ou extensions. Il sera procédé, le moment venu, aux ventilations nécessaires lorsqu'auront été fixées les modalités de la participation de l'Etat à la reconstruction de notre réseau.

Au titre des dépenses donnant lieu à projets soumis à l'approbation ministérielle, nous envisageons un total d'engagements de 85.163 M. 3

Les crédits de paiement correspondants s'élèvent à 14.275 M. 8

I - Matériel moteur et roulant.

A concurrence d'un engagement global de 50.323 M. 4 le programme que nous avons arrêté groupe à la fois des commandes en France et à l'étranger. Ce programme tient compte de toutes les possibilités de construction de l'industrie française.

Nous avons inscrit 4.135,2. de crédits de paiement en principal. Mais ce chiffre ne fait état provisoirement d'aucune somme au titre du matériel qui doit

être construit à l'étranger, dans l'ignorance où nous sommes encore des conditions de règlement de ces achats, effectués sur l'initiative et par l'intermédiaire du Gouvernement français.

Matériel moteur.- Notre programme fait ressortir un effort important en ce qui concerne le matériel moteur. Il comprend :

1.829 locomotives à vapeur, dont 1.240 commandées ou à commander aux U.S.A.

1.770 tenders

320 locomotives électriques

50 automotrices électriques

220 locomotives Diesel, dont 100 à commander aux U.S.A.

18 autorails et 20 remorques

66 locotracteurs.

Ces projets figurent déjà dans les budgets antérieurs, à la seule exception de ceux concernant 50 automotrices électriques destinées aux trains des sections Paris-Tours et Orléans-Vierzon, 20 locomotives Diesel destinées au service de la Ceinture et 6 locotracteurs Moyse.

de : Matériel à voyageurs.- Nous envisageons la commande

800 voitures métalliques

60 fourgons métalliques.

Il s'agit ici encore essentiellement de projets déjà retenus, auxquels nous bornons à ajouter la commande de 300 voitures métalliques nouvelles.

La répartition entre les différentes catégories de voitures, telle qu'elle est indiquée dans la note, sera susceptible de révision en vue d'intensifier notre effort en ce qui concerne les voitures de grandes lignes.

Matériel à marchandises.- Les commandes que nous prévoyons portent sur un total de 84.554 wagons :

45.751 wagons couverts, dont 26.750 à commander aux U.S.A.

32.520 wagons-tombereaux, dont 10.000 à commander aux U.S.A. et 10.000 en Grande-Bretagne

3.375 wagons plats, dont 1.500 à commander aux U.S.A.

3.106 wagons divers (à primeurs, réfrigérants, spéciaux et à céréales).

Deux projets nouveaux seulement sont ajoutés aux prévisions antérieures: l'un concernant 200 wagons plats pour les transports de semi-remorques, l'autre 1.000 wagons-trénies à céréales.

Nous n'avons repris que pour mémoire des achats éventuels de matériel dit "surplus" importé en Europe par les armées anglaises et américaines pour les besoins de la guerre.

II - Installations, mobilier et outillage

Le crédit d'engagement est fixé, au total, à..... 34.839,9^M
dont:

-installations fixes..... 32.660,9^M

-mobilier et outillage..... 2.178,9^M

Les réalisations seraient poussées au maximum dès 1946, et nous avons prévu des paiements s'élevant en principal à 7.065 M. pour les installations fixes et 1.815,5^M pour le mobilier et l'outillage, soit ensemble..... 8.280,5^M

La note donne le détail des projets que nous avons retenus. Les engagements auxquels ils correspondent s'appliquent, à concurrence de plus de 19.000 M., à des projets que nous envisageons de présenter à l'approbation en 1946.

Compte tenu des sommes déjà dépensées au même titre en 1945, nous aurons exécuté en fin d'exercice, si nos prévisions se réalisent, près de 50 % de notre programme de mises en état.

Les travaux de réparations ne comportant pas de présentation préalable de projets représentent, pour 1946, un ensemble de dépenses de 12.721,4^M

Matériel moteur et roulant.- Les prévisions qui s'élèvent à 2.613,1^M sont supérieures d'environ 20 % aux dépenses de 1945.

L'effort porte principalement sur le matériel moteur, et en particulier sur le matériel électrique. Une fois achevée l'exécution du programme ainsi tracé, nous aurons assuré la quasi-totalité des réparations restant à effectuer sur le matériel endommagé actuellement en notre possession.

Installations fixes.- Le montant des dépenses que nous envisageons 9.201,6^M ne fait apparaître, compte tenu de la hausse des prix, aucun accroissement du volume des travaux par rapport à 1945. Mais l'on doit tenir compte de ce que les dépenses de cet exercice ont été grossies par l'importance exceptionnelle des déblaiements.

Une large part des crédits est réservée au rétablissement des ouvrages d'art, ainsi qu'à la reconstruction des bâtiments et des logements.

En ce qui concerne la voie, l'effort réalisé en 1945 a été considérable et les résultats obtenus permettent, en quelque mesure, de ralentir la cadence des remises en état. Pour la signalisation et les installations de sécurité, nous avons dû faire état des restrictions que nous impose la modicité de nos attributions de matières.

Mobilier, outillage et divers.- Les dépenses prévues atteignent le chiffre de 857,6^M.

Une large part de ces crédits est réservée à la reconstitution de notre stock de bâches, dont le manque de wagons couverts fait actuellement apparaître un besoin urgent.

Telle que nous venons d'en exposer les grandes lignes, l'oeuvre de reconstitution que nous nous proposons de poursuivre

en 1946 apparaît importante. Au total, notre budget en traduit l'incidence financière comme il suit:

- crédits d'engagement.....	85.163,3 ^M
- crédits de paiement (frais généraux compris).....	26.997,2

En regard de telles charges, nous ne pouvons, cette année encore, inscrire aucune recette. Les modalités de la participation de l'Etat à la remise en état de notre réseau n'ont pas encore été arrêtées et nous ne saurions, dans ces conditions, formuler d'hypothèse quant au mode de financement dont nos investissements doivent faire l'objet.

Notre trésorerie supporte chaque mois, au titre de la reconstruction, des dépenses de plus en plus lourdes, et je crois, en terminant, devoir insister auprès de vous, Monsieur le Ministre, pour que soit prise, dans toute la mesure possible, la mise au point du texte qui fixera les droits de la S.N.C.F. dans le cadre de la législation sur les dommages de guerre. A tout le moins, nous attacherions le plus grand prix à obtenir, dès le début de 1946, les avances qui nous sont indispensables.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

signé: FOURTIER.

Ministère des Travaux Publics et des Transports

A179
date 29 dec. 1945

Direction générale des Chemins de fer et
des Transports

Paris, le 24 déc. 1945

1er bureau

Le Ministre

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

Objet : Majoration de tarifs

Référence : V/ lettres D 621/II du 6 juillet 1945 et 6 octobre
1945 et D 502/35 des 10. et 12/10/45.- Mes lettres des
18 juillet et 2 octobre 1945.

Par lettre du 6 juillet 1945 vous avez demandé, conformément à l'article 18 de la Convention du 31 août 1937, l'autorisation de relever de 40 % les tarifs voyageurs et de 90 % les tarifs marchandises en vigueur sur les lignes de la S.N.C.F.

D'accord avec MM. les Ministres de l'Economie Nationale et des Finances, j'ai l'honneur de vous faire connaître que je lève l'opposition formulée dans mes deux lettres susvisées et que j'autorise la mise en application, à dater du 5 janvier 1946, des majorations suivantes :

Tarifs voyageurs :

40 % des tarifs actuels en 1ère et 2ème classe, ce qui portera le prix du km à :

2,30 en 1ère classe
1,60 en 2ème classe

Aucune majoration ne sera appliquée au prix-km en 3ème classe, ce prix restant fixé à 0,90.

Tarifs marchandises

50 % des tarifs actuels étant entendu toutefois que, pour les marchandises ci-dessous, l'application de cette majoration sera différée jusqu'à la date indiquée pour chacune des catégories de marchandises :

.....

- jusqu'au 1er avril 1946, pour les légumes dénommés ci-après taxés au prix du tarif n° 103 (denrées périssables) ou du tableau spécial n° 3 :

- carottes, choux, choux-fleurs, citrouilles, navets, panais, poireaux, tomates, tobinambours, pommes de terre.

- jusqu'au 1er septembre 1946 pour les amendements et engrais taxés aux prix du tarif spécial n° 22;

- jusqu'au 1er septembre 1946 pour les vins en fûts, wagons-réservoirs ou en cadres spéciaux pour le transport des liquides dont la valeur n'excède pas 35 frs le litre et taxés aux prix du tarif spécial n° 6.

Une décision à intervenir ultérieurement statuera sur les modalités d'exécution proposées dans votre lettre du 10 octobre.

Il est entendu que les nouveaux tarifs majorés devront être soumis à mon visa dès leur mise au point et seront rendus applicables sans faire l'objet de la procédure d'homologation prévue à l'article 14 du Cahier des Charges de votre Société.

Signé : J. MOCH.

SOCIETE NATIONALE
DES
CHEMINS DE FER FRANCAIS

Secrétariat
du Conseil d'Administration

LETTRES RECUES ET EXPEDIEES

A180

7 JAN. 1946

Direction du Trésor

6ème Bureau

n° 40.140

C O P I E

Paris, le 18 décembre 1945

(+) Copie de cette lettre a été distribuée le 15 décembre 1945.

OBJET : Réparation en Belgique de matériel ferro-
viaire

REFERENCE : V/lettre D. 6101.0 du 2 décembre 1945 (+)

Monsieur le Président,

Vous avez bien voulu me rappeler que, par lettre 7.953 du 28 mars 1945, j'ai autorisé la réalisation en Belgique d'un programme de réparations de matériel roulant dans la limite d'un montant mensuel de 20 millions de francs belges.

Or, l'accroissement des besoins du trafic pour l'été 1946 ne sera pas couvert par les seules disponibilités résultant de l'exécution du programme de remise en état actuellement en cours. Il vous faut donc envisager dès à présent une augmentation du nombre des réparations.

Vous m'avez demandé, en conséquence, de mettre à votre disposition les devises nécessaires pour vous permettre de réaliser en Belgique un programme supplémentaire de réparations qui, portant sur une durée de deux ans, s'élèverait au maximum à 10 millions de francs belges par mois.

J'ai l'honneur de vous donner mon accord pour la réalisation de ce programme.

Il vous appartiendra d'adresser des demandes régulières à l'Office des Changes en lui fournissant toutes justifications utiles sur vos besoins et sur l'emploi des francs belges ainsi mis à votre disposition.

Par ce même courrier, j'informe l'Office des Changes de mon accord à ce sujet.

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

P. le Ministre et par autorisation,
Le Directeur du Trésor,
P. le Directeur, le S/Directeur,
Signature.

Monsieur le Président du Conseil d'Administration de la S.N.C.F.
Service de la Comptabilité Générale et des Finances
88, rue Saint-Lezard - PARIS -

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 15 décembre 1945

D. 92.501 - 1

C O P I E

Monsieur le Ministre,

Par dépêches n° 5193 P. et 5414 P. des 7 avril et 31 juillet 1944, vous avez bien voulu homologuer nos propositions des 2 avril 1942 et 20 juillet 1944 relatives au Tarif n° 129, chap. 9 - transports sur les voies ferrées des quais.

Au cours de l'étude, il avait été entendu avec votre Administration que ce tarif ne pourrait être mis en application avant la parution de la loi concernant le nouveau Cahier des Charges des Voies ferrées de quais, cette loi devant comporter une disposition dissociant les propositions tarifaires des Conventions ou des Cahiers des Charges.

Or, l'Ordonnance n° 45 2328 du 12 octobre 1945, parue au Journal Officiel du 13 octobre 1945, ne rend applicables les dispositions qu'elle comporte - et semble-t-il, aussi bien celles concernant les tarifs - qu'à la date où les arrêtés définissant les voies de quais auront été pris.

Cette procédure, si elle était suivie, retarderait encore pendant un certain temps la mise en application de la tarification unifiée et simplifiée des transports sur les voies de quais qu'il y a un intérêt évident à ne pas différer.

Nous avons donc l'honneur, Monsieur le Ministre, de vous demander d'envisager la possibilité de faire prendre une loi particulière, dont nous vous soumettons le projet, qui nous permettrait de mettre le tarif n° 129, chapitre 9, en vigueur sans contestation possible et sans attendre la promulgation des arrêtés visés à l'article 2 de l'Ordonnance du 12 octobre 1945.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

signé : FOURNIER.

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports
Direction Générale des Chemins de fer et des Transports
Service du Contrôle des Transports par fer.-

PROJET DE LOI

Le Gouvernement provisoire de la République française,

Vu l'ordonnance n° 45-2328 du 12 octobre 1945 relative au Cahier des Charges de la Société Nationale des Chemins de fer français pour l'ensemble des voies ferrées des quais des ports maritimes et de navigation intérieure,

ORDONNE :

Article 1er. - Dès la promulgation de la présente loi, les tarifs applicables aux voies ferrées des quais des ports maritimes et de navigation intérieure visés à l'article 44 du Cahier des Charges de la S.N.C.F. ou que la S.N.C.F. exploitera en vertu de concessions ou de conventions ultérieures sont uniquement soumis, en ce qui concerne leur établissement ou leur modification, aux dispositions du titre II du Cahier des Charges de la S.N.C.F.

Article 2. - Les dispositions figurant dans les actes de concessions, cahiers des charges ou conventions et concernant ces tarifs sont dès maintenant, nonobstant toutes conventions contraires, abrogées.

Article 3. - La présente loi sera publiée au Journal Officiel de la République Française et exécutée comme loi.

Fait à Paris, le

A180

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 15 décembre 1945

N° 6473/46-5 Te

D 23311/0

Comme suite à la décision
du Conseil du 19 décembre 1945.

C O P I E

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de soumettre à votre approbation, en deux exemplaires, un projet relatif à la construction de 20 locomotives Diesel-électriques à marchandises de 2.000 ch pour la Ceinture Nord.

Ce projet figurera au budget de reconstitution de 1946 (matériel roulant neuf).

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

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé: FOURNIER.

Monsieur le Ministre des Travaux Publics
et des Transports
Direction Générale des chemins de fer et des
transports, Service Technique -
3ème Bureau
244, Bd Saint-Germain - PARIS 7° -

A180

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 15 décembre 1945

N° 6473/46-6

D 23311/0

C O P I E

Comme suite à la décision
du Conseil du 12 décembre 1945.

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de soumettre à votre approbation, en deux exemplaires, un projet relatif à l'acquisition de 10 locomotives électriques type BB et de 2 locomotives électriques de manoeuvres pour l'électrification de la Ceinture Sud de Paris.

Ce projet figurera au budget de reconstitution de 1946 (matériel roulant neuf).

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

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé: FOURNIER.

Monsieur le Ministre des Travaux Publics
et des Transports
Direction Générale des Chemins de fer et des
Transports, Service Technique -
3ème Bureau
244, Bd Saint-Germain - PARIS 7° -

A 180

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Le Président,
du Conseil d'Administration

Paris, le 21 décembre 1945

D 71181/2

C O P I E

Monsieur le Ministre,

Par dépêche du 4 décembre 1945, vous avez bien voulu souligner auprès de nous la gravité exceptionnelle de la crise charbonnière dont souffre présentement le pays et la nécessité qui s'impose d'en atténuer par tous les moyens l'incidence.

La consommation de la S.N.C.F., bien qu'au total inférieure à celle d'avant-guerre, vous apparaît encore trop élevée par rapport à la densité du trafic, et vous nous demandez de rechercher toutes les possibilités d'économies.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que le problème très grave ainsi posé n'a pas manqué depuis plusieurs mois de retenir toute notre attention. Nous venons, conformément au désir que vous exprimez, d'en reprendre l'examen et je vous demande de bien vouloir trouver exposées ci-après, en même temps que le rappel de l'action que nous avons pu déjà mener, les suggestions que cette étude nous conduit à envisager.

Ainsi qu'il était normal, dès l'origine de la crise, nous nous sommes attachés, dans le domaine de la technique qui nous est propre, à mettre en oeuvre toutes les mesures susceptibles de réduire l'importance de nos consommations.

L'évolution du rythme des remises en état de notre parc de traction permet, d'abord, de prévoir désormais le garage, au fur et à mesure de l'augmentation de nos disponibilités, des machines américaines type 1918. Ces machines sont, en effet, grosses consommatrices de combustibles et d'un mauvais rendement.

D'autre part, la qualité de nos réparations s'améliore progressivement. L'effort, à cet égard, est intensifié au maximum et nous sommes en droit d'escompter de ce chef une réduction sensible de notre consommation au kilomètre parcouru.

Sur un autre plan, nous avons décidé de reconstituer l'organisation mise au point avant la guerre en vue de l'ins-

.....

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports, Direction
Générale des Chemins de fer et des Transports.

truction et de la surveillance des chauffeurs et des agents de gardiennage dans les dépôts, et, dans le même temps, de remettre en vigueur la prime d'économie de combustible du personnel de conduite. La précarité de nos moyens de distribution dans de nombreux dépôts détruits nous avait empêchés jusqu'ici de calculer correctement cette prime; nous avons demandé aux organisations syndicales de s'intéresser à son rétablissement.

Dès le 1er octobre, enfin, une campagne par la voie d'ordre du jour a été déclenchée auprès du personnel, rappelant, dans tous les domaines, la nécessité d'économies très strictes de combustibles.

Je crois devoir ajouter que, comme l'indication vous en avait été donnée, l'urgence de nos besoins de reconstruction et de réparation nous avait amenés au cours des derniers mois à céder du charbon à titre de dépannage à divers fournisseurs travaillant pour notre compte. Les quantités livrées n'ont jamais dépassé de faibles tonnages, 20 T. par exemple en octobre. Néanmoins, je viens de prescrire aux Services de renoncer à de telles prestations.

L'action dont nous poursuivons le développement dans ces conditions permet de compter pour l'immédiat sur des résultats appréciables : déjà, les mesures entrées en application avaient eu pour effet, dès fin octobre, d'améliorer la situation, la consommation des locomotives rapportée aux 1.000 T-km brutes remorquées étant tombée à cette date de 132 kg en janvier à 79,5 kg. Nous reconnaissons, cependant, qu'il reste encore beaucoup à faire pour revenir au chiffre du temps de paix, qui est de l'ordre de 55 à 60 kg.

D'autres dispositions, dont la S.N.C.F. vous a déjà entretenu à plusieurs reprises, seraient susceptibles de contribuer au redressement que nous recherchons. Mais celles-ci supposent l'intervention des Pouvoirs Publics et nous ne pouvons, dès lors, que vous en soumettre à nouveau le principe en insistant sur l'intérêt qui s'attacherait à leur prise en considération.

Transport irrationnels

Nous avons eu l'occasion de signaler à vos Services, en dernier lieu par lettre du 7 décembre, que les marchandises débarquées dans les ports ne sont pas déchargées dans leur hinterland normal.

Il serait au plus haut point souhaitable que l'attention des répartiteurs fût appelée d'urgence sur la nécessité qui s'impose à eux, en l'état de pénurie actuel des approvisionnements en combustibles, d'observer rigoureusement les prescriptions de la Circulaire des Ministres de l'Economie Nationale et des Travaux Publics en date du 1^{er} novembre 1945 tendant à

.....

l'élimination des acheminements irrationnels.

A titre d'exemple, je signalerai que, les Centrales thermiques de la région parisienne ne parvenant pas à décharger tous les trains de charbon qui leur parviennent du Nord, 2 rames de cette dernière origine ont dû, dans la journée du 12 décembre, faire l'objet d'un ordre de réexpédition sur Chantenay, alors que le port de Nantes reçoit des charbons d'importation qui sont eux-mêmes dirigés sur la région parisienne.

Transports à petites distance

Les transports à courtes distances, surtout lorsqu'ils sont effectués dans des régions où la circulation est rendue difficile par l'afflux du trafic sur des lignes ou dans des installations non encore remises en état - ainsi que le cas s'en présente dans la région parisienne, celle de Rouen ou celle de Marseille - entraînent de très importantes dépenses de combustibles à la tonne-kilométrique nette.

Sans doute, un arrêté en date du 14 décembre 1945 vient-il de relever de 25 à 40 km la distance en deçà de laquelle les transports ne doivent pas se faire par voie ferrée.

Mais les Services des Ponts et Chaussées accordent trop libéralement des dérogations à cette règle, alors que nombre de camions effectuent encore des transports à grande et à moyenne distances, doublant le chemin de fer. Nous soulignons l'importance des gains en combustibles que nous permettrait de réaliser une application plus stricte de la réglementation en vigueur.

Stocks de la S.N.C.F.

Nos stocks de combustibles qui, grâce aux efforts du répartiteur, avaient atteint au début de novembre 14,8 jours de consommation, ne sont plus aujourd'hui que de 8 jours. Etant donné la multiplicité des établissements à desservir, la diversité des sources de production et, par suite, des qualités livrées et les servitudes techniques inhérentes à l'utilisation du charbon dans les locomotives, cette baisse ne peut que réagir très défavorablement sur nos consommations.

Nous ne doutons pas qu'une amélioration importante serait déjà obtenue si nos approvisionnements étaient à nouveau portés à un minimum de 15 jours, et nous estimons de notre devoir d'insister pour qu'en dépit de la crise présente, les compléments d'attributions nécessaires nous soient accordés à cet effet.

Je me propose d'ailleurs, de vous saisir à brève échéance avec plus de précision des graves difficultés auxquelles donne lieu, depuis plusieurs semaines, notre ravitaillement

en combustibles de traction.

Four importants que puissent être les résultats à attendre de la mise en oeuvre de ces mesures, nous ne saurions nous dissimuler qu'elles seraient encore loin de suffire à ramener nos consommations à un niveau normal. Comme le souligne votre dépêche, l'impossibilité dans laquelle nous sommes de retrouver ce niveau tient, en effet, pour la plus large part aux sujétions exceptionnelles qui continuent à peser sur notre exploitation, et vous serez certainement d'accord avec nous pour considérer qu'aucune économie massive ne pourra être assurée avant que ne disparaisse le trouble profond ainsi apporté au régime de nos circulations.

Les dispositions à prendre à cet égard, du fait notamment des attributions de matières qu'elles impliquent, ne seraient évidemment qu'à échéance plus lointaine. Il nous paraît intéressant, néanmoins, de rappeler les plus importantes de celles dont l'adoption se révèle comme la plus urgente.

Détournements d'itinéraires et ralentissements

L'absence d'un seul ouvrage non rétabli sur une artère essentielle peut coûter jusqu'à 400 T. de charbon par mois. Sur la ligne de Paris à Bâle par exemple, la consommation supplémentaire résultant des détournements et ralentissements atteignait encore 1.100 T. en juin.

Or, les calculs auxquels nous avons procédé montrent que, dans tel cas déterminé, il n'est pas exagéré de dire que les quantités de combustibles nécessaires à la production des matériaux utilisés au rétablissement d'un ouvrage peuvent être récupérées en moins d'un mois par les économies de traction permises par ce rétablissement.

Le plus grand intérêt s'attacherait, dès lors, à ce que les demandes d'acier et de ciment que nous formulons en vue de la réfection de nos ouvrages d'art importants fussent, dans toute la mesure possible, satisfaites par priorité.

Voies uniques

La plupart de nos ouvrages d'art n'ont pu encore être remis en service que provisoirement et à voie unique, et cette situation qui impose de multiples arrêts ou ralentissements, se révèle particulièrement onéreuse en combustibles. Un rétablissement rapide et généralisé des circulations à deux voies à titre définitif permettrait une diminution importante de notre consommation globale. Toutefois, encore à ce titre, des attributions complémentaires de ciment et d'acier seraient nécessaires.

.....

D'autre part, par suite de manque de rails, nous avons dû mettre à voie unique un certain nombre de lignes à double voie. C'est ainsi que, depuis 1941, 2.250 km de double voie ont fait l'objet de déposes, dont 2.100 km ont été transformés en voie unique.

Or, ainsi que nous venons de le rappeler, l'exploitation d'une ligne à voie unique se traduit en fin de compte par une augmentation non négligeable des dépenses de combustibles. Seule une attribution massive de rails nous mettrait en mesure de revenir, pour les circulations en cause, à une consommation normale.

Vous nous faites part, en terminant, des mesures envisagées en vue de l'application dans la région parisienne des restrictions limitant à 3 jours par semaine le travail dans les usines.

La S.N.C.F. s'attachera, bien entendu, comme vous le demandez, à adapter ses horaires de banlieue aux modalités de fermeture qui seront décidées. Toutefois, elle n'a encore été convoquée à aucune conférence appelée à fixer le régime provisoire de travail.

En tout état de cause, nous devons vous signaler que, compte tenu des activités professionnelles pour lesquelles se trouveront nécessairement maintenues les conditions actuelles de fonctionnement des établissements, la réduction corrélative de consommation de combustibles ne pourra être substantielle. La seule mesure grâce à laquelle de réelles économies seraient obtenues en ce qui concerne le service de banlieue consisterait à adopter un régime de journée continue permettant la suppression des pointes de trafic au milieu de la journée.

Je crois devoir ajouter qu'une compression générale du service des voyageurs n'apporterait pas elle-même d'allègement appréciable à la situation. En l'état actuel des choses, nos trains de voyageurs absorbent seulement 14 % de la consommation totale de combustibles, contre 45 % en 1939. L'économie qu'assurerait une réduction de 10 % des parcours ne serait que de l'ordre de 350 T. par jour. Ce chiffre est très faible en valeur absolue; le gain auquel il correspond serait, de surcroît, sans rapport avec les inconvénients qui résulteraient de l'application de la mesure pour le public.

Veuillez 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

A180

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 24 décembre 1945

N° 231 245/4-3 Te

23104/0

C O P I E
Comme suite à la décision du Conseil
du 19 décembre 1945

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de soumettre à votre approbation, en deux exemplaires, un projet relatif à l'application de la chauffe au fuel oil sur 400 locomotives à vapeur (200 locomotives série 140 type Baldwin 1918 et 200 locomotives 140 type ALVF).

Ce projet figure au budget d'établissement de 1946 (Programme Ordinaire, matériel roulant autre que neuf).

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

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

Monsieur le Ministre des Travaux Publics
et des Transports
Direction Générale des Chemins de fer et des Transports
Service Technique, 3ème Bureau
244, Bd Saint-Germain - PARIS -

A180

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

N° 6473/46-I Te
243Ic/0

C O P I E

Paris le 24 décembre 1945

Comme suite à la décision
du Conseil du 19 décembre 1945

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de soumettre à votre approbation, en deux exemplaires, un projet relatif à la construction de 200 wagons plats aménagés spécialement pour le transport de semi-remorques rail-route des types U.F.R. et Serem-Coder.

Ce projet figure au budget de reconstitution de 1946.

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

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : Fournier

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports Direction
Gle des Ch. de fer & des Transports Service Technique - 3ème Bureau
244, Bd Saint-Germain - Paris

A 180

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris le 24 Décembre 1945

N° 6473/46-3 Te
2400/23

Comme suite à la décision
du Conseil du 19 décembre 1945

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de soumettre à votre approbation, en deux exemplaires, un projet relatif à la construction de 21.000 wagons, moyennant l'utilisation de produits sidérurgiques importés d'AMÉRIQUE.

Ce projet figure au budget de reconstitution de 1946.

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

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

Le Président du Conseil d'Administration.

Signé : Fournier

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports Direction
Générale des Chemins de fer et des Transports, Service Technique -
3ème Bureau 244, Bd Saint-Germain Paris

A180

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris le 27 décembre 1945

D 24314/I

Comme suite à la décision
du Conseil du 19 décembre 1945

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de soumettre à votre approbation, en deux exemplaires, un projet relatif à la construction de 1.000 wagons-citernes pour le transport en vrac des céréales.

Cette construction figure au projet de budget de reconstitution de 1946, pour une dépense totale, en principal de 550 M.

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

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : Fournier

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports Direction
Générale des Chemins de fer et des Transports Service Technique - 3ème
Bureau - 244, Bd. Saint-Germain - Paris

A180

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Ligne de Paris à Bâle - Ligne complémentaire de G.V. Bobigny-Sucy-Bonneuil

Paris, le 2 janvier 1946

Etablissement d'un raccordement direct à voie unique entre la ligne complémentaire de G.V. Bobigny-Sucy-Bonneuil et la ligne de Paris à Bâle aux abords de la gare de Villiers-sur-Marne

Comme suite à la décision du
Conseil du 19 décembre 1945

C O P I E

Ve 39.001 - 020 - 3

D. 3.414/0

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de soumettre à votre approbation, en 2 exemplaires, le projet relatif à l'établissement d'un raccordement direct à une voie unique entre la ligne complémentaire de Grande Ceinture Bobigny - Sucy-Bonneuil et la ligne de Paris à Bâle, aux abords de la gare de Villiers-sur-Marne.

Ce projet est compris au programme ordinaire, dans les propositions qui vous ont été adressées pour le budget de l'exercice 1946, sous la rubrique "Travaux de voie".

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

Veuillez agréer,.....

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

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports.-

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

A180

Région de l'Ouest

Ligne de Mézidon au Mans

Comme suite à la décision
du Conseil du 19 décembre 1945.

ARGENTAN

Paris, le 2 janvier 1946

Reconstruction de la gare et du dépôt

Veg³ 39 430-099-5
D. 1300/6

C O P I E

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de soumettre à votre approbation, en 2 exemplaires, le projet relatif à la reconstruction de la gare et du dépôt d'Argentan.

Je vous serais obligé de vouloir bien, après décision, me renvoyer un exemplaire dudit projet et, si vous n'avez pas d'objection, l'approuver comme suite et complément des travaux primitivement déclarés d'utilité publique pour la construction de la ligne de Mézidon au Mans.

Veuillez agréer,.....

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

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports.-

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

M180

Le Président
du Conseil d'Administration

Région de l'Ouest

Ligne de Tours à Nantes et au Croisic

Saumur-Rive droite

Reconstruction avec améliorations

Veg³ 259 515 299 - 1
26

D. 3300/6

Paris, le 2 janvier 1946

Comme suite à la décision du
Conseil du 19 décembre 1945

C O P I E

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de soumettre, ci-joint, à votre approbation, en deux exemplaires, le projet relatif à la reconstruction avec améliorations de la gare de Saumur-Rive Droite.

Je vous serais obligé de vouloir bien, après décision, me renvoyer un exemplaire dudit projet et, si vous n'avez pas d'objection, l'approuver comme suite et complément des travaux primitivement déclarés d'utilité publique pour la construction de la ligne de Tours à Nantes et au Croisic.

Veuillez agréer,.....

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

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports.-

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Arb

Le Président
du Conseil d'Administration
Ligne d'Argenteuil à Juvisy
Valenton

Comme suite à la décision
du Conseil du 1^{er} décembre 1945.
Paris, le 2 janvier 1946

Extension des installations

C O P I E

Veg³ 39 990 081-5
48

Monsieur le Ministre,

D.3311/0

J'ai l'honneur de soumettre, ci-joint, à votre approbation, en 2 exemplaires, le projet relatif à l'extension des installations de la gare de Valenton.

Ce projet, inscrit en 1945 au Programme Ordinaire des Travaux Complémentaires du Budget d'Etablissement, est compris au Programme de Grands Travaux, sous la rubrique "Triages", dans les propositions qui vous ont été adressées pour le Budget d'Etablissement de 1946 (Travaux Complémentaires).

Je vous serais obligé de bien vouloir, après décision, me renvoyer un exemplaire dudit projet et, si vous n'avez pas d'objection, l'approuver comme suite et complément des travaux primitivement déclarés d'utilité publique pour la construction de la ligne d'Argenteuil à Juvisy.

Veuillez agréer,.....

Le Président du Conseil d'Administration
Signé : FOURNIER.

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports.-

A180

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Région de l'Ouest
Ligne de Paris à Rouen

SOTTEVILLE

Reconstruction du Magasin Général

Veg³ 39 340 133-9
D. 3300/6

Comme suite à la décision du
Conseil du 19 décembre 1945

G O P I E

Paris, le 2 janvier 1946

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de soumettre à votre approbation, en deux exemplaires, le projet relatif à la reconstruction du Magasin Général de Sotteville.

Je vous serais obligé de bien vouloir, après décision, me renvoyer un exemplaire dudit projet et, si vous n'avez pas d'objection, l'approuver comme suite et complément des travaux primitivement déclarés d'utilité publique pour la construction de la ligne de Paris à Rouen.

Veuillez agréer,.....

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

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports.-

SOCIETE NATIONALE
DES
CHEMINS DE FER FRANCAIS

Secrétariat
du Conseil d'Administration

LETTRES RECUES ET EXPEDIEES

A 181

14 JAN 1946

A181

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

11 janvier 1946

N° 1310/10

* Cette note est celle qui a été distribuée
pour la séance du Conseil du 9 janvier 1946

Monsieur le Ministre,

Le Conseil d'Administration de la S.N.C.F. a délibéré, dans sa séance du 9 janvier 1946, sur le projet de modification du régime de rémunération du personnel du cadre permanent, faisant l'objet de la note ci-jointe.

Ce projet a été établi conformément aux directives que vous avez bien voulu nous donner au cours de la Conférence tenue dans votre cabinet le 10 décembre 1945 et nous faire préciser ultérieurement par vos Services. Il comporte :

- d'une part, une révision des indices de résidence entraînant des augmentations individuelles sensiblement égales à celles dont bénéficient les fonctionnaires en vertu du décret du 4 janvier 1946,

- d'autre part, une révision des traitements, consistant :

- à augmenter les traitements nets de début d'une somme de 200 fr par mois dans les échelles 1, 2, 3 et 4, puis décroissant dans les échelles suivantes jusqu'à s'annuler pour les échelles 5 et au-dessus,

- à modifier les traitements de fin de carrière des différentes échelles, à réduire uniformément de 14 à 24 ans l'ancienneté requise pour accéder à ces traitements, de façon

.....

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports.

à rap porter sur ce point les conditions de rémunération des
che inots de celles des fonctionnaires et des salariés de l'in-
dustrie.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que notre Conseil
d'Administration a approuvé ces mesures qui auront effet du
1er janvier 1946. Elles entraîneront une dépense supplémentaire
annuelle de 1.500 M., dont 4.200 M. pour le Comité d'Exploita-
tion.

La situation qu'elles réservent à nos cadres n'a pas
manqué, tout fois, de retenir spécialement l'attention du Conseil
et celui-ci m'a donné mandat de vous rendre compte des regrets
qui ont été exprimés au cours de sa délibération qu'un effort
plus large ne pût être envisagé en leur faveur. Les conditions
de rémunération dont bénéficient ces cadres demeurent nette-
ment moins favorables que celles d'ores et déjà acceptées par
les Pouvoirs Publics dans le domaine de l'industrie privée et
il en résulte, pour cette catégorie de personnel dont l'influ-
ence sur la remise en marche et le rendement du chemin de fer est
capitale, un découragement, une désaffection et des difficultés
de recrutement dont les conséquences, déjà préoccupantes, ris-
quent de devenir graves dans un avenir proche.

En particulier, ainsi que je l'ai déjà porté à la connais-
sance de votre Département par une lettre du 26 février 1945, le
Conseil, à l'occasion de la dernière révision des émoluments de
nos agents, a fait souligner qu'il ne considérait pas que les
modalités nouvelles d'attribution de l'indemnité de résidence
pour les fonctionnaires de l'Etat, comportant annulation de
cette indemnité pour les agents célibataires ou mariés sans en-
fant et dont le traitement est supérieur à 150.000 fr., fussent sans
inconvenient être étendues au chemin de fer. Il maintient au-
jourd'hui sa manière de voir et n'accepte, en définitive, qu'en
raison des instructions gouvernementales qui nous ont été trans-
mises l'extension aux agents des chemins de fer du régime prévu
par l'article 2 du décret du 4 février 1946 pour les fonction-
naires. Cette mesure ne procurera qu'une économie de l'ordre
d'une vingtaine de millions.

Vous serez certainement d'accord avec nous, Monsieur le
Ministre, pour reconnaître le caractère essentiel du problème
de rémunération de nos cadres qui se trouve ainsi posé. La
gravité s'en trouverait naturellement accrue si une nouvelle
révision des salaires concernant une industrie nationalisée

.....

entraînait une rev l'risation de la rémunération de ses cadres, et accentuait ainsi l'écart qui existe dès maintenant avec la situation de notre personnel; nous serions amenés, dans cette éventualité, à examiner à nouveau les dispositions susceptibles de rétablir la hiérarchie des traitements au sein de notre Société.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER

A181

Ministère des Travaux Publics
et des Transports

Paris, le 4 janvier 1946

Direction Générale des Chemins
de fer et des Transports

Service du Contrôle des Transports
[par fer]

COPIE

2ème Bureau

4595

Le Ministre des Travaux Publics et des
Transports

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

+Copie de cette lettre a été distribuée le 29 déc. Par décision du 24 décembre 1945 complétée par celle du 5 janvier 1946, j'ai autorisé, à dater du 5 janvier 1946, la mise en vigueur d'une majoration générale de 50 % des tarifs marchandises étant entendu que l'application de cette majoration sera différée jusqu'à la date indiquée pour chacune des catégories de marchandises :

- jusqu'au 1er avril 1946, pour les légumes dénommés ci-après, taxés aux prix du tarif n° 103 (denrées périssables) ou du tarif spécial n° 3 :
carottes, choux, choux-fleurs, citrouilles, navets, panais, poireaux, tomates, topinambours, pommes de terre.
- jusqu'au 1er septembre 1946, pour les amendements et engrais taxés aux prix du Tarif spécial n° 22;
- jusqu'au 1er septembre 1946, pour les vins en fûts, en wagons-réservoirs ou en cadres spéciaux pour le transport des liquides dont la valeur n'excède pas 35 fr le litre et taxés aux prix du Tarif spécial n° 6.

Par lettre du 4 janvier 1946, vous exposez que, du fait de la dévaluation du franc français intervenue depuis le 24 décembre, l'acheteur étranger bénéficie d'une diminution considérable des frais de transport afférents aux parcours français.

Dans ces conditions, et les raisons qui ont motivé la décision tendant à l'exonération prévisoire de la majoration en faveur de certaines marchandises ne trouvent pas leur justification dans le cas d'exportation et de transit, vous demandez que soient exclues du bénéfice de cette exonération les marchandises énumérées ci-dessus lorsqu'elles sont exportées ou expédiées en transit par la France.

J'ai l'honneur de vous faire connaître, après examen, que j'approuve entièrement cette manière de voir. En conséquence, la majoration générale de 50 % devra être appliquée à dater du 5 janvier 1946 à toutes les marchandises en question lorsqu'elles sont exportées ou expédiées en transit par la France.

Vous voudrez bien m'accuser réception de la présente décision.

Par autorisation :

Le Directeur Général des Chemins de fer
et des Transports,
FORCES.

N181

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS
ET DES TRANSPORTS

Paris, le 4 janvier 1946

Direction Générale des Chemins
de fer et des Transports

Service du Contrôle Technique
des Chemins de fer

2ème Bureau

Taxes de location des places
1145

C O P I E

Le Ministre des Travaux Publics et
des Transports

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

Par lettre P. 802/35 du 22 décembre courant, vous m'avez
fait connaître que, sauf objection de ma part, vous envisagiez
d'augmenter les prix de location des places à partir de la date
d'application de la majoration des tarifs voyageurs et de les
porter aux taux ci-après :

a) par place :	b) par compartiment :
1ère classe : 30 fr	1ère classe : 120 fr
2ème classe : 20 fr	2ème classe : 90 fr
3ème classe : 15 fr	3ème classe : 75 fr

J'ai l'honneur de vous donner mon accord sur ces nouveaux
taux, sauf en ce qui concerne la taxe applicable aux places de
3ème classe qui devra rester de 10 fr par place et 50 fr par com-
partiment, aucune modification n'étant prévue pour les tarifs
voyageurs de cette classe.

Il est entendu que ces augmentations seront mises en vi-
gueur en même temps que la majoration des tarifs.

signé : Jules MOCH.

A81

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 28 décembre 1945

D 502/35

C O P I E

(+) Copie de cette lettre a été
distribuée le 20 oct. 1945

Monsieur le Ministre,

Comme suite à ma lettre D 502/35 du 10 octobre 1945⁽⁺⁾ concernant la majoration des tarifs voyageurs, j'ai l'honneur de vous faire connaître que l'application aux taux de location des places du relèvement de 40 % conduirait à la perception des nouveaux taux ci-après :

a) Taux par place :

- 1ère classe	: 30 francs
- 2ème classe	: 20 francs
- 3ème classe	: 15 francs

b) Taxe par compartiment :

- 1ère classe	: 120 francs
- 2ème classe	: 90 francs
- 3ème classe	: 75 francs

Si le relèvement est limité à 20 %, les prix seraient ramenés à :

a) Taux par place :

- 1ère classe	: 24 francs
- 2ème classe	: 18 francs
- 3ème classe	: 12 francs

.....

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports
(Direction Générale des Chemins de fer et des
Transports)

244, Bd Saint-Germain, PARIS 3°

b) Taxe par compartiment :

- 1ère classe : 95 francs
- 2ème classe : 80 francs
- 3ème classe : 60 francs

Sauf objection de votre part, ces nouveaux prix seraient perçus à partir de la date d'application de la majoration des tarifs voyageurs.

Veillez 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

Paris, le 3 janvier 1946

D 502/35

C O P I E

Monsieur le Ministre,

(+)
Copie de cette
lettre a été
distribuée
le 9 déc.

Par dépêche D.G.C.T. 1er Bureau du 24 décembre 1945, (+)
vous avez bien voulu m'informer de ce que, d'accord avec M. le
Ministre de l'Economie Nationale et M. le Ministre des Finances,
vous leviez l'opposition formulée jusqu'ici à nos propositions
de relèvement de tarifs et autorisiez la mise en application, à
dater du 5 janvier 1946, des majorations suivantes :

Voyageurs = 40 % en 1ère et 2ème classes, le prix du km
en 3ème classe étant maintenu à 0 fr 90;

Marchandises = 50 %, la mise en vigueur de la majoration
étant différée, toutefois, pour certaines
catégories de marchandises.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que nous avons
pris les dispositions utiles pour que ces augmentations soient
appliquées à partir du 5 janvier.

Toutefois, la décision à laquelle vient ainsi de
s'arrêter le Gouvernement appelle de notre part plusieurs ré-
serves que je dois de mon devoir de signaler à votre attention.

Tout d'abord, même majorés de 50 %, nos tarifs-marchan-
dises demeureront encore largement en deçà du niveau qu'eussent
justifié tout à la fois l'élévation de notre prix de revient et
la hausse générale des prix en France. Le coefficient d'augmen-
tation qu'ils feront apparaître par rapport à 1938 restera, en
effet, inférieur à 3, alors que nos dépenses - compte non tenu
des aménagements de rémunérations encore actuellement en discus-
sion - sont en moyenne au coefficient 3,80 et que l'indice des

.....

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports.

prix de gros, tel qu'il ressort des statistiques officielles, dépasse 4,2 pour le mois d'octobre 1945.

Nous nous permettons d'insister pour que les Pouvoirs Publics ne laissent pas s'instituer en permanence un tel décalage. L'expérience acquise à ce sujet après la guerre 1914-1918 suffit à montrer à quel point des retards de cet ordre dans la mise à jour de nos tarifs sont préjudiciables à une saine gestion financière du Chemin de fer et peuvent être difficiles à rattraper ensuite.

D'autre part, ainsi que nous l'avons porté à la connaissance de vos Services dès que nous avons connu les modalités qu'envisageait le Gouvernement, la décision prise de limiter aux seules 1ère et 2ème classes la majoration de 40% applicable à nos tarifs-voyageurs ne pourra manquer d'avoir de graves conséquences du point de vue de l'équilibre de nos conditions d'exploitation.

Cette décision, en premier lieu, implique inévitablement un bouleversement profond dans l'échelonnement des prix de nos différentes classes de voitures. La 2ème classe offre, en France, un confort peu différent de celui que comporte la 3ème classe et l'on peut considérer, dans ces conditions, le prix de revient du transport comme étant sensiblement du même ordre dans les deux classes; par suite, les voyageurs de 2ème classe procurent au Chemin de fer un bénéfice supplémentaire qui permet normalement, pour une même recette globale, de moins demander aux voyageurs de 3ème classe. Telle étant la situation de fait, une longue expérience nous avait mis en mesure de fixer, dans le passé, l'écart entre les prix des deux classes nous assurant, en définitive, les meilleurs résultats commerciaux. Or, il est bien évident que les voyageurs de 2ème classe, lorsque nous aurons à nouveau un programme de trains suffisant, n'accepteront pas un supplément de perception de l'ordre de 80%. Ils se reporteront massivement sur la 3ème classe, et ceci obligera, le jour où l'on devra se résoudre à majorer cette classe, à une augmentation supérieure à celle qu'il eut été possible d'envisager en conservant une forte clientèle de 2ème classe.

En outre, le déclassement des voyageurs ne saurait aller sans créer un déséquilibre entre la composition de notre parc et les besoins des usagers. La proportion de nos voitures des différentes classes correspond à une répartition donnée des voyageurs entre ces classes, fonction de l'échelonnement ancien de la tarification : le bouleversement de cet échelonnement fera que la proportion de nos classes de voitures ne répondra plus désormais aux demandes de la clientèle.

Sans doute, la plupart de nos trains étant présentement "à nombre de places limitées", pourrions-nous provisoirement maintenir le nombre actuel de voitures de 2ème classe et obliger, en cas d'affluence, les voyageurs de 3ème classe à payer le prix de la 2ème classe. Mais nous ne devons pas nous dissimuler que ces voyageurs, qui acceptent déjà difficilement en cas de surclassement de verser un supplément pourtant modéré, protesteront énergiquement lorsqu'il leur sera demandé un supplément du même ordre que le prix qu'ils auront déjà payé. Et, lorsque, revenus en période normale, nous devrons de nouveau mettre à la disposition de nos clients des places dans la classe de leur choix, nous n'aurons d'autre ressource que de déclasser systématiquement un certain nombre de voitures de 2ème : une telle opération aura pour résultat de faire bénéficier les voyageurs des mêmes conditions de transport qu'actuellement en 2ème classe, mais à un prix réduit.

Ces considérations, d'ordre tant commercial que technique, nous conduisent à souligner auprès de vous, Monsieur le Ministre, l'intérêt primordial qui s'attacherait à ce qu'il soit procédé le plus rapidement possible au rajustement de nos tarifs de 3ème classe. En tout état de cause, aucune modification nouvelle du niveau de notre tarification voyageurs ne saurait être envisagée sans qu'au préalable ait été rétabli un échelonnement normal entre les prix des différentes classes.

D'ores et déjà, nous ne saurions douter que, dans tous nos trains où la 3ème classe n'est pas encore surchargée, la majoration des tarifs-voyageurs, telle qu'elle sera appliquée à partir du 5 janvier, provoque un déclassement important, qui réduira d'autant le supplément de recettes escompté. Par rapport aux prévisions que nous avons établies, nous perdrons donc, non seulement les recettes qui auraient pu provenir de la majoration des 3èmes classes, mais également une part de celles que nous attendions de l'augmentation des 2èmes classes.

Seule une expérience suffisamment prolongée nous permettra de chiffrer l'importance de cette dernière moins-value. Nous nous réservons d'en faire état dans les calculs que nous aurons à vous soumettre en vue de la détermination de l'indemnité compensatrice devant nous être versée en application des dispositions de l'article 18 de la Convention du 31 août 1937.

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

Secrétariat
du Conseil d'Administration

LETTRES RECUES ET EXPEDIEES

19 JAN 1946

A182

A182

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS
DES TRANSPORTS

Direction Générale des Chemins de fer
et des Transports

Paris, le 14 janvier 1946

Service du Contrôle Technique

3^{ème} Bureau I.F.

- COPIE -

S.O. 344 - 49

Le Ministre des Travaux Publics et
des Transports

à Monsieur le Président du Conseil d'Adminis-
tration de la S.N.C.F.

Objet : Région Sud-Ouest - Ligne d'Orléans à
Bordeaux - Poitiers - Etablissement d'un
chantier de triage à Grand-Pont.

(+) Copie de cette
lettre a été dis-
tribuée le 5/5/45.

Référence : Votre lettre D.3.300/6 du 30 avril 1945(+)

Par lettre citée en référence, vous avez soumis à mon
approbation le projet relatif à l'établissement d'un chantier
de triage à Grand-Pont, au nord de la gare de Poitiers, sur
le côté impair de la ligne d'Orléans à Bordeaux.

Ce projet comporte l'exécution des travaux ci-après :

- un faisceau de réception et de relais de 6 voies (dont 2
éventuelles) de 300 m. de longueur utile, pouvant être por-
tée facilement à 900 m.;
- un faisceau de triage de 15 voies (dont 3 éventuelles) de
720 m. de longueur utile;
- deux voies de tiroir amont et aval;
- un chantier d'entretien et de dépannage;
- des bâtiments divers;
- les alimentations hydrauliques;
- les installations d'air comprimé pour les freins;
- l'équipement électrique.

La dépense est évaluée à 70.035.600 fr. M. le Préfet
de la Vienne, après consultation des Municipalités et Servi-
ces intéressés, a donné un avis favorable par lettre du 9
juillet 1945.

.....

1182

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS
ET DES TRANSPORTS

Paris, le 14 janvier 1946

Direction Générale des Chemins de fer et
des Transports

Service du Contrôle Technique

3ème Bureau M.T.

Le Ministre des Travaux Publics et
des Transports

M.R. 235 - 6

à Monsieur le Président du Conseil
d'Administration de la Société
Nationale des chemins de fer fran-
çais.

Copie de cette lettre a été distribuée
le 17 novembre 1945

OBJET - Région Est - Application d'un charreur mécanique type
"Stoker" et d'une grille "Hulson" à 89 locomotives
Mountain des Régions Est et Ouest.

Reference - Votre lettre n° 2312/9 du 9 novembre 1945.+

Vous m'avez présenté, le 9 novembre 1945, un projet rela-
tif à l'application d'un charreur mécanique type "Stoker" et
d'une grille "Hulson" à 89 locomotives Mountain des Régions Est
et Ouest.

Cette application devant réquie sensiblement le travail
demandé au chauffeur permettra d'améliorer le rendement kilomé-
trique de ces machines affectées à la traction des trains rapi-
des lourds.

Ce projet, dont la dépense brute s'élève à 46.369.000 fr,
figure pour deux machines seulement et avec une dépense de
1.000.000 fr au budget de premier établissement de l'exercice
1945 (programme ordinaire - matériel roulant autre que neuf). Il
sera reporté au budget de 1946 pour 89 machines, aucune dépense
n'étant prévue à ce titre en 1945.

Après examen par mes Services Techniques, j'approuve le
projet présenté dont le montant brut, évalué à 46.369.000 fr, est
imputable sur les crédits d'engagement ouverts au budget d'éta-
blissement de la Société Nationale des Chemins de fer.

Il est entendu que :

1°) les imputations, tant en dépenses qu'en recettes, effec-
tuées conformément à la circulaire ministérielle du 20 mai 1902
et à l'avenant du 4 mars 1942, article premier, paragraphe h
seront les suivantes :

seront les suivantes :

I - Compte de premier établissement (matériel roulant)

Débit - Dépense de travaux neufs évaluées
en principal à 46.369.000 fr

Crédit - Valeur primitive du matériel suppri-
mé en principal..... 890.000 fr

II - Fonds de renouvellement

Débit 1 - Valeur primitive du matériel suppri-
mé en principal..... 890.000 fr

2 - Frais de dépose et de repose des or-
ganes supprimés ou conservés..... 1.691.000 fr

Crédit - Valeur de récupération des organes
supprimés..... 237.000 fr

6°) La dépense à payer par exercice devra rester dans la limite des crédits de paiement inscrits à cet effet aux budgets des travaux de premier établissement de matériel roulant autres que les acquisitions de matériel neuf, de la S.N.C.F. régulièrement approuvés pour les exercices correspondants.

3°) Les travaux, effectués au fur et à mesure du passage des machines en réparation, seront terminés avant la fin de 1953.

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

Signé : DORGES.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS
ET DES TRANSPORTS

Paris, le 14 janvier 1946

Direction Générale des Chemins de fer
et des Transports

Service du Contrôle Technique

3ème Bureau M.T.

Le Ministre des Travaux Publics
et des Transports

M.R. 201 - 3

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

*Copie de cette lettre a été distribuée
le 8 octobre 1945.

Objet - Amélioration de la surchauffe sur 244 locomotives
à vapeur de la Région du Sud-Est.

Référence - Votre lettre D 2.312/0 du 29 septembre 1945⁺

Vous m'avez présenté, le 29 septembre 1945, un projet relatif à la substitution d'éléments surchauffeurs Houlet aux éléments Schmidt sur 244 locomotives à vapeur de la Région du Sud-Est se répartissant ainsi :

99 locomotives des séries 242 TC et 242 TD
145 " " " 241 A, D ou E

Ce projet n'est pas prévu au programme de modification du matériel roulant de 1945, mais figurera au budget d'établissement de l'exercice 1946 (programme de matériel roulant autre que neuf).

La dépense brute, qui s'élève à 62.310.000 fr, serait échelonnée sur les exercices 1946 à 1948 inclus.

Le remplacement des éléments surchauffeurs Schmidt d'origine par des éléments Houlet permettrait d'obtenir une augmentation de l'ordre de 20 à 30 ° de la température de surchauffe sur ces 244 locomotives qui assurent des services difficiles.

En ce qui concerne les 99 machines des séries 242 TC et TD qui vont toutes être munies d'un réchauffeur d'eau d'alimentation (décisions ministérielles des 27 juin 1944 et 14 août 1945), le Service du Contrôle Technique des Chemins de fer reconnaît qu'une augmentation du degré de surchauffe est justifiée; le bilan financier de l'opération paraît, d'ailleurs, nettement favorable.

Par contre, pour les locomotives 241 A, D ou E, ce Service estime que l'intérêt financier de la transformation envisagée n'apparaît pas d'une façon certaine. Il est d'avis de ne remplacer les éléments surchauffeurs Schmidt par des éléments Houlet que sur dix locomotives du type 241, dont les essais en service permettraient de décider ultérieurement, et en toute connaissance de cause, si cette substitution doit être étendue à l'ensemble des locomotives 241 A, D ou E.

Adoptant cet avis, je n'autorise l'amélioration projetée de la surchauffe que sur 109 locomotives de la Région du Sud-Est, soit :

99 locomotives des séries 242 TC et TD,
10 locomotives des séries 241 A, D ou E.

Des propositions ultérieures pourront être faites pour les autres locomotives prévues au projet, si les essais en service des 10 machines du type 241 munies du surchauffeur Houlet donnent des résultats concluants.

Le montant brut du projet, réduit dans ces conditions, est évalué à 21.810.000 fr et sera imputable sur les crédits d'engagement ouverts au budget d'établissement de la Société Nationale des Chemins de fer.

Il est entendu que :

1°) les imputations, tant en dépenses qu'en recettes, effectuées conformément à la circulaire ministérielle du 20 mai 1902 et à l'avenant du 4 mars 1942, article premier, paragraphe h seront les suivantes :

I. - Compte de premier établissement (matériel roulant)

<u>Débit</u> - Dépenses de travaux neufs évaluées	
en principal à	21.810.000 fr
<u>Crédit</u> - Valeur primitive du matériel supprimé, en principal.....	1.031.000 fr

II. - Fonds de renouvellement

<u>Débit</u> - Valeur primitive du matériel supprimé en principal.....	1.031.000 fr
<u>Crédit</u> - Valeur de récupération des organes supprimés	2.100.000 fr

2°) La dépense à payer par exercice devra rester dans la limite des crédits de paiement inscrits à cet effet aux budgets

des travaux de premier établissement de matériel roulant autres que les acquisitions de matériel neuf de la S.N.C.F. régulièrement approuvés pour les exercices correspondants.

3°) Les travaux seront terminés avant la fin de 1946.

P. le Ministre et par autorisation
P. le Directeur Général des Chemins de fer
et des Transports,
Le Chef du Service adjoint au Directeur Général
des Chemins de fer et des Transports,

Signé : BESNARD.

A182

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Service de la Comptabilité
Générale et des Finances

Paris, le 8 janvier 1946

C O P I E

D. 651/12

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous remettre, ci-joint, copie de la lettre de ce jour à M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports, lettre relative aux versements à effectuer à la S.N.C.F. par le Trésor en 1946 au titre de l'insuffisance du compte de liquidation de l'exercice 1945.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

Monsieur le Ministre des Finances.-

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 9 janvier 1946

Service de la Comptabilité
Générale et des Finances

C O P I E

D. 631/12

Monsieur le Ministre,

Copie de cette lettre a été distribuée le 15 décembre 1945.
Par lettre D. 631/12 du 15 décembre 1945, j'ai eu l'honneur de vous présenter, en même temps que le budget d'exploitation de la S.N.C.F. pour l'exercice 1946, les résultats probables de l'exercice 1945 tels qu'ils résultent de nos dernières évaluations et qui conduisent à un déficit pouvant être actuellement chiffré à 24.206,9 M.

Conformément aux dispositions de l'article 2 de la Convention du 9 septembre 1939, cette insuffisance devra être couverte par une allocation en capital inscrite au budget de l'Etat, allocation qui donnera lieu à des versements réguliers échelonnés entre le 1er janvier et le 30 juin 1946.

A cette allocation devra s'ajouter, aux termes du premier alinéa de l'art. 25 de la Convention du 31 août 1937, une avance directe en capital du Trésor, correspondant au montant des charges financières non incorporées au budget d'exploitation de 1945, actuellement évaluées à 4.020 M. Cette avance doit également donner lieu à des versements réguliers échelonnés entre le 1er janvier et le 30 juin 1946.

En conséquence, je vous serais très obligé de faire prendre les dispositions utiles pour que la S.N.C.F. soit créditée à son compte 27-28 au Trésor Public, valeur 15 de chacun des mois de janvier à mai 1946 inclus, d'une somme que je vous propose de fixer à 4.710 M.

Le dernier versement à effectuer valeur 15 juin 1946 serait déterminé en tenant compte des résultats définitifs de la liquidation de l'exercice 1945.

J'adresse copie de la présente lettre à M. le Ministre des Finances.

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

Le Président du Conseil d'Administration,
Signé : T. URTELLER.

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports
(Direction Générale des Chemins de fer et des Transports)

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

1182

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 16 janvier 1946.

Veg³ 39-470.884.5

- C O P I E -

Comme suite à la décision du
Conseil du 9 janvier 1946

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de soumettre, ci-joint, à votre approbation, en 2 exemplaires, le projet relatif à la reconstruction avec amélioration de la gare et du dépôt d'Auray.

Je vous serais obligé de bien vouloir, après décision, me renvoyer un exemplaire du dit projet et, si vous n'avez pas d'objection, l'approuver comme suite et complément des travaux primitivement déclarés d'utilité publique pour la construction de la ligne de Savenay à Landerneau.

Veuillez agréer, ...

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

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports,
Direction Générale des Chemins de fer et des Transports
4, Boulevard Saint-Germain - PARIS (7^e)

1182

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 16 janvier 1946

- C O P I E -

Comme suite à la décision du
Conseil du 9 janvier 1946

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de soumettre à votre approbation, en deux exemplaires, un projet relatif à la remise en état et au remaniement des installations endommagées à la gare de Bourges.

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

Veuillez agréer,

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports
Direction Générale des Chemins de fer et des Transports,
244, Boulevard Saint-Germain - PARIS (7°)

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 16 janvier 1946

Veg³ 23.413-16
121

- C O P I E -

Comme suite à la décision du
Conseil du 9 janvier 1946

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de soumettre à votre approbation, en deux exemplaires, le projet concernant l'amélioration et l'extension des relations téléphoniques sur l'ensemble de la Région de l'Ouest.

Ce projet est compris au programme ordinaire des travaux complémentaires de l'exercice 1946.

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

Veuillez agréer, ...

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

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports
Direction Générale des Chemins de fer et des Transports
244, Boulevard Saint-Germain - PARIS (7ème)

A186

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

16 janvier 1946

V
Dépôt de Lyon-Mouche

Reconstruction et amélioration
des installations

Comme suite à la décision
du Conseil du 9 janvier 1946

Veg

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de soumettre à votre approbation, en deux exemplaires, un projet relatif à la reconstruction et à l'amélioration des installations du dépôt de Lyon-Mouche.

Je vous serais obligé de bien vouloir, 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 : P. FOURNIER

Monsieur le Ministre des TRAVAUX PUBLICS et des TRANSPORTS.-

A182

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 17 janvier 1946.

600/3 - C O P I E -

Comme suite à la décision du
Conseil du 9 janvier 1946.

Monsieur le Ministre,

OBJET : Rapport sur l'évolution de la
trésorerie et l'exécution du
budget.

J'ai l'honneur de vous adresser, sous ce pli, le rapport afférent au troisième trimestre de 1945, qu'aux termes de l'article 14 du décret du 11 décembre 1940, relatif au contrôle de l'Etat sur les Chemins de fer et les transports par route et par eau, la Société Nationale des Chemins de fer français doit établir pour vous renseigner sur l'évolution de sa trésorerie et l'exécution de son budget.

Ce rapport comprend quatre parties :

- 1° - Exécution du budget d'exploitation
- 2° - Compte de Reconstruction
- 3° - Exécution du budget d'établissement
- 4° - Evolution de la trésorerie.

Les résultats d'ensemble du trimestre sont présentés dans une courte note placée en tête du rapport.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

Lettre adressée à :

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports

Monsieur le Ministre des Finances.

SOCIETE NATIONALE
DES
CHEMINS DE FER FRANCAIS

Secrétariat
du Conseil d' Administration

LETTRES RECUES ET EXPEDIEES

A183
22 FEB 1943

A183

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS
ET DES TRANSPORTS

Direction Générale des
Chemins de fer et des Transports

Service du Contrôle Technique

A.G. 45-1

Paris, le 9 janvier 1946

C O P I E

Le Ministre des Travaux Publics et des Transports
à Monsieur le Président du Conseil d'Administration de
la Société Nationale des Chemins de fer.

Objet - Insuffisance des stocks d'approvisionnement en charbon
de la Société Nationale des Chemins de fer.

+Copie de
cette lettre
a été dis-
tribuée
le 7/1/46

Référence - Votre lettre D. 71.181/2 du 21 décembre 1945. +

Comme suite à votre lettre citée en référence, j'ai
l'honneur de prendre acte des mesures envisagées ou prises par
votre Société en vue de réduire, dans la mesure du possible,
sa consommation de combustible.

Je vous adresse ci-joint, à titre d'information, copie
de la lettre que j'envoie à M. le Ministre de la Production In-
dustrielle pour lui demander de prendre les mesures utiles afin
de porter à 15 jours au moins de consommation les stocks d'ap-
provisionnement en charbon de la S.N.C.F.

Je vous renouvelle qu'il y a lieu de veiller particu-
lièrement à l'usage fait du charbon et d'interdire formellement
toute distribution aux entreprises travaillant pour la S.N.C.F.,
de même que tout troc avec des fournisseurs quelconques.

signé : J. MOCH.

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS
ET DES TRANSPORTS

Paris, le 9 janvier 1946

Direction Générale des Chemins
de fer et des Transports

Service du Contrôle Technique

3ème Bureau

A.G. 45 - 1

COPIE

Le Ministre des Travaux Publics et des Transports
à Monsieur le Ministre de la Production Industrielle
Direction de la Coordination Industrielle.

Objet - Difficultés d'approvisionnement de la S.N.C.F. en charbon.

Par lettre non datée, référence Be u/Del, vous m'avez demandé, eu égard à la gravité de la situation charbonnière, de vouloir bien examiner la possibilité de présenter à très bref délai au Comité Economique Interministériel ou, à défaut, au Conseil des Ministres, un projet de modification des conditions actuelles d'exploitation de la Société Nationale des Chemins de fer permettant de ramener au-dessous de 22.500 T. sa consommation journalière moyenne de charbon qui est actuellement de 24.100 T. Vous ajoutez qu'à votre avis, ce projet ne devrait pas entraîner une réduction des transports de marchandises P.V.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que la consommation journalière de combustible pour la remorque des trains de voyageurs est de 3.500 T (1). Dans ces conditions, la diminution de la consommation de charbon que vous envisagez conduirait à réduire les parcours voyageurs de près de 50 %, ce qui entraînerait une perturbation énorme de ces transports et troublerait très gravement la vie économique du pays. Par ailleurs, au moment où va être appliquée une majoration de tarifs, l'exécution de ces mesures ne manquerait pas d'accroître les récriminations du public.

J'estime, en conséquence, que la solution que vous préconisez doit être résolument écartée. J'insiste très vivement

.....

(1) Il convient de préciser qu'à l'heure actuelle, les trains de voyageurs absorbent seulement 14 % environ de la consommation totale de combustibles, contre 45 % en 1939.

pour que les plus grands efforts soient déployés en vue d'augmenter les stocks de charbon de la S.N.C.F. actuellement réduits à 7 jours 6 de consommation : étant donné la multiplicité des établissements à desservir, la diversité des sources de production et, par suite, des qualités livrées et compte tenu des servitudes techniques inhérentes à l'utilisation du charbon dans les locomotives, la baisse des stocks de combustible ne peut en effet que réagir très défavorablement sur les consommations de charbon.

Une amélioration importante serait obtenue si les approvisionnements de la S.N.C.F. étaient de nouveau portés à un minimum de 15 jours et je vous demande de bien vouloir prendre les mesures utiles pour qu'en dépit des difficultés présentes les compléments d'attributions nécessaires soient accordés, à cet effet, à la Société Nationale des Chemins de fer.

signé : J. MOCH.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS
ET DES TRANSPORTS

- C O P I E -

Direction Générale
des Chemins de fer
et des Transports

Paris, le 10 janvier 1946

Service du Contrôle
des Transports par fer

2ème Bureau

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS
ET DES TRANSPORTS

VETG
5551 P

à Monsieur le Président du Conseil d'Admini-
stration de la S.N.C.F.

Il a été rendu compte de
cette lettre au Conseil du
23 janvier 1946

Vous avez présenté une proposition tendant à insé-
rer dans le chapitre Ier du Tarif Spécial n° 15 de nou-
velles dispositions concernant le transport des carbu-
rants :

en wagons réservoirs fournis par les expéditeurs ou les
destinataires :

- expédiés d'une gare quelconque à une gare quel-
conque de la S.N.C.F.

- 1°) par wagons chargés de 16 tonnes,
- 2°) par groupe de wagons chargés de 10 tonnes
et formant une expédition d'au moins 100
tonnes.

- en provenance :

- a) d'une raffinerie ou d'un port de mer, expé-
diés d'une gare de la S.N.C.F. desservant
directement cette raffinerie ou ce port de
mer,
- b) d'une gare de la S.N.C.F. située à l'inté-
rieur du périmètre de la grande ceinture de
Paris ou sur ce périmètre, de Collonges-Fon-
taines, Lyon (toutes gares) Strasbourg (toutes
gares) :

à une gare quelconque de la S.N.C.F., par grou-
pe de wagons de 10 tonnes et formant une expé-
dition d'au moins 300 tonnes ou 600 tonnes.

(Proposition du 10 décembre 1945).

J'ai l'honneur de vous faire connaître que je m'oppose à la mise en application des dispositions proposées.

Vous voudrez bien m'accuser réception de la présente décision.

Par autorisation :

Le Directeur Général
des Chemins de fer et des Transports,

Signé : DORGES.

#183

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 22 janvier 1946

D 502/35

C O P I E

Monsieur le Ministre,

En vous présentant, le 15 décembre dernier, notre budget d'exploitation pour 1946, nous vous avons confirmé nos propositions antérieures d'aménagements tarifaires en vue de réaliser l'équilibre de notre compte d'exploitation, ainsi que nous l'imposent les conventions en vigueur. Ces propositions tendaient à majorer nos tarifs, à partir du 1er janvier 1946, à raison de 40 % pour les voyageurs et de 90 % pour les marchandises.

copie de cette
lettre a été
distribuée le
29/12/45

Vous nous avez avisés, le 24 décembre dernier, que, d'accord avec M.M. les Ministres de l'Economie Nationale et des Finances, vous leviez l'opposition formulée, à l'encontre de nos propositions antérieures, par vos lettres des 18 juillet et 2 octobre 1945, et que vous nous autorisiez, à partir du 5 janvier 1946, à majorer nos tarifs de transport.

Les relèvements qui ont été appliqués en vertu de cette décision sont les suivants :

Voyageurs : 40 % à l'exception de la 3ème classe,
Bagages : 40 %
Marchandises : 50 %,

étant entendu que, pour les marchandises ci-dessous, l'application de cette majoration sera différée jusqu'à la date indiquée pour chacune des catégories de marchandises :

Jusqu'au 1er avril 1946, pour les légumes dénommés ci-après, taxés au prix du tarif n° 103 (denrées périssables) ou du tableau spécial n° 3 :

carottes, choux, choux-fleurs, citrouilles, navets, panais, poireaux, tomates, topinambours, pommes de terre;

Jusqu'au 1er septembre 1946, pour les amendements et engrais taxés aux prix du tarif spécial n° 22;

Jusqu'au 1er septembre 1946, pour les vins en fûts, en wagons-réservoirs ou en cadres spéciaux pour le transport des liquides, dont la valeur n'excède pas 35 fr le litre et taxés aux prix du tarif spécial n° 6.

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports.-

Toutefois, par application de votre décision complémentaire du 4 janvier 1946, les marchandises énumérées ci-dessus sont exclues de l'exonération lorsqu'elles sont exportées ou expédiées en transit par la France.

Dans ces conditions, nos demandes d'aménagements tarifaires ne sont satisfaites que partiellement, et, conformément aux dispositions de la Convention du 31 août 1937 (art. 18) et de l'avenant du 4 mars 1942 à la Convention du 9 septembre 1939, la S.N.C.F. doit recevoir du Trésor une indemnité compensatrice égale à la différence entre le produit attendu des mesures tarifaires proposées et celui qu'elle escompte de la mise en vigueur des majorations de tarifs maintenant autorisées.

Basée sur les recettes prévues au budget de 1946 et compte tenu de la part relative des recettes de voyageurs entre les différentes classes de voitures, cette indemnité s'élève à 16.457 M. 1 suivant détail ci-après :

	Voyageurs			Marchandises			Indemnité
	Produit attendu des propositions S.N.C.F.	Produit de la majoration appliquée	Indemnité compensatrice	Produit attendu des propositions S.N.C.F.	Produit de la majoration appliquée	Indemnité compensatrice	Indemnité totale
<u>Trafic commercial</u>							
Période du 1 ^{er} au 4/1.....	96 ^M	"	96 ^M	234 ^M	"	234 ^M	330 ^M
Période du 5/1 au 31/3.....	1.633,6	382,3	1.251,3	4.391,1	2321,5	2.069,6	3.320,9
Période du 1/4 au 31/8.....	3.895,6	911,6	2.984,-	7.893,-	4197,9	3.695,1	5.679,1
Période du 1/9 au 31/12.....	2.868,8	671,3	2.197,5	7.101,9	3926,8	3.175,1	5.372,6
	8.494,-	1.965,2	6.528,8	12.620,-	11446,2	9.173,8	15.702,6
<u>Trafic militaire</u>							
Période du 1 ^{er} au 4/1.....	3,2	"	3,2	18,9	"	18,9	22,1
Période du 5/1 au 31/12.....	176,8	"	176,8	1.250,1	694,5	555,6	732,4
	180,-	"	180,-	1.269,-	694,5	574,5	754,5
	8.674,-	1.965,2	6.708,8	20.889,-	11.140,7	9.748,3	16.457,1

(+) Copie de cette décision a été distribuée le 14 janvier 1946.

Je vous serais obligé, Monsieur le Ministre, de bien vouloir faire donner les instructions utiles pour que le premier quart de cette somme, soit 4.114 M 275 soit porté au crédit de notre Société, valeur du 15 Février prochain.

+Copie de
cette lettre
a été distri-
buée le
14/1/46

Ainsi que je vous l'ai fait connaître par ma lettre du 3 Janvier 1946, la disposition suivant laquelle le tarif applicable aux voyageurs de 3ème classe ne doit pas subir de majorations aura pour conséquence de reporter sur cette dernière classe une partie importante de la clientèle des classes supérieures, et de réduire ainsi, dans une proportion qu'il n'est actuellement pas possible d'évaluer, le produit qu'il y a lieu d'attendre des mesures tarifaires dont nous avions demandé l'application. Dès que nous aurons pu rassembler, à ce sujet, les renseignements indispensables, nous nous réservons de réclamer le supplément d'indemnité compensatrice correspondant.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

FOURNIER

A183

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 24 janvier 1946

D.612/47

C O P I E

Monsieur le Ministre,

V/Ref. 3ème Bureau - Trésorerie - 2ème Section - n° 40.191
Objet : Reprise du service des titres de la S.N.C.F. en Alsace
et en Lorraine, ainsi qu'en Afrique du Nord.

J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre lettre du 18 décembre dernier, m'informant que le Trésor prend à sa charge la totalité des dépenses supplémentaires résultant de la reprise du service des titres de la S.N.C.F. dans les départements du Haut-Rhin, du Bas-Rhin et de la Moselle, en application des termes de votre décision du 21 septembre 1945.

Vous avez bien voulu me demander, d'autre part, d'examiner le cas des porteurs Nord-Africains de titres convertis en 1942 acquis à la Commission de Cotation d'Alger jusqu'au 31 décembre 1944, date à laquelle les relations ont été considérées comme reprises entre l'Afrique du Nord et la métropole.

Je m'empresse de vous faire connaître que je donne les instructions nécessaires pour que ces porteurs soient assimilés à ceux qui peuvent justifier de la propriété de leurs titres au 7 décembre 1942 et qu'ils puissent ainsi bénéficier des mêmes avantages.

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

Le Président du Conseil d'Administration
signé : FOURNIER.

Monsieur le Ministre des Finances -
Direction du Trésor - 93 rue de Rivoli - PARIS -

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

A183

Le Président
du Conseil d'Administration

Lyon-Guillotière

Reconstruction et regroupement
des quais

Veg 39 330 514-19

13

D. 3300 - 6

C O R R E

Paris, le 26 janvier 1946

Comme suite à la décision
du Conseil du 23 janvier 1946.

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de soumettre à votre approbation, en deux exemplaires, un projet relatif à la reconstruction et au regroupement des quais de la gare de Lyon-Guillotière.

Je vous serais obligé de bien vouloir, 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 : JOURNIER.

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports
Direction Générale des Chemins de fer et des Transports

A183

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 26 janvier 1943

AMIENS
Reconstruction du bâtiment des voyageurs

C O P I E

Veg² 59 311 130-12
51

D. 5500/6

Comme suite à la décision
du Conseil du 23 janvier 1943.

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de soumettre ci-joint à votre approbation en deux exemplaires le projet relatif à la reconstruction du bâtiment à voyageurs de la gare d'Amiens.

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

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

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

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports
Direction Générale des Chemins de fer et des Transports
244, Boulevard Saint-Germain • PARIS (7^{me}) •

183

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

SAINCAIZE

C O P I E

Paris, le 26 janvier 1946

Amélioration et extension des
installations de triage

Comme suite à la décision
du Conseil du 23 janvier 1946.

Veg² 39 750 263 201

D. 3311/0

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de soumettre à votre approbation, en deux exemplaires, un projet relatif à l'amélioration et à l'extension des installations du triage de Saincaize.

Ce projet annule et remplace celui approuvé le 10 octobre 1941 au titre du programme quinquennal.

Les dispositions primitives n'ayant reçu qu'un commencement d'exécution, par suite de l'interdiction des Autorités occupantes, il nous a paru intéressant de faire bénéficier les installations de Saincaize des études réalisées entre temps sur les chantiers de triage dont il a été tenu compte dans le présent projet.

Je vous serais obligé de bien vouloir, après décision, me retourner un exemplaire dudit projet.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports
Direction Générale des Chemins de fer et des Transports
244, Boulevard Saint-Germain
- PARIS -

A183

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

C O P I E

Electrification de la banlieue
lyonnaise

Paris, le 26 janvier 1946

Tronçon Lyon-Saint-Paul
Lyon-Vaise

Comme suite à la décision
du Conseil du 23 janvier 1946.

Veg² 39 782 000-2
20

D. 321/10

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de soumettre à votre approbation, en deux exemplaires, un projet relatif à l'électrification de la section Lyon-Saint-Paul - Lyon-Vaise.

Ce projet ne figure pas au programme des travaux complémentaires de l'exercice 1946. Sa réalisation est subordonnée à l'électrification de la ligne de Paris à Lyon. Il figurera à un programme de travaux complémentaires ultérieur.

Je vous serais obligé néanmoins, étant donné l'intérêt qu'il y a à achever les études d'électrification, de bien vouloir prendre dès maintenant une décision du point de vue technique et de retourner un exemplaire du projet.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOLNIER.

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports
Direction Générale des Chemins de fer et des Transports
244, Boulevard Saint-Germain
- PARIS (7ème) -

1183

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

29 janvier 1946

D. 312/73
P.F. 4586

Comme suite à la décision du Conseil
du 23 janvier 1946.

Monsieur le Ministre,

La Compagnie du Midi détient, au titre de son domaine privé :

- 1.793 actions de la Société des Voies Ferrées des Landes,
- 166 actions de la Société des Voies Ferrées Départementales du Midi,
- 100 actions de la Société des Chemins de fer des Pyrénées Orientales.

Dans sa séance du 23 courant, notre Conseil a décidé de reprendre, aux conditions exposées dans la note ci-jointe, les actions susvisées, moyennant versement d'une somme globale de 353.844 fr.

J'ai l'honneur de vous demander de vouloir bien autoriser la réalisation de cette opération.

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

Le Président du Conseil d'Administration

signé : P. FOURNIER

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports
Direction Générale des Chemins de fer et des Transports.