Conseil d'Administration
Séance du 21 Juin 1939

Texte définitif

Séance du 21 juin 1939

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Texte définitif adopté dans la séance du 5 juillet 1939

Séance du 21 juin 1939

La séance est ouverte à 9 heures 30, sous la présidence de M.GUINAND, Président.

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

PORCHÉ
FOURNIER
DEROY
BOUFFANDEAU
BOURGIER
RUEFF
CLAPIER
ARON
BLUM-PICARD
CRESCENT

Théodore TISSIER
DAUTRY

de TARDE
TIRARD
MOREAU-NERET
René MAYER
GETTEN
THIRIEZ
GOY
FREDAULT

JACQUET
LIAUD
OURADOU
WINBERG

Excusés: M.GRUNEBAUM-BALLIN, qui s'est fait représenter pour le vote par M.le Vice-Président GRIMPRET, M.BARRÈS, qui s'est fait représenter pour le vote par M.FRÉDAULT, ainsi que MM.TOUTÉE, DEVINAT, LAURENT-ATTHALIN et PESCHAUD.

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

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par:

MM. CLAUDON, Commissaire du Gouvernement
RENDU, Commissaire adjoint.

Adoption du Procès-verbal

QUESTION 1 - Adoption du procès-verbal

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le procès-verbal de la séance du 7 juin 1939 est adopté à l'unanimité.

Départ de M.BOURGIER.

M. LE PRESIDENT fait savoir au Conseil que, par décret du 3 juin 1939, M.BOURGIER, Conseiller d'Etat, Directeur du Contrôle Financier et des Participations publiques au Ministère des Finances, a été nommé Président du Conseil d'Administration des Services Contractuels de la Compagnie des Messageries Maritimes. A la suite de cette désignation, M.BOURGIER va cesser de faire partie du Conseil d'Administration de la S.N.C.F. M. LE PRESIDENT est certain que le Conseil sera unanime à regretter le départ de M.BOURGIER et à le remercier du concours si précieux qu'il n'a cessé d'apporter à ses travaux. Il espère que M.BOURGIER conservera de son côté un bon souvenir de cette collaboration et il lui demande de bien vouloir, dans ses nouvelles fonctions, conserver les contacts qui sont indispensables entre la S.N.C.F. et les grandes Compagnies comme celle aux destinées de laquelle il va avoir l'honneur de présider.

M.BOURGIER remercie M.LE PRESIDENT des paroles élogieuses qu'il vient de prononcer. Ce n'est pas sans une certaine mélancolie qu'il est amené à quitter le Conseil d'Administration de la S.N.C.F. Non seulement il s'est trouvé appelé à participer étroitement à l'élaboration de la Convention du 31 août 1937 qui a créé la S.N.C.F., mais déjà, auparavant, en tant que membre du Conseil du Réseau de l'Etat, il avait appris à connaître et à aimer le chemin de fer. Il a trouvé, dans ces différentes fonctions, de très grandes satisfactions. Elles lui ont permis de se rendre

....

compte du rôle éminent que les chemins de fer jouent dans la vie du Pays. C'est justement en raison de la place que la S.N.C.F. occupe dans l'économie générale et les finances publiques qu'il estime indispensable que le Ministre des Finances ait, au Conseil d'Administration, des représentants directs qui puissent, d'autre part, suivre, au jour le jour, en accord avec la Direction Générale, les problèmes qui se posent et leur apporter les solutions les plus rapides.

Ses nouvelles fonctions ne lui permettant plus d'assurer une collaboration aussi étroite, M.BOURGIER a cru devoir résigner son mandat de membre du Conseil d'Administration de la Société Nationale. Il tient à remercier le Conseil de la bienveillance qu'il lui a toujours témoignée et prie particulièrement les représentants du personnel au sein du Conseil de se faire son interprète auprès de l'ensemble du personnel pour lui exprimer les très vifs regrets qu'il éprouve à se séparer de la grande famille des Cheminots.

M.BOURGIER assure M.LE PRESIDENT qu'il conservera un profond et fidèle souvenir de son passage au Chemin de fer et qu'il s'efforcera, dans ses nouvelles fonctions, d'établir, tant avec lui qu'avec M.le Directeur Général, dont il n'oubliera jamais le concours si vivant et si affectueux, les relations qui doivent exister entre la S.N.C.F. et la Compagnie des Messageries Maritimes, qui en assure en quelque sorte le prolongement vers la France d'outre-mer.

Comptes rendus

QUESTION II - Comptes rendus

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

M.LE BESNERAIS indique qu'en ce qui concerne le trafic, la situation s'est nettement améliorée depuis quelques semaines. C'est ainsi qu'à la fin de la 19ème semaine, les recettes faisaient ressortir, par rapport à 1938, et à tarification égale, une baisse de

....

trafic de 2,9 % pour les voyageurs et une augmentation de 7,7 % pour les marchandises, soit, pour l'ensemble du trafic-voyageurs et marchandises, une augmentation de 5 %.

Or, à la fin de la 23ème semaine, la baisse de trafic n'est plus que de 1,1 % pour les voyageurs au lieu de 2,9 % et l'augmentation, pour les marchandises, atteint 8,4 % au lieu de 7,7 %. En sorte que, pour l'ensemble du trafic-voyageurs et marchandises, l'augmentation passe de 5 % à 5,9 %.

Il en résulte que, par rapport aux prévisions budgétaires, la moins-value des recettes n'est plus que de 0,3 %, ce qui correspond, en valeur absolue et pour l'ensemble de l'année, à une moins-value de 100 M. seulement, alors qu'elle oscillait, il y a un mois, autour de 200 M.

Il semble d'ailleurs que la situation doive continuer à s'améliorer: en effet, le nombre de wagons chargés au cours de la 24ème semaine est supérieur de 3 % au chiffre de la semaine correspondante de 1938, alors qu'à la fin de la 23ème semaine, l'augmentation moyenne depuis le début de l'année n'était que de 1,1 %.

Au point de vue de la marche du service, M.LE BESNERAIS signale qu'il n'y a pas eu d'incidents graves, sauf que la circulation a été interrompue aux environs de Lisieux où les éboulements de terrains provoqués par la crue subite d'un ruisseau, l'Orbiquet, ont coupé les voies sur plusieurs centaines de mètres. D'autre part, le 16 juin, dans la Région Sud-Est, non loin du Puy, un train de voyageurs a tamponné le train de marchandises qui le précédait. Ces deux trains se suivaient à 20 minutes d'intervalle, mais le premier avait dû réduire sa vitesse et n'avait pas assuré sa couverture dans les conditions fixées par le règlement. Quelques voyageurs ont été légèrement blessés.

....

M.LE BESNERAIS informe, enfin, le Conseil qu'il a décidé de réunir, tous les ans, en une sorte de congrès, les inspecteurs d'exploitation, d'une part, les chefs de dépôts, d'autre part, enfin, les chefs de section. Il est persuadé que cette mesure facilitera les échanges de vues entre agents de même catégorie pour le plus grand bien du service.

La première réunion des inspecteurs d'exploitation a eu lieu à Strasbourg et il n'a pu y assister. Celle des chefs de dépôts s'est tenue à Dijon la semaine dernière et M.LE BESNERAIS a été heureux de constater combien ces agents prenaient à coeur leur métier. Il les a remerciés des résultats obtenus grâce à leurs efforts et leur a rappelé que leur devoir ne consistait pas simplement à assurer le service, mais qu'ils devaient, en outre, s'intéresser à leurs subordonnés et les connaître personnellement.

M.LE PRESIDENT félicite, au nom du Conseil, M.LE BESNERAIS de son initiative heureuse, qui est de nature à resserrer plus étroitement encore les liens de collaboration qui unissent la S.N.C.F. et son personnel.

2°) Trésorerie -

M.LE BESNERAIS rend compte de la situation de trésorerie.

Marchés et Commandes.

QUESTION III - Marchés et Commandes

1°) 6ème avenant au traité avec la Société Nord-Lumière (Le Triphasé) pour fourniture d'énergie électrique nécessaire aux installations de la gare de Paris-Est et à diverses gares de la banlieue - Région Est - (Redevance annuelle ramenée de 3.144.344 fr en 1938 à 2.510.000 fr environ pour 1939.

M.CRESCENT, Rapporteur, expose que la Direction Générale présente au Conseil un 6ème avenant à un traité avec la Société

....

Nord-Lumière (Le Triphasé), pour fourniture d'énergie électrique nécessaire aux installations de la gare de Paris-Est et à diverses gares de la banlieue - Région Est -

D'après les renseignements fournis et annexés au dossier communiqué par la Direction Générale, le nouvel avenant conduit à des prix unitaires au kilowatt-heure sensiblement plus avantageux que les anciens prix.

C'est ainsi que, pour les fournitures faites aux deux postes prévus à l'article 6 de l'avenant, c'est-à-dire au poste de la gare de Pantin (2.000 kwh) et au poste de Pantin-Maggi (100 kwh), le tarif au kwh pour une consommation d'environ 5.500.000 kwh et pour une puissance un peu supérieure à 2.000 kwh est passé de $0^f,5677$ avec l'ancien tarif à $0^f,4533$ avec le nouveau tarif.

L'avantage est donc substantiel, puisqu'il est de l'ordre de 600.000 fr. par an, pour une consommation moyenne de 5.500.000 kwh.

M.CRESCENT ne peut donc que proposer au Conseil d'approuver le 6ème avenant au traité de fourniture d'énergie électrique entre la S.N.C.F. et la Société Nord-Lumière.

Il croit devoir, toutefois, à l'occasion de la présentation de cet avenant, présenter les observations suivantes: Tout d'abord, si la Direction de l'Electricité et le Service de la Voie et Bâtiments de la Région Est ont obtenu les réductions de tarifs en question, c'est en exécution d'un décret du 13 janvier 1938, publié au Journal Officiel du 12 février 1938, qui prescrit à la Société Nord-Lumière d'appliquer les tarifs qui sont exactement reproduits à l'article 2 de l'avenant n° 6 au traité initial passé avec le Nord-Lumière.

....

Les réductions obtenues ne sont donc pas dues à l'initiative des services de la S.N.C.F., qui ont toutefois fait preuve de vigilance pour en revendiquer l'application en l'espèce.

Mais cette vigilance doit s'étendre rapidement à d'autres traités analogues et il y a lieu d'attirer l'attention de la Direction Générale sur ce point.

D'autre part, M.CRESCENT a été amené à examiner à différentes reprises les traités de fourniture d'énergie électrique passés entre la S.N.C.F. et divers fournisseurs.

Une série importante de traités analogues a été examinée, notamment au cours de la séance du 22 juin 1938 du Conseil d'Administration, et le Conseil a adopté, au cours de la dite séance, une disposition tendant à l'établissement de formules-types (M.le Directeur Général en envisageait 4 ou 5).

Or, il se trouve que le Conseil est actuellement saisi d'un 6ème avenant à un traité en date du 24 juillet 1913, dont les avenants précédents portent les dates suivantes:

- 1er avenant ..... 17 novembre 1916
- 2ème - ..... 24 février 1921
- 3ème - ..... 24 janvier 1929
- 4ème - ..... 6 février 1930
- 5ème - ..... 23 avril 1931

Il semble à M.CRESCENT qu'il eût été préférable de profiter de l'occasion pour réaliser une des formules-types réclamées par le Conseil, et de se débarrasser d'un fatras d'avenants dont la consultation avec références au traité initial est de nature non seulement à faire perdre le temps

.....

des agents, mais encore à compliquer l'examen des dossiers. Dans ces conditions, M.CRESCENT, tout en proposant au Conseil d'Administration d'approuver le 6ème avenant, insiste pour que les formules-types soient enfin établies; ces formules ne dispenseront pas de la passation d'avenants, mais elles auront au moins le mérite de contenir, d'une manière générale, comme les Cahiers des Charges de l'Administration des Travaux Publics, les clauses techniques qui sont toujours les mêmes pour tous les points du territoire, et de ne laisser à régler par avenants que les clauses financières qui ne comprendront qu'un seul article des formules-types et dont la lecture, et surtout l'intelligence, seront simplifiées d'autant.

M.CRESCENT insiste donc vivement pour que la Direction Générale soit invitée à nouveau à établir des formules-types pour la passation de tous les contrats en vue de la fourniture d'énergie électrique à la S.N.C.F.

M.LE BESNERAIS est tout à fait d'accord pour hâter l'établissement de ces formules-types. Il va voir où en est la question et s'efforcera de la faire aboutir au plus vite.

M.LE PRESIDENT déclare qu'il sera donné rapidement suite aux observations de M.CRESCENT. Il met aux voix les propositions du Rapporteur, qui sont adoptées à l'unanimité (MM.GETTEN et René MAYER ayant déclaré ne pas prendre part au vote).

....

2º) Marchés pour l'acquisition d'éléments de piles et d'accessoires destinés à l'entretien des installations de signalisation électrique pendant le 2ème semestre 1939 (dont un marché de 14.135.907 fr avec la Société "Le Carbone Lorraine") - Ensemble des Régions -

M. CRESCENT, Rapporteur, expose que les deux marchés soumis au Conseil comportent une dépense totale de 14.949.370 fr, dont 14.135.907 fr,50 pour le marché conclu avec la Société "Le Carbone Lorraine" et 813.462 fr50 pour le marché passé avec la Société de la "Pile Lechanché". Ces contrats ont pour objet l'acquisition d'éléments de piles et accessoires destinés à l'entretien des installations de signalisation électrique de la S.N.C.F. pendant le 2ème semestre de 1939. Le Conseil a déjà été appelé à examiner un certain nombre de marchés analogues. Les premiers étaient conclus avec un seul fournisseur, la Société "Le Carbone Lorraine"; ils ont été examinés par le Conseil au cours de ses séances du 2 mars 1938 (marché de 2.437.000 fr), du 1er juin 1938 (marché de 4.461.750 fr) et du 7 septembre 1938 (marché de 13.116.800 fr).

Le 18 janvier 1939, le Conseil a eu à connaître de marchés pour les mêmes fournitures, mais une nouvelle entreprise, la Société de la "Pile Leclanché" avait été appelée à faire des offres et avait reçu commande pour une somme de 755.000 francs, la commande confiée à la Société "Le Carbone Lorraine" étant de 11.115.820 fr.

Les marchés soumis aujourd'hui au Conseil atteignent un montant total de près de 15 millions. En ce qui concerne les prix, ils comportent une majoration de 1,3 % pour les éléments complets et de 1,1 % pour les accessoires.

.....

M. CRESCENT rappelle que ces marchés ont trait à des fournitures auxquelles chaque Réseau procédait autrefois individuellement et qui, aujourd'hui, font l'objet de commandes présentées semestriellement et pour l'ensemble des Régions. Il rappelle également qu'au cours de la séance du 18 janvier 1939, M. le Président avait tenu à rendre hommage à l'effort de normalisation et de simplification accompli en la matière par le Service Commercial des Installations Fixes. Or, non seulement cet effort n'a pas fléchi, mais il a été encore accentué et le nombre des modèles de piles à utiliser par les différentes Régions a été encore réduit.

D'autre part, les Services auraient désiré passer à la Société de la "Pile Leclanché" une part plus importante de la commande, afin de mettre en balance les deux seuls fournisseurs possibles. Malheureusement, cette Société, qui commence seulement ses fournitures, n'a pu les mettre encore parfaitement au point : les Services n'ont donc pu lui réserver qu'une part peu importante de la commande, ainsi qu'il avait été fait antérieurement.

M. CRESCENT se plait à constater une fois de plus la vigilance des Services et propose au Conseil d'approuver les deux marchés en question.

M. LE PRESIDENT met aux voix les propositions du Rapporteur, qui sont adoptées à l'unanimité.

3°) Marché avec la Société de DIETRICH pour la fourniture de 5 autorails à gazogène et d'organes de rechange (10.150.880 fr)

M. JACQUET, Rapporteur, expose que la commande de 5 autorails à la Maison Dietrich a été autorisée par dépêche ministérielle du 3 février 1939.

Ces engins se rattachent au prototype commandé en 1936 et qu'un certain nombre de Membres du Conseil ont pu voir l'année dernière au cours d'un voyage de Paris à Rambouillet.

Le principal intérêt de cette construction consiste dans l'utilisation d'un carburant national, les qualités de robustesse des autorails construits par cette firme paraissant par ailleurs définitivement établies.

Le marché soumis aujourd'hui au Conseil fixe le prix de l'unité à 1.890.000 fr.

Le prix demandé est certes élevé si on le compare au prix du prototype (755.000 fr). Mais, outre que la commande en avait été passée en 1936 et que, depuis cette époque, tous les prix ont marqué une ascension en flèche, il faut tenir compte qu'il s'agissait d'un prototype pour lequel tous les éléments du prix de revient n'avaient pu être établis de façon précise.

Aussi, la comparaison pourra être plus judicieusement faite avec l'autorail de même marque avec moteur Diesel 320 CV, dont la commande a été dernièrement approuvée par la Commission des Marchés au prix de 1.760.000 fr.

Le prix de revient des deux types est sensiblement le même ou plutôt serait le même avec commande en Allemagne des boîtes de vitesse (type Mylins), soit : 1.845.000 fr.

Mais les usines Dietrich réalisent maintenant la fabrication de ces boîtes de vitesse pour les autorails à moteur Diesel.

Cette fabrication aboutit à une économie de 70.000 fr. Par ailleurs, s'agissant d'autorails de type courant, le constructeur a consenti un abattement de 15.000 fr, qui permet d'aboutir au prix de 1.760.000 fr.

....

Par contre, pour les autorails à gazogène, objet du présent marché, la construction en France des boîtes de vitesse ne représente aucune économie, l'outillage étant à créer. De plus, le constructeur n'est pas disposé à faire des sacrifices pour cette fourniture qui n'est pas le prolongement d'une série et qui présente des aléas.

Aussi, maintient-il son prix, sur la base d'un prix de revient de 1.845.000 fr, à augmenter de 20.000 fr pour la difficulté de construction de la boîte de vitesse spéciale.

Le Ministère de l'Economie Nationale s'oppose à l'achat en Allemagne de ladite boîte de vitesse.

Si la S.N.C.F. obtenait la levée de cette interdiction, le constructeur consentirait l'abandon des 20.000 fr précités. Il n'apparaît pas, dans les circonstances actuelles, qu'une intervention de la S.N.C.F. dans ce sens soit opportune.

Enfin, le constructeur ajoute une marge bénéficiaire de 33.000 fr aboutissant ainsi à un prix de 1.845.000 fr + 20.000 fr + 33.000 fr = 1.898.000 fr.

C'est sur cette base que le projet de marché a été envoyé pour observations à la division des Marchés. Avec ce prix de 1.898.000 fr, le seuil de revision était fixé à 5 %, la part raisonnable échappant aux révisions éventuelles à 10 %.

Deux autres solutions étaient proposées :

seuil de revision : néant - part raisonnable 10 % = 1.880.000 environ

seuil de revision : néant - part raisonnable 5 % = 1.860.000 environ

On sait quelle est l'importance de principe du seuil de revision.

.....

En l'espèce, cette importance est moindre pour deux raisons: en premier lieu, il n'y a pas de concurrence et, en second lieu, la durée du marché est assez longue pour qu'on puisse facilement prévoir que de 3,5 ou 10% le seuil de revision sera sûrement dépassé.

Toutefois, l'abandon pourrait constituer un précédent dangereux.

Aussi, après de nouvelles tractations, on a maintenu un seuil de revision à 3% avec part raisonnable de 10%, en obtenant un abattement de 8.000 fr sur le prix demandé.

Quant au marché , ses clauses sont les clauses habituelles des marchés de l'espèce. Les clauses de révision éventuelle des prix se réfèrent, pour les appointements et salaires, aux taux horaires moyens constatés par le Groupe des Industries métallurgiques de la Région Parisienne, pour les matières aux mercuriales habituelles.

Il n'y a rien à ajouter à la note qui a été distribuée en ce qui concerne le moteur.

Dans ces conditions, M. JACQUET propose au Conseil d'approuver le marché qui lui est soumis.

M. LE PRESIDENT remercie M. JACQUET de son intéressant rapport. Il met aux voix les propositions du Rapporteur, qui sont adoptées à l'unanimité.

4°) Marché avec le Comptoir Sidérurgique de France pour la fourniture de 13.450 T. environ de rails, éclisses et selles pour le 2ème semestre 1939. - Ensemble des Régions - (22.000.000 fr environ).

M. ARON, Rapporteur, rappelle que le Conseil a approuvé, dans sa séance du 19 avril 1939, une commande de rails et de

.....

menu matériel pour les besoins du premier trimestre, au prix de 1.455 fr la tonne de rail. Le Comptoir Sidérurgique, fournisseur unique, accepte, pour les besoins du second trimestre, le maintien de ce prix, le montant total de la commande étant de l'ordre de 22 M. de francs. L'application de la formule de variation donnerait une légère hausse. Dans ces conditions, M. ARON propose l'approbation du marché.

M. LE PRESIDENT met aux voix les propositions du Rapporteur, qui sont adoptées à l'unanimité.

Projets - QUESTION IV - Projets -

Gares de Nantes :
- déplacement de la ligne de Tours à Saint-Nazaire dans la traversée de la ville de Nantes:
- aménagement de la gare de Nantes-Orléans en gare centrale à voyageurs;
- suppression des passages à niveau de la rive gauche et aménagement de la gare Etat en gare centrale P.V. (235 M.)

M. René MAYER, Rapporteur, expose que le projet de travaux concernant la traversée de la Ville de Nantes est un projet qui est en cours depuis de longues années et qui est destiné à remédier à la situation, peut-être unique en France, de la Ville de Nantes qu'une voie ferrée coupe en plein centre et dans toute sa longueur, avec toutes les sujétions qu'entraîne pour la circulation une série de passages à niveau.

Origines - Il rappelle que, dès l'origine, lorsque, vers 1850, on a prolongé la ligne Paris-Tours jusqu'à l'Océan via Nantes, est apparu le désaccord entre l'Etat et la Ville : c'est alors que le Ministre des Travaux Publics et le Conseil Général des

.....

Ponts et Chaussées ont décidé, malgré l'opposition du Conseil Municipal de la Ville de Nantes, de donner à la voie ferrée le tracé qu'elle a actuellement. La Ville obtint seulement qu'une gare voyageurs fût créée en plein centre de la Ville, à la Bourse.

Cette situation est restée tolérable jusqu'à la guerre, mais les inconvénients sont devenus particulièrement sensibles au moment où, pour faire face au débarquement des troupes américaines dans les ports de l'Atlantique pendant la guerre, on a été amené à doubler la voie unique qui traversait la ville, en empiétant sur des quais qui servaient à la circulation des piétons et des véhicules. La chaussée latérale s'est ainsi trouvée réduite dans des proportions telles que la circulation y est devenue particulièrement difficile.

Le nouvel état de choses ainsi créé était non seulement inconfortable et dangereux pour le public, mais également préjudiciable à l'exploitation du chemin de fer, en raison des vitesses faibles auxquelles les trains sont obligés de circuler pendant la traversée de la ville.

De plus, de nombreux passages à niveau, aussi bien sur la ligne de St-Nazaire que sur le raccordement de l'Etat, gênent la circulation routière. En particulier, les véhicules qui empruntent les grands itinéraires et qui traversent Nantes, venant de Poitiers, des Sables d'Olonne ou de Bordeaux, en direction du Nord, sont d'abord arrêtés par le passage à niveau franchissant les voies qui desservent la gare de Nantes-Etat, puis, après avoir traversé le bras de La Madeleine, ils doivent encore traverser la ligne de Saint-Nazaire.

....

Projet initial de 1931 - Les études entreprises depuis longtemps par la Compagnie P.O. pour supprimer les passages à niveau de Nantes au moyen d'une déviation de la ligne de Saint-Nazaire aboutirent seulement il y a une dizaine d'années.

A cette époque, il avait été décidé de combler les deux bras de la Loire qui encadrent l'Ile Feydeau, afin de remédier aux dommages causés aux ouvrages d'art ainsi qu'aux maisons qui bordent le quai par l'amplitude des marées, conséquence des travaux d'aménagement du lit de la Loire Maritime. Il devenait alors possible de dévier la ligne de St-Nazaire dans l'un des bras comblés de la Loire.

Le projet d'ensemble a été dressé par la Compagnie d'Orléans avec l'accord du Réseau de l'Etat, en 1931. Il poursuivait deux buts : supprimer les passages à niveau et regrouper les installations du Chemin de fer. Une déviation entre les gares d'Orléans et de Chantenay était prévue, partie en tranchée dans les remblais récents, partie en souterrain. La gare d'Orléans devait assurer le trafic voyageurs et la gare Etat le trafic marchandises. Une gare de triage unique était prévue au Blottereau .

Mais, comme la suppression du passage à niveau de la gare d'Orléans éloignait le bâtiment des voyageurs de plusieurs centaines de mètres, la gare de la Bourse devait être encore plus fréquentée, d'où sa reconstruction était envisagée au voisinage de son emplacement actuel.

Le montant de l'ensemble du projet dressé à cette époque s'élevait à 199 M.

Cette dépense était répartie ainsi qu'il suit :

Participation de l'Etat	23 M.
Participation de la Ville de Nantes	23 M.
Participation du Département de la Loire Inférieure	5,5 M.

.....

Produit de surtaxes locales	45, 5 M.
Travaux complémentaires du Réseau d'Orléans et du Réseau de l'Etat	72 M.
Avance du Réseau d'Orléans sur le produit de surtaxes de transit	30 M.

Ces surtaxes de transit consistaient dans une majoration fictive de 4 km des transports de toute nature traversant Nantes. Leur rendement avait été déterminé au moyen de sondages et de données statistiques. Ces surtaxes ont été perçues mais leur produit n'a pas encore été, jusqu'à présent, dégagé des comptes d'exploitation. Quant aux surtaxes locales qui ont été instituées à cette époque, leur rendement accuse des moins-values importantes, en raison, notamment, des circonstances économiques qui ne sont pas restées ce qu'elles étaient au moment où les évaluations ont été faites.

Le Ministre des Finances s'opposa, en 1933, au projet de la Compagnie du P.O. dans sa forme initiale, estimant que la situation financière ne permettait pas d'entreprendre immédiatement un programme d'une telle importance. Aussi, le Ministre des Travaux Publics invita-t-il la Compagnie P.O. à présenter un projet en deux étapes, la première limitée aux travaux dont l'urgence était indiscutable.

Projet de 1935 - C'est ainsi que la Compagnie P.O. a été amenée à présenter, en 1933, et que le Ministre des Travaux Publics a approuvé en 1935, un projet relatif à une première tranche de travaux, comportant seulement en 1ère étape le déplacement de la ligne principale entre la gare d'Orléans et la gare de Chantenay.

La Convention prévoyait que les dépassements éventuels seraient partagés entre l'Etat, la Compagnie P.O. et les Chemins de fer de l'Etat au prorata de leurs engagements respectifs.

.....

Inversement, si le coût des travaux apparaissait inférieur aux prévisions, il était prévu une répartition analogue des économies ainsi faites.

Or, la combinaison financière s'est trouvée déséquilibrée du fait, d'une part, des hausses de prix très importantes qui sont survenues depuis 1936 et, d'autre part, des moins-values constatées dans le rendement escompté des surtaxes.

Quoiqu'il en soit, les travaux de déviation dans la traversée de Nantes, entrepris en 1936, ont été divisés en un certain nombre de lots d'exécution.

Premier lot.

Le premier lot comprenait essentiellement le franchissement du Canal de l'Erdre. Le présent projet modifie très légèrement les dispositions prévues et le complète notamment par la création d'un passage supérieur à l'emplacement du passage à niveau 309 (avenue Carnot).

Deuxième lot.

Le second lot prévoyait une tranchée couverte par parties, le remaniement de la gare de la Bourse et un souterrain entre la Bourse et Saint-Louis. Ces travaux ont fait l'objet d'un marché approuvé fin décembre 1937 par le Conseil d'Administration du P.O., sous réserve de ratification par la S.N.C.F. qui, étant donné pour lors les incertitudes quant à l'équilibre financier du projet, a refusé de le prendre en charge. Une nouvelle adjudication interviendra, après approbation, par le Conseil d'Administration de la S.N.C.F., du projet remanié pour tenir compte de la situation financière actuelle.

.....

Troisième lot -

Adjugé en 1935 à la Société des Batignolles, ce lot comprend essentiellement une tranchée couverte de 450 mètres en pleine rue, à partir de l'Eglise Saint-Louis. Ce travail s'est révélé très pénible, notamment en raison de l'exiguïté d'un chantier entre maisons. La Société des Batignolles, faisant valoir ses droits à résiliation, en raison de la hausse des prix, a obtenu cette résiliation. Les travaux ont néanmoins continué dans l'attente d'un accord sur de nouveaux prix. Cet accord n'ayant pu se réaliser avec l'entreprise, la décision a été prise d'arrêter les travaux et de remettre en adjudication les travaux du 3ème lot restant à faire, en y adjoignant au besoin une partie des travaux du 2ème lot.

Quatrième lot -

Le 4ème lot comprend principalement un souterrain de 1.200 mètres de longueur.

La Société des Batignolles est également adjudicataire de ce lot.

Négociations en vue d'un nouveau projet - De longues négociations ont été poursuivies avec la ville de Nantes pour remettre sur pied le projet. M. LEGOUX, Directeur de l'Exploitation de la Région Ouest, qui s'est occupé avec une grande activité de cette affaire et à qui on devra beaucoup si elle aboutit, avait espéré que la ville de Nantes donnerait son accord à un projet qui devait être présenté au Conseil en décembre dernier et qui ne comprenait pas la suppression du passage à niveau de l'avenue Carnot, ce qui a contribué à provoquer l'échec du projet en fin de l'année dernière.

.....

Les représentants de la municipalité ont fait connaître, en effet, dans une démarche auprès du Ministère des Travaux Publics le 21 décembre 1938, que la ville ne pourrait acepter qu'une participation supplémentaire limitée à 6 M. Le Ministre des Travaux Publics a bien voulu exercer, par lettre en date du 17 mai 1939, une pression amicale sur la municipalité, en insistant sur la nécessité d'aboutir à un accord pour que la situation actuelle reçoive les aménagements indispensables. Au cours d'une réunion officieuse récente en commission, le Conseil Municipal de Nantes paraît avoir donné son accord au Directeur de l'Exploitation de la Région Ouest sur les bases suivantes, qui sont acceptées par la Chambre de Commerce de Nantes et le Conseil Général du département. Si le Conseil d'Administration de la S.N.C.F. approuve les propositions qui lui sont soumises, le Conseil Municipal doit aussitôt ratifier officiellement l'engagement qu'il a pris officieusement.

Nouveau projet - M. René MAYER expose quelles sont les modifications apportées aux prévisions initiales.

Elles portent, à la fois, sur la consistance des travaux à exécuter et sur leur financement.

1°) Modifications apportées à la consistance des travaux.

La modification essentielle consiste dans la suppression de la gare de la Bourse.

En dehors de cette suppression, on doit mentionner les travaux d'élargissement du pont de la rue de Chevreul, dans le cadre du plan général d'aménagement de la ville de Nantes. D'autre part, on procédera à la construction d'un passage

.....

supérieur, en remplacement du passage à niveau n° 309 de l'avenue Carnot. Ce passage à niveau se trouve auprès du château de Nantes, au pied de la promenade de la reine Anne, qui conduit à la cathédrale. Sans faire l'objet d'une circulation intense, il est cependant fréquenté par les voitures qui traversent Nantes en direction de Poitiers, ou de Paris. La circulation deviendra du reste plus intense lorsque, la gare de la Bourse étant supprimée, la gare de Nantes-Orléans deviendra, en fait, la seule gare de voyageurs de la ville.

M. René MAYER estime que la suppression de ce passage à niveau trouve logiquement sa place dans le programme entrepris. Elle a, d'autre part, conduit à augmenter de 1 M. le montant de la participation de la S.N.C.F., représentant la capitalisation des frais de gardiennage du passage à niveau supprimé.

Enfin, la S.N.C.F. s'engagerait à présenter un projet pour l'établissement d'un ouvrage sous le nouveau raccordement entre les gares de Nantes-Etat et de Nantes-Orléans, en prolongement de l'avenue Carnot, lorsque sera mis à exécution le projet de construction des deux nouveaux ponts sur la Loire, permettant à la circulation routière de franchir le bras de la Madeleine et le bras de Pirmil en évitant la traversée de la ville.

La S.N.C.F. devra prendre l'engagement de participer à cette dépense, le jour où l'on prolongera l'avenue Carnot, à supposer même qu'elle n'ait pas à la prendre à sa charge en totalité. L'importance même de ces travaux montre qu'il ne s'agit pas d'un engagement immédiat et que l'affaire ne

.....

sera pas à examiner avant un avenir plus ou moins éloigné.

Le service voyageurs sera assuré exclusivement par la gare de Nantes-Orléans. Les services G.V. y seront également groupés. Les services P.V. seront assurés exclusivement par la gare de Nantes-Etat. Cette réorganisation, qui permettra d'assurer une exploitation plus économique, a fait l'objet d'un projet qui a déjà été présenté au Ministère des Travaux Publics.

La gare de Nantes-Orléans devra être aménagée pour répondre à sa nouvelle destination. Certaines voies sont actuellement raccordées à leurs deux extrémités aux voies principales ; par contre, deux voies impaires et trois voies paires sont en cul-de-sac. Inutilisables pour les trains, elles peuvant seulement recevoir à quai les autorails, en raison de leur faible longueur.

Il est indispensable de remanier ces installations et de raccorder toutes les voies de gare à leurs deux extrémités aux voies principales pour faire face au trafic-voyageurs plus important qui est prévu. Il sera, de plus, nécessaire d'allonger les passages souterrains déjà existants.

Dans la situation projetée, on disposera de 7 voies raccordées, d'une voie en cul-de-sac côté Paris pour recevoir les autorails, et d'une voie en cul-de-sac côté Saint-Nazaire pour les machines.

Ces transformations seront complétées par la modification des installations de signalisation de la gare. La situation actuelle ne permet pas un espacement entre circulations inférieur à 4 ou 5 minutes et il sera nécessaire d'améliorer cet état de choses pour répondre aux besoins nouveaux de l'exploitation.

.....

En ce qui concerne les installations de la rive gauche, le projet consiste essentiellement à remplacer le tracé actuel, qui coupe toutes les rues, par un nouveau tracé, qui constitue une liaison nouvelle, longue de 2 km, entre le pont franchissant le bras de La Madeleine et l'entrée de la gare de Nantes-Etat. Pour mener à bien ces travaux, on devra combler certaines zones basses et faire passer sur le viaduc plusieurs voies, particulièrement aux abords du pont de Pirmil et du Boulevard Victor-Hugo. Les trains de voyageurs en provenance de Pornic seront reçus directement à la gare de Nantes-Orléans ; quant aux trains de marchandises en provenance de la même direction, ils seront refoulés dans la gare de Nantes-Etat, après rebroussement sur la voie principale. Cette disposition n'offrira aucun inconvénient sérieux, le trafic n'étant pas très important dans cette direction et un projet plus onéreux, améliorant cette situation, ne se justifierait pas. La gare Etat sera aménagée en gare centrale P.V.; le projet a d'ailleurs déjà été présenté au Ministère des Travaux Publics.

Lorsque l'ensemble de ces travaux auront été menés à bien, on pourra envisager d'apporter certains remaniements au dépôt de la gare de Nantes-Orléans, travaux qui feront l'objet d'un projet spécial.

2°) <u>Modifications apportées au financement des travaux</u>.

Les nouvelles évaluations faites, qui tiennent compte des conditions économiques actuelles, conduisent à une dépense globale de 235 M., dont 210 M. en principal, et 25 M. de frais généraux.

.....

La dépense en principal se répartit ainsi :

Déviation de la ligne de Saint-Nazaire dans la traversée de la Ville de Nantes	156 M.
Remaniement de la gare de Nantes-Orléans	21 M.
Etablissement d'un nouveau raccordement entre les gares de Nantes-Etat et Nantes-Orléans	33 M.

Ce sont évidemment les travaux de déviation de la ligne de Saint-Nazaire qui sont de beaucoup le plus onéreux, mais le fait qu'ils ont été déjà commencés en rend l'achèvement indispensable, car il est absolument impossible de laisser en l'état les travaux qui défoncent actuellement, en son plein centre, la ville de Nantes.

Le modèle de délibération qui a été soumis au Conseil Municipal de la Ville de Nantes expose le détail des mesures projetées :

A) Participations.- Les collectivités intéressées participeront à l'augmentation des dépenses découlant de la hausse des prix, dans la limite de 80 %, au prorata de leurs engagements initiaux. En conséquence, les participations (en millions) sont arrêtées à :

Etat	41 M.4
Ville	41 M.4
Département	9 M.9
S.N.C.F.	80 M.2

La part de la Ville (41M.4) est représentée par :

- une contribution de 33 M. ;
- sa part dans la reconstruction de la gare de la Bourse dont elle a accepté la suppression définitive, et qui a été arbitrée à 4 M. ;
- la remise gratuite à l'Etat et à la S.N.C.F. de terrains situés dans l'Ile de Chaviré qui sont nécessaires pour l'agrandissement du port de Nantes. Ces apports sont évalués à 4 M.

.....

Une Convention entre l'Etat, la Ville et la S.N.C.F. règlera les modalités de remise des apports.

B) Avance.- Une avance de 20 M. de la S.N.C.F., à réaliser en obligations de chemins de fer, sera couverte par les surtaxes de transit et formera la contre-partie forfaitaire, prévue à la Convention du 10 novembre 1933, des allongements de distance qui seront considérés comme définitifs et incorporés dans les tableaux de distance.

C) Emprunts.- Le montant global des emprunts à couvrir par surtaxes locales a été fixé à 45 M.5 par la loi du 30 juin 1934, dont 40 M. pour le compte de la Ville de Nantes
et 5 M.5 pour le compte de la Chambre de Commerce.

29 M. ont été contractés pour la première étape des travaux. Les emprunts restant à contracter sont respectivement de 14 M.5 pour la Ville et 2 M. pour la Chambre de Commerce, soit, en tout, 45 M.5.

D) Allocation.- Une allocation de 5 M. de la Chambre de Commerce, non productive d'intérêts, sera remboursée au moyen du produit des surtaxes locales temporaires.

E) Surtaxes.- Les surtaxes actuellement perçues ont été établies par décrets :

a) du 26 novembre 1931, relatif à la passerelle de Nantes-Etat;

b) du 4 septembre 1932, relatif à l'extension des voies du quai Wilson;

c) du 29 novembre 1935, relatif aux travaux de la traversée de Nantes.

Elles seront remplacées par un régime unique conforme aux dispositions du décret-loi du 14 juin 1938 sur les surtaxes temporaires. Ce régime comporte deux innovations :

D'une part, au lieu de taux fixes, il est prévu des taux minima à appliquer immédiatement et des taux maxima, avec taux intermédiaires entre ces limites, qui pourront être substitués

aux premiers, sur demande de la Ville et de la Chambre de Commerce, après approbation du Ministre des Travaux Publics au cas où le produit des surtaxes deviendrait insuffisant.

D'autre part, si, en ce qui concerne les voyageurs et les bagages, le taux de la surtaxe est fixé, - comme c'était toujours le cas jusqu'ici,- en valeur absolue, suivant le prix du billet, il n'en est pas de même en ce qui concerne les marchandises G.V., P.V. ou vitesse unique de ou pour Nantes-Etat, Nantes-Orléans, Chantenay, Pont-Rousseau, Doulon et Saint-Joseph. Pour ces marchandises, en effet, la surtaxe à percevoir est proportionnelle au montant de la taxe de transport, avec minimum de perception de 2 fr par expédition. Cette formule, qui sera certainement appliquée dans d'autres cas, aura notamment pour effet d'éviter les discussions qui se font souvent jour, au moment de l'arrondissement des surtaxes, opposant les différents intérêts qui se trouvent souvent représentés dans les ports maritimes. Elle permettra aussi d'éviter les inégalités assez choquantes auxquelles conduit l'application d'une surtaxe fixe.

Le produit des surtaxes de transit qui sont maintenues, et des surtaxes locales nouvelles, qui ne sont d'ailleurs pas beaucoup plus élevées que les anciennes, calculé sur la base des résultats de l'exercice 1938,- qui sont inférieurs à ceux des années 1936 et 1937,- est évalué à 3.950.000 fr ou à 4.960.000 fr, suivant qu'on fait état des taux minima ou maxima.

Le produit de ces nouvelles surtaxes, dont la durée de perception demeure fixée à 30 ans, à dater du 1er octobre 1935, sera indivisément affecté à l'amortissement des différents emprunts déjà contractés et des emprunts restant à contracter (16,5 M.).

A partir de 1943, on prévoit un excédent annuel de 690.000fr environ, soit 21 % du montant de l'annuité, qui permettrait de rembourser l'allocation de la Chambre de Commerce.

On peut considérer que les dispositions financières qui ont été prévues réalisent l'équilibre de l'opération, bien que le projet comporte évidemment une certaine part d'aléa dans l'exécution. Il est toujours difficile de savoir à l'avance le coût exact de travaux comportant une part notable de travaux en souterrain dans une ville; on devra de plus donner suite à un certain nombre de réclamations présentées par des entrepreneurs, pour des travaux déjà commencés puis arrêtés; les éléments d'appréciation nécessaires ont été retenus et le devis du projet actuel a tenu compte de cette charge.

Il ne reste plus qu'à souhaiter d'obtenir, avec le concours de l'Administration Supérieure, que la ville de Nantes veuille bien confirmer officiellement les engagements pris par elle, en séance officieuse, vis-à-vis du Directeur de l'Exploitation de la Région Ouest. Si cette question est résolue la semaine prochaine, on pourra peut-être faire prendre, avant les vacances, un décret en Conseil d'Etat, permettant de réaliser les emprunts nécessaires pendant les derniers mois de l'année 1939. Dans ces conditions, les travaux seraient entrepris au début de l'année 1940 et pourraient être achevés dans un délai de deux ans ou de deux ans et demi .

M. LE PRESIDENT remercie M. René MAYER de son exposé très documenté et intéressant.

M. CRESCENT avait cru comprendre, au cours d'une conversation récente avec M. LEGOUX - avec qui il est en rapport à la Direction Générale des Ports et Voies Navigables - qu'un engagement définitif avait été d'ores et déjà pris par la ville de Nantes. Puisqu'il s'agissait seulement d'un engagement officieux, il croit devoir insister auprès de M. le Commissaire du

.....

Gouvernement pour que l'on demande à la Ville de prendre définitivement position aussi rapidement que possible.

M. LE BESNERAIS précise qu'une séance du Conseil Municipal doit être tenue vendredi ou samedi prochain.

M. CRESCENT souhaiterait que M. LE BESNERAIS charge M. LEGOUX de joindre ses efforts à ceux de M. le Commissaire du Gouvernement pour obtenir l'accord définitif et officiel de la Ville de Nantes.

M. LE PRESIDENT estime que cet accord doit être obtenu rapidement, l'exécution du projet devant présenter un intérêt réel pour la Ville de Nantes.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT rappelle que le Ministre des Travaux Publics a signalé, en termes particulièrement énergiques, à la Ville de Nantes, l'importance qui s'attachait à la réalisation du projet. Il tient à ajouter que, si l'on est en droit d'espérer que l'affaire aboutira, il convient de rendre hommage à l'habileté des négociateurs et au dévouement inlassable dont ont fait preuve les Services de la S.N.C.F. et tout particulièrement M. LEGOUX, Directeur de l'Exploitation de la Région Ouest.

M. LE PRESIDENT est heureux de ce témoignage. Il est certain que le Conseil d'Administration sera unanime pour demander à M. LE BESNERAIS de remercier, en son nom, M. LEGOUX. Ces remerciements s'adressent également à M. le Commissaire du Gouvernement pour l'aide particulièrement efficace qu'il a apportée aux négociateurs.

M. LE PRESIDENT met aux voix les propositions du Rapporteur qui sont adoptées à l'unanimité.

.....

Logements mis par la S.N.C.F. à la disposition de son personnel.

QUESTION V - Logements mis par la S.N.C.F. à la disposition de son personnel.

M.LE PRESIDENT rappelle que la notice qui a été distribuée aux Membres du Conseil expose très clairement les raisons pour lesquelles le Comité de Direction propose de relever le loyer des logements qu'elle met à la disposition de ses agents.

M.OURADOU déclare, au nom des représentants du personnel, ne pouvoir accepter une augmentation aussi importante que celle qui est envisagée, car cette mesure va compromettre gravement le budget familial des cheminots logés par la S.N.C.F. et ceux-ci ne manqueront pas de protester énergiquement.

Il estime, au surplus, que les raisons invoquées à l'appui de cette majoration des loyers ne sont pas justifiées et que le déficit, dont il est fait état en ce qui concerne la gestion des cités et logements mis à la disposition du personnel, a été exagéré. Il a, pour sa part, participé à la gestion des H.B.M. de la ville de Bondy qui comprend 210 logements. Or, le budget de cet organisme est à peu près en équilibre, malgré les loyers réduits en vigueur actuellement et qui s'établissent comme suit:

Salle commune et cuisine 1.361 fr.40

Deux pièces et cuisine 1.637 fr.50

Trois pièces et cuisine 1.936 fr.70

Les nouveaux prix des loyers, tels qu'ils sont soumis à l'approbation du Conseil, sont nettement supérieurs à ces chiffres et M.OURADOU fait remarquer que l'unification proposée aura pour résultat de majorer les loyers de 60 % à 100 %, ainsi que le prouve le tableau suivant:

....

Consistance du logement	Taux antérieurs Nord	Taux antérieurs Est	Taux proposés	Augmentation Nord	Augmentation Est
Salle commune et 1 pièce	876	996	1.680	804, soit près de 100 %	684, soit près de 70 %
Salle commune et 2 pièces	1.092	1.248	1.920	828, soit 75 %	672, soit près de 60 %
Salle commune et 3 pièces	1.308	1.500	2.400	1.092, soit 83 %	900, soit 60 %

Ces taux prohibitifs vont grever lourdement le budget des agents qui n'ont pu, par ailleurs, obtenir les relèvements de salaires qu'ils étaient en droit d'espérer, et les représentants du personnel ne peuvent pas souscrire à ces relèvements.

Au surplus, ils devraient, en bonne logique, entraîner automatiquement le relèvement du taux des indemnités de résidence. Sans doute, les indemnités de résidence accordées aux cheminots sont plus élevées que celles allouées aux fonctionnaires, mais il n'est pas possible de comparer la situation d'un agent de chemin de fer à celle d'un fonctionnaire, car ce dernier jouit d'avantages qui ne sont pas accordés aux cheminots.

En outre, le taux des loyers des logements à usage du personnel ne saurait être comparé au taux des loyers des logements ordinaires, étant donné que les premiers répondent aux besoins du service et entraînent certaines sujétions pour le personnel.

En tout état de cause et pour le cas où le Conseil ne suivrait pas les représentants du personnel et ne s'opposerait pas au relèvement proposé, M.OURADOU demande d'échelonner l'augmentation prévue sur une période plus longue que celle qui est envisagée.

M.LE PRESIDENT constate que M.OURADOU s'élève contre le principe du relèvement du taux des loyers des logements mis à la disposition du personnel et, subsidiairement, demande un

....

échelonnement plus large que celui envisagé. Il rappelle que, dans les propositions soumises au Conseil, la majoration des loyers ne doit pas s'appliquer brutalement, mais progressivement, puisqu'une première augmentation de 10 % seulement sera effectuée au 1er juillet prochain. Néanmoins, il se déclare prêt à faire étudier les mesures permettant de donner certaine satisfaction à M.OURADOU, dans l'ordre d'idée, suggéré par lui, d'un échelonnement plus large des augmentations proposées.

M.JACQUET précise que la demande subsidiaire des représentants du personnel ne porte pas seulement sur un échelonnement plus large des majorations dans le temps, mais encore sur une réduction de l'augmentation initiale de 10 % qui est prévue pour le 1er juillet et qui devrait être ramenée à 5 %.

M.LE PRESIDENT déclare que, pour sa part, il n'aurait pas d'objection à donner satisfaction au personnel sur ce double point d'une augmentation initiale ramenée à 5 % et d'un échelonnement plus large des augmentations ultérieures.

M.LE BESNERAIS déclare qu'il lui paraît possible de réaliser immédiatement un relèvement de 5 % au lieu de 10 %.

L'application immédiate du relèvement de 10 % aurait donné un supplément de recettes de 3 M., tandis qu'une majoration de 5 % ne produira que 1 M.5.

Il en résultera des retards dans la réduction du déficit, mais ces retards s'amortiront avec le temps, étant donné que les loyers seront ensuite majorés de la moitié seulement des augmentations du traitement fixe dont bénéficient les intéressés.

M.LE PRESIDENT se déclare heureux de pouvoir donner cette satisfaction au personnel, dont le Conseil cherche toujours à concilier les intérêts avec ceux de la Société Nationale.

....

Il met aux voix les propositions soumises au Conseil, compte tenu de la modification proposée par M.le Directeur Général.

Ces propositions sont adoptées à la majorité.

Unification des méthodes de versement et de ravitaillement des gares.

QUESTION VI - Unification des méthodes de versement et de ravitaillement des gares -

M.LE PRESIDENT rappelle qu'une note sur cette question a été distribuée aux Membres du Conseil et ajoute que le Comité de Direction propose d'en adopter les conclusions.

M.FILIPPI rappelle que la Société Nationale, dès sa création, s'est préoccupée d'unifier les méthodes en vigueur dans les différents Réseaux, en matière de versement et de ravitaillement des gares, méthodes qui variaient de réseau à réseau. Trois systèmes étaient en vigueur:

- dans le premier, les versements des gares et inversement leur ravitaillement en espèces étaient exclusivement effectués par boites finances, dont le transport était assuré par le Réseau lui-même. Ce système était appliqué par la Compagnie du Nord, dont le réseau était extrêmement dense et de dimensions relativement peu considérables;
- dans le deuxième, les disponibilités des gares étaient versées, soit à la poste, soit aux comptoirs de la Banque de France ou des grands Etablissements de Crédit. Inversement, les gares étaient alimentées par des chèques payables aux guichets de ces comptoirs. Les transports de fonds n'étaient utilisés par l'intermédiaire de gares-centres qu'en l'absence de tels comptoirs à proximité des gares. Il n'était fait aucun ravitaillement par l'intermédiaire de la poste. C'était le système en vigueur sur les Réseaux d'Alsace et de Lorraine, de l'Est et du P.L.M.;

....

- dans un troisième système, intermédiaire entre les deux premiers, les gares n'avaient de relations bancaires qu'avec les comptoirs de la Banque de France. Pour les localités où de tels comptoirs n'existaient pas, les gares versaient leurs disponibilités, soit en relation avec la Banque de France, soit à la poste. Inversement, le ravitaillement s'effectuait par l'intermédiaire des comptoirs de la Banque de France et des gares-centres. Ce système était en vigueur sur les Réseaux de l'Etat et du P.O.-Midi. Sur le Réseau de l'Etat, un certain nombre de gares étaient ravitaillées directement par l'intermédiaire de la poste.

La valeur de ces différents systèmes a été examinée, au double point de vue de la sécurité dans les transferts de fonds et de leur rendement. Ce rendement dépend, en effet, de la rapidité des transferts de fonds, de la réduction des fonds de roulement improductifs dans les établissements locaux et de la réduction des frais généraux d'administration.

De l'étude à laquelle il a été procédé, il découle que le procédé le plus pratique et le plus souple est l'utilisation, dans toute la mesure du possible, des moyens bancaires. Les versements des gares et leur ravitaillement seraient effectués par l'intermédiaire, soit des comptoirs de la Banque de France ou des grands Etablissements de Crédit, soit des bureaux de poste locaux. Ce n'est qu'exceptionnellement que l'on aurait recours aux transports d'espèces des gares d'origine aux gares centres ou inversement.

C'est ce système qu'il est proposé au Conseil d'adopter, étant entendu qu'en raison des nombreuses situations particulières qui se présentent et que l'on ne peut résoudre que par cas d'espèce, son application comporterait une certaine souplesse, notamment pour le choix à exercer entre le recours aux établissements bancaires ou à la poste.

.....

Dans l'ensemble, la formule qui est envisagée tend à recourir, d'une manière beaucoup plus large que dans le passé, aux moyens bancaires, pour assurer le transfert des fonds de la Société Nationale.

M.LE PRESIDENT met aux voix ces propositions, qui sont adoptées à l'unanimité.

Emprunts à long terme: compte rendu de M.LE BESNERAIS. -

QUESTION VII - Emprunts à long terme: compte rendu de M.LE BESNERAIS.

M.LE BESNERAIS rappelle que, par lettre du 11 mai, la S.N.C.F. avait demandé au Ministre des Finances l'autorisation de reprendre les émissions d'obligations aux guichets, pour pouvoir bénéficier de la réduction de moitié du tarif de l'impôt sur le revenu des capitaux mobiliers, prévue par le décret du 31 décembre 1938 pour les emprunts émis avant le 1er août 1939.

Par lettre du 9 juin 1939, le Ministre des Finances a répondu qu'il ne pouvait, dans les circonstances présentes, donner cette autorisation.

Ces deux lettres ont été distribuées aux Membres du Conseil.

M.LE PRESIDENT déclare que le Conseil en prend acte.

Questions diverses

Questions diverses.

Représentation de la Société Nationale au Port Autonome de Strasbourg.

M.LE PRESIDENT indique que le Comité de Direction propose au Conseil de désigner M.LE BESNERAIS, en remplacement de M.SURLEAU, pour représenter la Société Nationale au sein du

.....

Conseil d'Administration du Port autonome de Strasbourg.

Il met aux voix cette proposition, qui est adoptée à l'unanimité.

La séance est levée à 10 heures 40.

Le Vice-Président
du Conseil d'Administration
GRIMPRET

Le Président
du Conseil d'Administration
GUINAND

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Texte définitif adopté dans la séance du 5 juillet 1939

Séance du 21 juin 1939

La séance est ouverte à 9 heures 30, sous la présidence de M.GUINAND, Président.

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

PORCHÉ
FOURNIER
DEROY
BOUFFANDEAU
BOURGIER
RUEFF
CLAPIER
ARON
BLUM-PICARD
CRESCENT

Théodore TISSIER
DAUTRY

de TARDE
TIRARD
MOREAU-NERET
René MAYER
GETTEN
THIRIEZ
GOY
FREDAULT

JACQUET
LIAUD
OURADOU
WINBERG

Excusés: M.GRUNEBAUM-BALLIN, qui s'est fait représenter pour le vote par M.le Vice-Président GRIMPRET, M.BARRÈS, qui s'est fait représenter pour le vote par M.FRÉDAULT, ainsi que MM.TOUTÉE, DEVINAT, LAURENT-ATTHALIN et PESCHAUD.

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

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par:

MM. CLAUDON, Commissaire du Gouvernement
RENDU, Commissaire adjoint.

Adoption du Procès-verbal

QUESTION 1 - Adoption du procès-verbal

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le procès-verbal de la séance du 7 juin 1939 est adopté à l'unanimité.

Départ de M.BOURGIER.

M. LE PRESIDENT fait savoir au Conseil que, par décret du 3 juin 1939, M.BOURGIER, Conseiller d'Etat, Directeur du Contrôle Financier et des Participations publiques au Ministère des Finances, a été nommé Président du Conseil d'Administration des Services Contractuels de la Compagnie des Messageries Maritimes. A la suite de cette désignation, M.BOURGIER va cesser de faire partie du Conseil d'Administration de la S.N.C.F. M. LE PRESIDENT est certain que le Conseil sera unanime à regretter le départ de M.BOURGIER et à le remercier du concours si précieux qu'il n'a cessé d'apporter à ses travaux. Il espère que M.BOURGIER conservera de son côté un bon souvenir de cette collaboration et il lui demande de bien vouloir, dans ses nouvelles fonctions, conserver les contacts qui sont indispensables entre la S.N.C.F. et les grandes Compagnies comme celle aux destinées de laquelle il va avoir l'honneur de présider.

M.BOURGIER remercie M.LE PRESIDENT des paroles élogieuses qu'il vient de prononcer. Ce n'est pas sans une certaine mélancolie qu'il est amené à quitter le Conseil d'Administration de la S.N.C.F. Non seulement il s'est trouvé appelé à participer étroitement à l'élaboration de la Convention du 31 août 1937 qui a créé la S.N.C.F., mais déjà, auparavant, en tant que membre du Conseil du Réseau de l'Etat, il avait appris à connaître et à aimer le chemin de fer. Il a trouvé, dans ces différentes fonctions, de très grandes satisfactions. Elles lui ont permis de se rendre

....

compte du rôle éminent que les chemins de fer jouent dans la vie du Pays. C'est justement en raison de la place que la S.N.C.F. occupe dans l'économie générale et les finances publiques qu'il estime indispensable que le Ministre des Finances ait, au Conseil d'Administration, des représentants directs qui puissent, d'autre part, suivre, au jour le jour, en accord avec la Direction Générale, les problèmes qui se posent et leur apporter les solutions les plus rapides.

Ses nouvelles fonctions ne lui permettant plus d'assurer une collaboration aussi étroite, M.BOURGIER a cru devoir résigner son mandat de membre du Conseil d'Administration de la Société Nationale. Il tient à remercier le Conseil de la bienveillance qu'il lui a toujours témoignée et prie particulièrement les représentants du personnel au sein du Conseil de se faire son interprète auprès de l'ensemble du personnel pour lui exprimer les très vifs regrets qu'il éprouve à se séparer de la grande famille des Cheminots.

M.BOURGIER assure M.LE PRESIDENT qu'il conservera un profond et fidèle souvenir de son passage au Chemin de fer et qu'il s'efforcera, dans ses nouvelles fonctions, d'établir, tant avec lui qu'avec M.le Directeur Général, dont il n'oubliera jamais le concours si vivant et si affectueux, les relations qui doivent exister entre la S.N.C.F. et la Compagnie des Messageries Maritimes, qui en assure en quelque sorte le prolongement vers la France d'outre-mer.

Comptes rendus

QUESTION II - Comptes rendus

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

M.LE BESNERAIS indique qu'en ce qui concerne le trafic, la situation s'est nettement améliorée depuis quelques semaines. C'est ainsi qu'à la fin de la 19ème semaine, les recettes faisaient ressortir, par rapport à 1938, et à tarification égale, une baisse de

....

trafic de 2,9 % pour les voyageurs et une augmentation de 7,7 % pour les marchandises, soit, pour l'ensemble du trafic-voyageurs et marchandises, une augmentation de 5 %.

Or, à la fin de la 23ème semaine, la baisse de trafic n'est plus que de 1,1 % pour les voyageurs au lieu de 2,9 % et l'augmentation, pour les marchandises, atteint 8,4 % au lieu de 7,7 %. En sorte que, pour l'ensemble du trafic-voyageurs et marchandises, l'augmentation passe de 5 % à 5,9 %.

Il en résulte que, par rapport aux prévisions budgétaires, la moins-value des recettes n'est plus que de 0,3 %, ce qui correspond, en valeur absolue et pour l'ensemble de l'année, à une moins-value de 100 M. seulement, alors qu'elle oscillait, il y a un mois, autour de 200 M.

Il semble d'ailleurs que la situation doive continuer à s'améliorer: en effet, le nombre de wagons chargés au cours de la 24ème semaine est supérieur de 3 % au chiffre de la semaine correspondante de 1938, alors qu'à la fin de la 23ème semaine, l'augmentation moyenne depuis le début de l'année n'était que de 1,1 %.

Au point de vue de la marche du service, M.LE BESNERAIS signale qu'il n'y a pas eu d'incidents graves, sauf que la circulation a été interrompue aux environs de Lisieux où les éboulements de terrains provoqués par la crue subite d'un ruisseau, l'Orbiquet, ont coupé les voies sur plusieurs centaines de mètres. D'autre part, le 16 juin, dans la Région Sud-Est, non loin du Puy, un train de voyageurs a tamponné le train de marchandises qui le précédait. Ces deux trains se suivaient à 20 minutes d'intervalle, mais le premier avait dû réduire sa vitesse et n'avait pas assuré sa couverture dans les conditions fixées par le règlement. Quelques voyageurs ont été légèrement blessés.

....

M.LE BESNERAIS informe, enfin, le Conseil qu'il a décidé de réunir, tous les ans, en une sorte de congrès, les inspecteurs d'exploitation, d'une part, les chefs de dépôts, d'autre part, enfin, les chefs de section. Il est persuadé que cette mesure facilitera les échanges de vues entre agents de même catégorie pour le plus grand bien du service.

La première réunion des inspecteurs d'exploitation a eu lieu à Strasbourg et il n'a pu y assister. Celle des chefs de dépôts s'est tenue à Dijon la semaine dernière et M.LE BESNERAIS a été heureux de constater combien ces agents prenaient à coeur leur métier. Il les a remerciés des résultats obtenus grâce à leurs efforts et leur a rappelé que leur devoir ne consistait pas simplement à assurer le service, mais qu'ils devaient, en outre, s'intéresser à leurs subordonnés et les connaître personnellement.

M.LE PRESIDENT félicite, au nom du Conseil, M.LE BESNERAIS de son initiative heureuse, qui est de nature à resserrer plus étroitement encore les liens de collaboration qui unissent la S.N.C.F. et son personnel.

2°) Trésorerie -

M.LE BESNERAIS rend compte de la situation de trésorerie.

Marchés et Commandes.

QUESTION III - Marchés et Commandes

1°) 6ème avenant au traité avec la Société Nord-Lumière (Le Triphasé) pour fourniture d'énergie électrique nécessaire aux installations de la gare de Paris-Est et à diverses gares de la banlieue - Région Est - (Redevance annuelle ramenée de 3.144.344 fr en 1938 à 2.510.000 fr environ pour 1939.

M.CRESCENT, Rapporteur, expose que la Direction Générale présente au Conseil un 6ème avenant à un traité avec la Société

....

Nord-Lumière (Le Triphasé), pour fourniture d'énergie électrique nécessaire aux installations de la gare de Paris-Est et à diverses gares de la banlieue - Région Est -

D'après les renseignements fournis et annexés au dossier communiqué par la Direction Générale, le nouvel avenant conduit à des prix unitaires au kilowatt-heure sensiblement plus avantageux que les anciens prix.

C'est ainsi que, pour les fournitures faites aux deux postes prévus à l'article 6 de l'avenant, c'est-à-dire au poste de la gare de Pantin (2.000 kwh) et au poste de Pantin-Maggi (100 kwh), le tarif au kwh pour une consommation d'environ 5.500.000 kwh et pour une puissance un peu supérieure à 2.000 kwh est passé de $0^f,5677$ avec l'ancien tarif à $0^f,4533$ avec le nouveau tarif.

L'avantage est donc substantiel, puisqu'il est de l'ordre de 600.000 fr. par an, pour une consommation moyenne de 5.500.000 kwh.

M.CRESCENT ne peut donc que proposer au Conseil d'approuver le 6ème avenant au traité de fourniture d'énergie électrique entre la S.N.C.F. et la Société Nord-Lumière.

Il croit devoir, toutefois, à l'occasion de la présentation de cet avenant, présenter les observations suivantes: Tout d'abord, si la Direction de l'Electricité et le Service de la Voie et Bâtiments de la Région Est ont obtenu les réductions de tarifs en question, c'est en exécution d'un décret du 13 janvier 1938, publié au Journal Officiel du 12 février 1938, qui prescrit à la Société Nord-Lumière d'appliquer les tarifs qui sont exactement reproduits à l'article 2 de l'avenant n° 6 au traité initial passé avec le Nord-Lumière.

....

Les réductions obtenues ne sont donc pas dues à l'initiative des services de la S.N.C.F., qui ont toutefois fait preuve de vigilance pour en revendiquer l'application en l'espèce.

Mais cette vigilance doit s'étendre rapidement à d'autres traités analogues et il y a lieu d'attirer l'attention de la Direction Générale sur ce point.

D'autre part, M.CRESCENT a été amené à examiner à différentes reprises les traités de fourniture d'énergie électrique passés entre la S.N.C.F. et divers fournisseurs.

Une série importante de traités analogues a été examinée, notamment au cours de la séance du 22 juin 1938 du Conseil d'Administration, et le Conseil a adopté, au cours de la dite séance, une disposition tendant à l'établissement de formules-types (M.le Directeur Général en envisageait 4 ou 5).

Or, il se trouve que le Conseil est actuellement saisi d'un 6ème avenant à un traité en date du 24 juillet 1913, dont les avenants précédents portent les dates suivantes:

- 1er avenant ..... 17 novembre 1916
- 2ème - ..... 24 février 1921
- 3ème - ..... 24 janvier 1929
- 4ème - ..... 6 février 1930
- 5ème - ..... 23 avril 1931

Il semble à M.CRESCENT qu'il eût été préférable de profiter de l'occasion pour réaliser une des formules-types réclamées par le Conseil, et de se débarrasser d'un fatras d'avenants dont la consultation avec références au traité initial est de nature non seulement à faire perdre le temps

.....

des agents, mais encore à compliquer l'examen des dossiers. Dans ces conditions, M.CRESCENT, tout en proposant au Conseil d'Administration d'approuver le 6ème avenant, insiste pour que les formules-types soient enfin établies; ces formules ne dispenseront pas de la passation d'avenants, mais elles auront au moins le mérite de contenir, d'une manière générale, comme les Cahiers des Charges de l'Administration des Travaux Publics, les clauses techniques qui sont toujours les mêmes pour tous les points du territoire, et de ne laisser à régler par avenants que les clauses financières qui ne comprendront qu'un seul article des formules-types et dont la lecture, et surtout l'intelligence, seront simplifiées d'autant.

M.CRESCENT insiste donc vivement pour que la Direction Générale soit invitée à nouveau à établir des formules-types pour la passation de tous les contrats en vue de la fourniture d'énergie électrique à la S.N.C.F.

M.LE BESNERAIS est tout à fait d'accord pour hâter l'établissement de ces formules-types. Il va voir où en est la question et s'efforcera de la faire aboutir au plus vite.

M.LE PRESIDENT déclare qu'il sera donné rapidement suite aux observations de M.CRESCENT. Il met aux voix les propositions du Rapporteur, qui sont adoptées à l'unanimité (MM.GETTEN et René MAYER ayant déclaré ne pas prendre part au vote).

....

2º) Marchés pour l'acquisition d'éléments de piles et d'accessoires destinés à l'entretien des installations de signalisation électrique pendant le 2ème semestre 1939 (dont un marché de 14.135.907 fr avec la Société "Le Carbone Lorraine") - Ensemble des Régions -

M. CRESCENT, Rapporteur, expose que les deux marchés soumis au Conseil comportent une dépense totale de 14.949.370 fr, dont 14.135.907 fr,50 pour le marché conclu avec la Société "Le Carbone Lorraine" et 813.462 fr50 pour le marché passé avec la Société de la "Pile Lechanché". Ces contrats ont pour objet l'acquisition d'éléments de piles et accessoires destinés à l'entretien des installations de signalisation électrique de la S.N.C.F. pendant le 2ème semestre de 1939. Le Conseil a déjà été appelé à examiner un certain nombre de marchés analogues. Les premiers étaient conclus avec un seul fournisseur, la Société "Le Carbone Lorraine"; ils ont été examinés par le Conseil au cours de ses séances du 2 mars 1938 (marché de 2.437.000 fr), du 1er juin 1938 (marché de 4.461.750 fr) et du 7 septembre 1938 (marché de 13.116.800 fr).

Le 18 janvier 1939, le Conseil a eu à connaître de marchés pour les mêmes fournitures, mais une nouvelle entreprise, la Société de la "Pile Leclanché" avait été appelée à faire des offres et avait reçu commande pour une somme de 755.000 francs, la commande confiée à la Société "Le Carbone Lorraine" étant de 11.115.820 fr.

Les marchés soumis aujourd'hui au Conseil atteignent un montant total de près de 15 millions. En ce qui concerne les prix, ils comportent une majoration de 1,3 % pour les éléments complets et de 1,1 % pour les accessoires.

.....

M. CRESCENT rappelle que ces marchés ont trait à des fournitures auxquelles chaque Réseau procédait autrefois individuellement et qui, aujourd'hui, font l'objet de commandes présentées semestriellement et pour l'ensemble des Régions. Il rappelle également qu'au cours de la séance du 18 janvier 1939, M. le Président avait tenu à rendre hommage à l'effort de normalisation et de simplification accompli en la matière par le Service Commercial des Installations Fixes. Or, non seulement cet effort n'a pas fléchi, mais il a été encore accentué et le nombre des modèles de piles à utiliser par les différentes Régions a été encore réduit.

D'autre part, les Services auraient désiré passer à la Société de la "Pile Leclanché" une part plus importante de la commande, afin de mettre en balance les deux seuls fournisseurs possibles. Malheureusement, cette Société, qui commence seulement ses fournitures, n'a pu les mettre encore parfaitement au point : les Services n'ont donc pu lui réserver qu'une part peu importante de la commande, ainsi qu'il avait été fait antérieurement.

M. CRESCENT se plait à constater une fois de plus la vigilance des Services et propose au Conseil d'approuver les deux marchés en question.

M. LE PRESIDENT met aux voix les propositions du Rapporteur, qui sont adoptées à l'unanimité.

3°) Marché avec la Société de DIETRICH pour la fourniture de 5 autorails à gazogène et d'organes de rechange (10.150.880 fr)

M. JACQUET, Rapporteur, expose que la commande de 5 autorails à la Maison Dietrich a été autorisée par dépêche ministérielle du 3 février 1939.

.....

Ces engins se rattachent au prototype commandé en 1936 et qu'un certain nombre de Membres du Conseil ont pu voir l'année dernière au cours d'un voyage de Paris à Rambouillet.

Le principal intérêt de cette construction consiste dans l'utilisation d'un carburant national, les qualités de robustesse des autorails construits par cette firme paraissant par ailleurs définitivement établies.

Le marché soumis aujourd'hui au Conseil fixe le prix de l'unité à 1.890.000 fr.

Le prix demandé est certes élevé si on le compare au prix du prototype (755.000 fr). Mais, outre que la commande en avait été passée en 1936 et que, depuis cette époque, tous les prix ont marqué une ascension en flèche, il faut tenir compte qu'il s'agissait d'un prototype pour lequel tous les éléments du prix de revient n'avaient pu être établis de façon précise.

Aussi, la comparaison pourra être plus judicieusement faite avec l'autorail de même marque avec moteur Diesel 320 CV, dont la commande a été dernièrement approuvée par la Commission des Marchés au prix de 1.760.000 fr.

Le prix de revient des deux types est sensiblement le même ou plutôt serait le même avec commande en Allemagne des boîtes de vitesse (type Mylins), soit : 1.845.000 fr.

Mais les usines Dietrich réalisent maintenant la fabrication de ces boîtes de vitesse pour les autorails à moteur Diesel.

Cette fabrication aboutit à une économie de 70.000 fr. Par ailleurs, s'agissant d'autorails de type courant, le constructeur a consenti un abattement de 15.000 fr, qui permet d'aboutir au prix de 1.760.000 fr.

....

Par contre, pour les autorails à gazogène, objet du présent marché, la construction en France des boîtes de vitesse ne représente aucune économie, l'outillage étant à créer. De plus, le constructeur n'est pas disposé à faire des sacrifices pour cette fourniture qui n'est pas le prolongement d'une série et qui présente des aléas.

Aussi, maintient-il son prix, sur la base d'un prix de revient de 1.845.000 fr, à augmenter de 20.000 fr pour la difficulté de construction de la boîte de vitesse spéciale.

Le Ministère de l'Economie Nationale s'oppose à l'achat en Allemagne de ladite boîte de vitesse.

Si la S.N.C.F. obtenait la levée de cette interdiction, le constructeur consentirait l'abandon des 20.000 fr précités. Il n'apparaît pas, dans les circonstances actuelles, qu'une intervention de la S.N.C.F. dans ce sens soit opportune.

Enfin, le constructeur ajoute une marge bénéficiaire de 33.000 fr aboutissant ainsi à un prix de 1.845.000 fr + 20.000 fr + 33.000 fr = 1.898.000 fr.

C'est sur cette base que le projet de marché a été envoyé pour observations à la division des Marchés. Avec ce prix de 1.898.000 fr, le seuil de revision était fixé à 5 %, la part raisonnable échappant aux révisions éventuelles à 10 %.

Deux autres solutions étaient proposées :

seuil de revision : néant - part raisonnable 10 % = 1.880.000 environ

seuil de revision : néant - part raisonnable 5 % = 1.860.000 environ

On sait quelle est l'importance de principe du seuil de revision.

.....

En l'espèce, cette importance est moindre pour deux raisons: en premier lieu, il n'y a pas de concurrence et, en second lieu, la durée du marché est assez longue pour qu'on puisse facilement prévoir que de 3,5 ou 10% le seuil de revision sera sûrement dépassé.

Toutefois, l'abandon pourrait constituer un précédent dangereux.

Aussi, après de nouvelles tractations, on a maintenu un seuil de revision à 3% avec part raisonnable de 10%, en obtenant un abattement de 8.000 fr sur le prix demandé.

Quant au marché , ses clauses sont les clauses habituelles des marchés de l'espèce. Les clauses de révision éventuelle des prix se réfèrent, pour les appointements et salaires, aux taux horaires moyens constatés par le Groupe des Industries métallurgiques de la Région Parisienne, pour les matières aux mercuriales habituelles.

Il n'y a rien à ajouter à la note qui a été distribuée en ce qui concerne le moteur.

Dans ces conditions, M. JACQUET propose au Conseil d'approuver le marché qui lui est soumis.

M. LE PRESIDENT remercie M. JACQUET de son intéressant rapport. Il met aux voix les propositions du Rapporteur, qui sont adoptées à l'unanimité.

4°) Marché avec le Comptoir Sidérurgique de France pour la fourniture de 13.450 T. environ de rails, éclisses et selles pour le 2ème semestre 1939. - Ensemble des Régions - (22.000.000 fr environ).

M. ARON, Rapporteur, rappelle que le Conseil a approuvé, dans sa séance du 19 avril 1939, une commande de rails et de

.....

menu matériel pour les besoins du premier trimestre, au prix de 1.455 fr la tonne de rail. Le Comptoir Sidérurgique, fournisseur unique, accepte, pour les besoins du second trimestre, le maintien de ce prix, le montant total de la commande étant de l'ordre de 22 M. de francs. L'application de la formule de variation donnerait une légère hausse. Dans ces conditions, M. ARON propose l'approbation du marché.

M. LE PRESIDENT met aux voix les propositions du Rapporteur, qui sont adoptées à l'unanimité.

Projets - QUESTION IV - Projets -

Gares de Nantes :
- déplacement de la ligne de Tours à Saint-Nazaire dans la traversée de la ville de Nantes:
- aménagement de la gare de Nantes-Orléans en gare centrale à voyageurs;
- suppression des passages à niveau de la rive gauche et aménagement de la gare Etat en gare centrale P.V. (235 M.)

M. René MAYER, Rapporteur, expose que le projet de travaux concernant la traversée de la Ville de Nantes est un projet qui est en cours depuis de longues années et qui est destiné à remédier à la situation, peut-être unique en France, de la Ville de Nantes qu'une voie ferrée coupe en plein centre et dans toute sa longueur, avec toutes les sujétions qu'entraîne pour la circulation une série de passages à niveau.

Origines - Il rappelle que, dès l'origine, lorsque, vers 1850, on a prolongé la ligne Paris-Tours jusqu'à l'Océan via Nantes, est apparu le désaccord entre l'Etat et la Ville : c'est alors que le Ministre des Travaux Publics et le Conseil Général des

.....

Ponts et Chaussées ont décidé, malgré l'opposition du Conseil Municipal de la Ville de Nantes, de donner à la voie ferrée le tracé qu'elle a actuellement. La Ville obtint seulement qu'une gare voyageurs fût créée en plein centre de la Ville, à la Bourse.

Cette situation est restée tolérable jusqu'à la guerre, mais les inconvénients sont devenus particulièrement sensibles au moment où, pour faire face au débarquement des troupes américaines dans les ports de l'Atlantique pendant la guerre, on a été amené à doubler la voie unique qui traversait la ville, en empiétant sur des quais qui servaient à la circulation des piétons et des véhicules. La chaussée latérale s'est ainsi trouvée réduite dans des proportions telles que la circulation y est devenue particulièrement difficile.

Le nouvel état de choses ainsi créé était non seulement inconfortable et dangereux pour le public, mais également préjudiciable à l'exploitation du chemin de fer, en raison des vitesses faibles auxquelles les trains sont obligés de circuler pendant la traversée de la ville.

De plus, de nombreux passages à niveau, aussi bien sur la ligne de St-Nazaire que sur le raccordement de l'Etat, gênent la circulation routière. En particulier, les véhicules qui empruntent les grands itinéraires et qui traversent Nantes, venant de Poitiers, des Sables d'Olonne ou de Bordeaux, en direction du Nord, sont d'abord arrêtés par le passage à niveau franchissant les voies qui desservent la gare de Nantes-Etat, puis, après avoir traversé le bras de La Madeleine, ils doivent encore traverser la ligne de Saint-Nazaire.

....

Projet initial de 1931 - Les études entreprises depuis longtemps par la Compagnie P.O. pour supprimer les passages à niveau de Nantes au moyen d'une déviation de la ligne de Saint-Nazaire aboutirent seulement il y a une dizaine d'années.

A cette époque, il avait été décidé de combler les deux bras de la Loire qui encadrent l'Ile Feydeau, afin de remédier aux dommages causés aux ouvrages d'art ainsi qu'aux maisons qui bordent le quai par l'amplitude des marées, conséquence des travaux d'aménagement du lit de la Loire Maritime. Il devenait alors possible de dévier la ligne de St-Nazaire dans l'un des bras comblés de la Loire.

Le projet d'ensemble a été dressé par la Compagnie d'Orléans avec l'accord du Réseau de l'Etat, en 1931. Il poursuivait deux buts : supprimer les passages à niveau et regrouper les installations du Chemin de fer. Une déviation entre les gares d'Orléans et de Chantenay était prévue, partie en tranchée dans les remblais récents, partie en souterrain. La gare d'Orléans devait assurer le trafic voyageurs et la gare Etat le trafic marchandises. Une gare de triage unique était prévue au Blottereau .

Mais, comme la suppression du passage à niveau de la gare d'Orléans éloignait le bâtiment des voyageurs de plusieurs centaines de mètres, la gare de la Bourse devait être encore plus fréquentée, d'où sa reconstruction était envisagée au voisinage de son emplacement actuel.

Le montant de l'ensemble du projet dressé à cette époque s'élevait à 199 M.

Cette dépense était répartie ainsi qu'il suit :

Participation de l'Etat	23 M.
Participation de la Ville de Nantes	23 M.
Participation du Département de la Loire Inférieure	5,5 M.

.....

Produit de surtaxes locales	45, 5 M.
Travaux complémentaires du Réseau d'Orléans et du Réseau de l'Etat	72 M.
Avance du Réseau d'Orléans sur le produit de surtaxes de transit	30 M.

Ces surtaxes de transit consistaient dans une majoration fictive de 4 km des transports de toute nature traversant Nantes. Leur rendement avait été déterminé au moyen de sondages et de données statistiques. Ces surtaxes ont été perçues mais leur produit n'a pas encore été, jusqu'à présent, dégagé des comptes d'exploitation. Quant aux surtaxes locales qui ont été instituées à cette époque, leur rendement accuse des moins-values importantes, en raison, notamment, des circonstances économiques qui ne sont pas restées ce qu'elles étaient au moment où les évaluations ont été faites.

Le Ministre des Finances s'opposa, en 1933, au projet de la Compagnie du P.O. dans sa forme initiale, estimant que la situation financière ne permettait pas d'entreprendre immédiatement un programme d'une telle importance. Aussi, le Ministre des Travaux Publics invita-t-il la Compagnie P.O. à présenter un projet en deux étapes, la première limitée aux travaux dont l'urgence était indiscutable.

Projet de 1935 - C'est ainsi que la Compagnie P.O. a été amenée à présenter, en 1933, et que le Ministre des Travaux Publics a approuvé en 1935, un projet relatif à une première tranche de travaux, comportant seulement en 1ère étape le déplacement de la ligne principale entre la gare d'Orléans et la gare de Chantenay.

La Convention prévoyait que les dépassements éventuels seraient partagés entre l'Etat, la Compagnie P.O. et les Chemins de fer de l'Etat au prorata de leurs engagements respectifs.

.....

Inversement, si le coût des travaux apparaissait inférieur aux prévisions, il était prévu une répartition analogue des économies ainsi faites.

Or, la combinaison financière s'est trouvée déséquilibrée du fait, d'une part, des hausses de prix très importantes qui sont survenues depuis 1936 et, d'autre part, des moins-values constatées dans le rendement escompté des surtaxes.

Quoiqu'il en soit, les travaux de déviation dans la traversée de Nantes, entrepris en 1936, ont été divisés en un certain nombre de lots d'exécution.

Premier lot.

Le premier lot comprenait essentiellement le franchissement du Canal de l'Erdre. Le présent projet modifie très légèrement les dispositions prévues et le complète notamment par la création d'un passage supérieur à l'emplacement du passage à niveau 309 (avenue Carnot).

Deuxième lot.

Le second lot prévoyait une tranchée couverte par parties, le remaniement de la gare de la Bourse et un souterrain entre la Bourse et Saint-Louis. Ces travaux ont fait l'objet d'un marché approuvé fin décembre 1937 par le Conseil d'Administration du P.O., sous réserve de ratification par la S.N.C.F. qui, étant donné pour lors les incertitudes quant à l'équilibre financier du projet, a refusé de le prendre en charge. Une nouvelle adjudication interviendra, après approbation, par le Conseil d'Administration de la S.N.C.F., du projet remanié pour tenir compte de la situation financière actuelle.

.....

Troisième lot -

Adjugé en 1935 à la Société des Batignolles, ce lot comprend essentiellement une tranchée couverte de 450 mètres en pleine rue, à partir de l'Eglise Saint-Louis. Ce travail s'est révélé très pénible, notamment en raison de l'exiguïté d'un chantier entre maisons. La Société des Batignolles, faisant valoir ses droits à résiliation, en raison de la hausse des prix, a obtenu cette résiliation. Les travaux ont néanmoins continué dans l'attente d'un accord sur de nouveaux prix. Cet accord n'ayant pu se réaliser avec l'entreprise, la décision a été prise d'arrêter les travaux et de remettre en adjudication les travaux du 3ème lot restant à faire, en y adjoignant au besoin une partie des travaux du 2ème lot.

Quatrième lot -

Le 4ème lot comprend principalement un souterrain de 1.200 mètres de longueur.

La Société des Batignolles est également adjudicataire de ce lot.

Négociations en vue d'un nouveau projet - De longues négociations ont été poursuivies avec la ville de Nantes pour remettre sur pied le projet. M. LEGOUX, Directeur de l'Exploitation de la Région Ouest, qui s'est occupé avec une grande activité de cette affaire et à qui on devra beaucoup si elle aboutit, avait espéré que la ville de Nantes donnerait son accord à un projet qui devait être présenté au Conseil en décembre dernier et qui ne comprenait pas la suppression du passage à niveau de l'avenue Carnot, ce qui a contribué à provoquer l'échec du projet en fin de l'année dernière.

.....

Les représentants de la municipalité ont fait connaître, en effet, dans une démarche auprès du Ministère des Travaux Publics le 21 décembre 1938, que la ville ne pourrait acepter qu'une participation supplémentaire limitée à 6 M. Le Ministre des Travaux Publics a bien voulu exercer, par lettre en date du 17 mai 1939, une pression amicale sur la municipalité, en insistant sur la nécessité d'aboutir à un accord pour que la situation actuelle reçoive les aménagements indispensables. Au cours d'une réunion officieuse récente en commission, le Conseil Municipal de Nantes paraît avoir donné son accord au Directeur de l'Exploitation de la Région Ouest sur les bases suivantes, qui sont acceptées par la Chambre de Commerce de Nantes et le Conseil Général du département. Si le Conseil d'Administration de la S.N.C.F. approuve les propositions qui lui sont soumises, le Conseil Municipal doit aussitôt ratifier officiellement l'engagement qu'il a pris officieusement.

Nouveau projet - M. René MAYER expose quelles sont les modifications apportées aux prévisions initiales.

Elles portent, à la fois, sur la consistance des travaux à exécuter et sur leur financement.

1°) Modifications apportées à la consistance des travaux.

La modification essentielle consiste dans la suppression de la gare de la Bourse.

En dehors de cette suppression, on doit mentionner les travaux d'élargissement du pont de la rue de Chevreul, dans le cadre du plan général d'aménagement de la ville de Nantes. D'autre part, on procédera à la construction d'un passage

.....

supérieur, en remplacement du passage à niveau n° 309 de l'avenue Carnot. Ce passage à niveau se trouve auprès du château de Nantes, au pied de la promenade de la reine Anne, qui conduit à la cathédrale. Sans faire l'objet d'une circulation intense, il est cependant fréquenté par les voitures qui traversent Nantes en direction de Poitiers, ou de Paris. La circulation deviendra du reste plus intense lorsque, la gare de la Bourse étant supprimée, la gare de Nantes-Orléans deviendra, en fait, la seule gare de voyageurs de la ville.

M. René MAYER estime que la suppression de ce passage à niveau trouve logiquement sa place dans le programme entrepris. Elle a, d'autre part, conduit à augmenter de 1 M. le montant de la participation de la S.N.C.F., représentant la capitalisation des frais de gardiennage du passage à niveau supprimé.

Enfin, la S.N.C.F. s'engagerait à présenter un projet pour l'établissement d'un ouvrage sous le nouveau raccordement entre les gares de Nantes-Etat et de Nantes-Orléans, en prolongement de l'avenue Carnot, lorsque sera mis à exécution le projet de construction des deux nouveaux ponts sur la Loire, permettant à la circulation routière de franchir le bras de la Madeleine et le bras de Pirmil en évitant la traversée de la ville.

La S.N.C.F. devra prendre l'engagement de participer à cette dépense, le jour où l'on prolongera l'avenue Carnot, à supposer même qu'elle n'ait pas à la prendre à sa charge en totalité. L'importance même de ces travaux montre qu'il ne s'agit pas d'un engagement immédiat et que l'affaire ne

.....

sera pas à examiner avant un avenir plus ou moins éloigné.

Le service voyageurs sera assuré exclusivement par la gare de Nantes-Orléans. Les services G.V. y seront également groupés. Les services P.V. seront assurés exclusivement par la gare de Nantes-Etat. Cette réorganisation, qui permettra d'assurer une exploitation plus économique, a fait l'objet d'un projet qui a déjà été présenté au Ministère des Travaux Publics.

La gare de Nantes-Orléans devra être aménagée pour répondre à sa nouvelle destination. Certaines voies sont actuellement raccordées à leurs deux extrémités aux voies principales ; par contre, deux voies impaires et trois voies paires sont en cul-de-sac. Inutilisables pour les trains, elles peuvant seulement recevoir à quai les autorails, en raison de leur faible longueur.

Il est indispensable de remanier ces installations et de raccorder toutes les voies de gare à leurs deux extrémités aux voies principales pour faire face au trafic-voyageurs plus important qui est prévu. Il sera, de plus, nécessaire d'allonger les passages souterrains déjà existants.

Dans la situation projetée, on disposera de 7 voies raccordées, d'une voie en cul-de-sac côté Paris pour recevoir les autorails, et d'une voie en cul-de-sac côté Saint-Nazaire pour les machines.

Ces transformations seront complétées par la modification des installations de signalisation de la gare. La situation actuelle ne permet pas un espacement entre circulations inférieur à 4 ou 5 minutes et il sera nécessaire d'améliorer cet état de choses pour répondre aux besoins nouveaux de l'exploitation.

.....

En ce qui concerne les installations de la rive gauche, le projet consiste essentiellement à remplacer le tracé actuel, qui coupe toutes les rues, par un nouveau tracé, qui constitue une liaison nouvelle, longue de 2 km, entre le pont franchissant le bras de La Madeleine et l'entrée de la gare de Nantes-Etat. Pour mener à bien ces travaux, on devra combler certaines zones basses et faire passer sur le viaduc plusieurs voies, particulièrement aux abords du pont de Pirmil et du Boulevard Victor-Hugo. Les trains de voyageurs en provenance de Pornic seront reçus directement à la gare de Nantes-Orléans ; quant aux trains de marchandises en provenance de la même direction, ils seront refoulés dans la gare de Nantes-Etat, après rebroussement sur la voie principale. Cette disposition n'offrira aucun inconvénient sérieux, le trafic n'étant pas très important dans cette direction et un projet plus onéreux, améliorant cette situation, ne se justifierait pas. La gare Etat sera aménagée en gare centrale P.V.; le projet a d'ailleurs déjà été présenté au Ministère des Travaux Publics.

Lorsque l'ensemble de ces travaux auront été menés à bien, on pourra envisager d'apporter certains remaniements au dépôt de la gare de Nantes-Orléans, travaux qui feront l'objet d'un projet spécial.

2°) Modifications apportées au financement des travaux.

Les nouvelles évaluations faites, qui tiennent compte des conditions économiques actuelles, conduisent à une dépense globale de 235 M., dont 210 M. en principal, et 25 M. de frais généraux.

.....

La dépense en principal se répartit ainsi :

Déviation de la ligne de Saint-Nazaire dans la traversée de la Ville de Nantes	156 M.
Remaniement de la gare de Nantes-Orléans	21 M.
Etablissement d'un nouveau raccordement entre les gares de Nantes-Etat et Nantes-Orléans	33 M.

Ce sont évidemment les travaux de déviation de la ligne de Saint-Nazaire qui sont de beaucoup le plus onéreux, mais le fait qu'ils ont été déjà commencés en rend l'achèvement indispensable, car il est absolument impossible de laisser en l'état les travaux qui défoncent actuellement, en son plein centre, la ville de Nantes.

Le modèle de délibération qui a été soumis au Conseil Municipal de la Ville de Nantes expose le détail des mesures projetées :

A) Participations.- Les collectivités intéressées participeront à l'augmentation des dépenses découlant de la hausse des prix, dans la limite de 80 %, au prorata de leurs engagements initiaux. En conséquence, les participations (en millions) sont arrêtées à :

Etat	41 M.4
Ville	41 M.4
Département	9 M.9
S.N.C.F.	80 M.2

La part de la Ville (41M.4) est représentée par :

- une contribution de 33 M. ;
- sa part dans la reconstruction de la gare de la Bourse dont elle a accepté la suppression définitive, et qui a été arbitrée à 4 M. ;
- la remise gratuite à l'Etat et à la S.N.C.F. de terrains situés dans l'Ile de Chaviré qui sont nécessaires pour l'agrandissement du port de Nantes. Ces apports sont évalués à 4 M.

.....

Une Convention entre l'Etat, la Ville et la S.N.C.F. règlera les modalités de remise des apports.

B) Avance.- Une avance de 20 M. de la S.N.C.F., à réaliser en obligations de chemins de fer, sera couverte par les surtaxes de transit et formera la contre-partie forfaitaire, prévue à la Convention du 10 novembre 1933, des allongements de distance qui seront considérés comme définitifs et incorporés dans les tableaux de distance.

C) Emprunts.- Le montant global des emprunts à couvrir par surtaxes locales a été fixé à 45 M.5 par la loi du 30 juin 1934, dont 40 M. pour le compte de la Ville de Nantes
et 5 M.5 pour le compte de la Chambre de Commerce.

29 M. ont été contractés pour la première étape des travaux. Les emprunts restant à contracter sont respectivement de 14 M.5 pour la Ville et 2 M. pour la Chambre de Commerce, soit, en tout, 45 M.5.

D) Allocation.- Une allocation de 5 M. de la Chambre de Commerce, non productive d'intérêts, sera remboursée au moyen du produit des surtaxes locales temporaires.

E) Surtaxes.- Les surtaxes actuellement perçues ont été établies par décrets :

a) du 26 novembre 1931, relatif à la passerelle de Nantes-Etat;

b) du 4 septembre 1932, relatif à l'extension des voies du quai Wilson;

c) du 29 novembre 1935, relatif aux travaux de la traversée de Nantes.

Elles seront remplacées par un régime unique conforme aux dispositions du décret-loi du 14 juin 1938 sur les surtaxes temporaires. Ce régime comporte deux innovations :

D'une part, au lieu de taux fixes, il est prévu des taux minima à appliquer immédiatement et des taux maxima, avec taux intermédiaires entre ces limites, qui pourront être substitués

.....

aux premiers, sur demande de la Ville et de la Chambre de Commerce, après approbation du Ministre des Travaux Publics au cas où le produit des surtaxes deviendrait insuffisant.

D'autre part, si, en ce qui concerne les voyageurs et les bagages, le taux de la surtaxe est fixé, - comme c'était toujours le cas jusqu'ici,- en valeur absolue, suivant le prix du billet, il n'en est pas de même en ce qui concerne les marchandises G.V., P.V. ou vitesse unique de ou pour Nantes-Etat, Nantes-Orléans, Chantenay, Pont-Rousseau, Doulon et Saint-Joseph. Pour ces marchandises, en effet, la surtaxe à percevoir est proportionnelle au montant de la taxe de transport, avec minimum de perception de 2 fr par expédition. Cette formule, qui sera certainement appliquée dans d'autres cas, aura notamment pour effet d'éviter les discussions qui se font souvent jour, au moment de l'arrondissement des surtaxes, opposant les différents intérêts qui se trouvent souvent représentés dans les ports maritimes. Elle permettra aussi d'éviter les inégalités assez choquantes auxquelles conduit l'application d'une surtaxe fixe.

Le produit des surtaxes de transit qui sont maintenues, et des surtaxes locales nouvelles, qui ne sont d'ailleurs pas beaucoup plus élevées que les anciennes, calculé sur la base des résultats de l'exercice 1938,- qui sont inférieurs à ceux des années 1936 et 1937,- est évalué à 3.950.000 fr ou à 4.960.000 fr, suivant qu'on fait état des taux minima ou maxima.

Le produit de ces nouvelles surtaxes, dont la durée de perception demeure fixée à 30 ans, à dater du 1er octobre 1935, sera indivisément affecté à l'amortissement des différents emprunts déjà contractés et des emprunts restant à contracter (16,5 M.).

A partir de 1943, on prévoit un excédent annuel de 690.000fr environ, soit 21 % du montant de l'annuité, qui permettrait de rembourser l'allocation de la Chambre de Commerce.

.....

On peut considérer que les dispositions financières qui ont été prévues réalisent l'équilibre de l'opération, bien que le projet comporte évidemment une certaine part d'aléa dans l'exécution. Il est toujours difficile de savoir à l'avance le coût exact de travaux comportant une part notable de travaux en souterrain dans une ville; on devra de plus donner suite à un certain nombre de réclamations présentées par des entrepreneurs, pour des travaux déjà commencés puis arrêtés; les éléments d'appréciation nécessaires ont été retenus et le devis du projet actuel a tenu compte de cette charge.

Il ne reste plus qu'à souhaiter d'obtenir, avec le concours de l'Administration Supérieure, que la ville de Nantes veuille bien confirmer officiellement les engagements pris par elle, en séance officieuse, vis-à-vis du Directeur de l'Exploitation de la Région Ouest. Si cette question est résolue la semaine prochaine, on pourra peut-être faire prendre, avant les vacances, un décret en Conseil d'Etat, permettant de réaliser les emprunts nécessaires pendant les derniers mois de l'année 1939. Dans ces conditions, les travaux seraient entrepris au début de l'année 1940 et pourraient être achevés dans un délai de deux ans ou de deux ans et demi .

M. LE PRESIDENT remercie M. René MAYER de son exposé très documenté et intéressant.

M. CRESCENT avait cru comprendre, au cours d'une conversation récente avec M. LEGOUX - avec qui il est en rapport à la Direction Générale des Ports et Voies Navigables - qu'un engagement définitif avait été d'ores et déjà pris par la ville de Nantes. Puisqu'il s'agissait seulement d'un engagement officieux, il croit devoir insister auprès de M. le Commissaire du

.....

Gouvernement pour que l'on demande à la Ville de prendre définitivement position aussi rapidement que possible.

M. LE BESNERAIS précise qu'une séance du Conseil Municipal doit être tenue vendredi ou samedi prochain.

M. CRESCENT souhaiterait que M. LE BESNERAIS charge M. LEGOUX de joindre ses efforts à ceux de M. le Commissaire du Gouvernement pour obtenir l'accord définitif et officiel de la Ville de Nantes.

M. LE PRESIDENT estime que cet accord doit être obtenu rapidement, l'exécution du projet devant présenter un intérêt réel pour la Ville de Nantes.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT rappelle que le Ministre des Travaux Publics a signalé, en termes particulièrement énergiques, à la Ville de Nantes, l'importance qui s'attachait à la réalisation du projet. Il tient à ajouter que, si l'on est en droit d'espérer que l'affaire aboutira, il convient de rendre hommage à l'habileté des négociateurs et au dévouement inlassable dont ont fait preuve les Services de la S.N.C.F. et tout particulièrement M. LEGOUX, Directeur de l'Exploitation de la Région Ouest.

M. LE PRESIDENT est heureux de ce témoignage. Il est certain que le Conseil d'Administration sera unanime pour demander à M. LE BESNERAIS de remercier, en son nom, M. LEGOUX. Ces remerciements s'adressent également à M. le Commissaire du Gouvernement pour l'aide particulièrement efficace qu'il a apportée aux négociateurs.

M. LE PRESIDENT met aux voix les propositions du Rapporteur, qui sont adoptées à l'unanimité.

.....

Logements mis par la S.N.C.F. à la disposition de son personnel.

QUESTION V - Logements mis par la S.N.C.F. à la disposition de son personnel.

M.LE PRESIDENT rappelle que la notice qui a été distribuée aux Membres du Conseil expose très clairement les raisons pour lesquelles le Comité de Direction propose de relever le loyer des logements qu'elle met à la disposition de ses agents.

M.OURADOU déclare, au nom des représentants du personnel, ne pouvoir accepter une augmentation aussi importante que celle qui est envisagée, car cette mesure va compromettre gravement le budget familial des cheminots logés par la S.N.C.F. et ceux-ci ne manqueront pas de protester énergiquement.

Il estime, au surplus, que les raisons invoquées à l'appui de cette majoration des loyers ne sont pas justifiées et que le déficit, dont il est fait état en ce qui concerne la gestion des cités et logements mis à la disposition du personnel, a été exagéré. Il a, pour sa part, participé à la gestion des H.B.M. de la ville de Bondy qui comprend 210 logements. Or, le budget de cet organisme est à peu près en équilibre, malgré les loyers réduits en vigueur actuellement et qui s'établissent comme suit:

Salle commune et cuisine 1.361 fr.40

Deux pièces et cuisine 1.637 fr.50

Trois pièces et cuisine 1.936 fr.70

Les nouveaux prix des loyers, tels qu'ils sont soumis à l'approbation du Conseil, sont nettement supérieurs à ces chiffres et M.OURADOU fait remarquer que l'unification proposée aura pour résultat de majorer les loyers de 60 % à 100 %, ainsi que le prouve le tableau suivant:

....

Consistance du logement	Taux antérieurs Nord	Taux antérieurs Est	Taux proposés	Augmentation Nord	Augmentation Est
Salle commune et 1 pièce	876	996	1.680	804, soit près de 100 %	684, soit près de 70 %
Salle commune et 2 pièces	1.092	1.248	1.920	828, soit 75 %	672, soit près de 60 %
Salle commune et 3 pièces	1.308	1.500	2.400	1.092, soit 83 %	900, soit 60 %

Ces taux prohibitifs vont grever lourdement le budget des agents qui n'ont pu, par ailleurs, obtenir les relèvements de salaires qu'ils étaient en droit d'espérer, et les représentants du personnel ne peuvent pas souscrire à ces relèvements.

Au surplus, ils devraient, en bonne logique, entraîner automatiquement le relèvement du taux des indemnités de résidence. Sans doute, les indemnités de résidence accordées aux cheminots sont plus élevées que celles allouées aux fonctionnaires, mais il n'est pas possible de comparer la situation d'un agent de chemin de fer à celle d'un fonctionnaire, car ce dernier jouit d'avantages qui ne sont pas accordés aux cheminots.

En outre, le taux des loyers des logements à usage du personnel ne saurait être comparé au taux des loyers des logements ordinaires, étant donné que les premiers répondent aux besoins du service et entraînent certaines sujétions pour le personnel.

En tout état de cause et pour le cas où le Conseil ne suivrait pas les représentants du personnel et ne s'opposerait pas au relèvement proposé, M.OURADOU demande d'échelonner l'augmentation prévue sur une période plus longue que celle qui est envisagée.

M.LE PRESIDENT constate que M.OURADOU s'élève contre le principe du relèvement du taux des loyers des logements mis à la disposition du personnel et, subsidiairement, demande un

....

échelonnement plus large que celui envisagé. Il rappelle que, dans les propositions soumises au Conseil, la majoration des loyers ne doit pas s'appliquer brutalement, mais progressivement, puisqu'une première augmentation de 10 % seulement sera effectuée au 1er juillet prochain. Néanmoins, il se déclare prêt à faire étudier les mesures permettant de donner certaine satisfaction à M.OURADOU, dans l'ordre d'idée, suggéré par lui, d'un échelonnement plus large des augmentations proposées.

M.JACQUET précise que la demande subsidiaire des représentants du personnel ne porte pas seulement sur un échelonnement plus large des majorations dans le temps, mais encore sur une réduction de l'augmentation initiale de 10 % qui est prévue pour le 1er juillet et qui devrait être ramenée à 5 %.

M.LE PRESIDENT déclare que, pour sa part, il n'aurait pas d'objection à donner satisfaction au personnel sur ce double point d'une augmentation initiale ramenée à 5 % et d'un échelonnement plus large des augmentations ultérieures.

M.LE BESNERAIS déclare qu'il lui paraît possible de réaliser immédiatement un relèvement de 5 % au lieu de 10 %.

L'application immédiate du relèvement de 10 % aurait donné un supplément de recettes de 3 M., tandis qu'une majoration de 5 % ne produira que 1 M.5.

Il en résultera des retards dans la réduction du déficit, mais ces retards s'amortiront avec le temps, étant donné que les loyers seront ensuite majorés de la moitié seulement des augmentations du traitement fixe dont bénéficient les intéressés.

M.LE PRESIDENT se déclare heureux de pouvoir donner cette satisfaction au personnel, dont le Conseil cherche toujours à concilier les intérêts avec ceux de la Société Nationale.

....

Il met aux voix les propositions soumises au Conseil, compte tenu de la modification proposée par M.le Directeur Général.

Ces propositions sont adoptées à la majorité.

Unification des méthodes de versement et de ravitaillement des gares.

QUESTION VI - Unification des méthodes de versement et de ravitaillement des gares -

M.LE PRESIDENT rappelle qu'une note sur cette question a été distribuée aux Membres du Conseil et ajoute que le Comité de Direction propose d'en adopter les conclusions.

M.FILIPPI rappelle que la Société Nationale, dès sa création, s'est préoccupée d'unifier les méthodes en vigueur dans les différents Réseaux, en matière de versement et de ravitaillement des gares, méthodes qui variaient de réseau à réseau. Trois systèmes étaient en vigueur:

- dans le premier, les versements des gares et inversement leur ravitaillement en espèces étaient exclusivement effectués par boites finances, dont le transport était assuré par le Réseau lui-même. Ce système était appliqué par la Compagnie du Nord, dont le réseau était extrêmement dense et de dimensions relativement peu considérables;

- dans le deuxième, les disponibilités des gares étaient versées, soit à la poste, soit aux comptoirs de la Banque de France ou des grands Etablissements de Crédit. Inversement, les gares étaient alimentées par des chèques payables aux guichets de ces comptoirs. Les transports de fonds n'étaient utilisés par l'intermédiaire de gares-centres qu'en l'absence de tels comptoirs à proximité des gares. Il n'était fait aucun ravitaillement par l'intermédiaire de la poste. C'était le système en vigueur sur les Réseaux d'Alsace et de Lorraine, de l'Est et du P.L.M.;

....

- dans un troisième système, intermédiaire entre les deux premiers, les gares n'avaient de relations bancaires qu'avec les comptoirs de la Banque de France. Pour les localités où de tels comptoirs n'existaient pas, les gares versaient leurs disponibilités, soit en relation avec la Banque de France, soit à la poste. Inversement, le ravitaillement s'effectuait par l'intermédiaire des comptoirs de la Banque de France et des gares-centres. Ce système était en vigueur sur les Réseaux de l'Etat et du P.O.-Midi. Sur le Réseau de l'Etat, un certain nombre de gares étaient ravitaillées directement par l'intermédiaire de la poste.

La valeur de ces différents systèmes a été examinée, au double point de vue de la sécurité dans les transferts de fonds et de leur rendement. Ce rendement dépend, en effet, de la rapidité des transferts de fonds, de la réduction des fonds de roulement improductifs dans les établissements locaux et de la réduction des frais généraux d'administration.

De l'étude à laquelle il a été procédé, il découle que le procédé le plus pratique et le plus souple est l'utilisation, dans toute la mesure du possible, des moyens bancaires. Les versements des gares et leur ravitaillement seraient effectués par l'intermédiaire, soit des comptoirs de la Banque de France ou des grands Etablissements de Crédit, soit des bureaux de poste locaux. Ce n'est qu'exceptionnellement que l'on aurait recours aux transports d'espèces des gares d'origine aux gares centres ou inversement.

C'est ce système qu'il est proposé au Conseil d'adopter, étant entendu qu'en raison des nombreuses situations particulières qui se présentent et que l'on ne peut résoudre que par cas d'espèce, son application comporterait une certaine souplesse, notamment pour le choix à exercer entre le recours aux établissements bancaires ou à la poste.

.....

Dans l'ensemble, la formule qui est envisagée tend à recourir, d'une manière beaucoup plus large que dans le passé, aux moyens bancaires, pour assurer le transfert des fonds de la Société Nationale.

M.LE PRESIDENT met aux voix ces propositions, qui sont adoptées à l'unanimité.

Emprunts à long terme: compte rendu de M.LE BESNERAIS. -

QUESTION VII - Emprunts à long terme: compte rendu de M.LE BESNERAIS.

M.LE BESNERAIS rappelle que, par lettre du 11 mai, la S.N.C.F. avait demandé au Ministre des Finances l'autorisation de reprendre les émissions d'obligations aux guichets, pour pouvoir bénéficier de la réduction de moitié du tarif de l'impôt sur le revenu des capitaux mobiliers, prévue par le décret du 31 décembre 1938 pour les emprunts émis avant le 1er août 1939.

Par lettre du 9 juin 1939, le Ministre des Finances a répondu qu'il ne pouvait, dans les circonstances présentes, donner cette autorisation.

Ces deux lettres ont été distribuées aux Membres du Conseil.

M.LE PRESIDENT déclare que le Conseil en prend acte.

Questions diverses

Questions diverses.

Représentation de la Société Nationale au Port Autonome de Strasbourg.

M.LE PRESIDENT indique que le Comité de Direction propose au Conseil de désigner M.LE BESNERAIS, en remplacement de M.SURLEAU, pour représenter la Société Nationale au sein du

.....

Conseil d'Administration du Port autonome de Strasbourg.

Il met aux voix cette proposition, qui est adoptée à l'unanimité.

La séance est levée à 10 heures 40.

Le Vice-Président
du Conseil d'Administration
GRIMPRET

Le Président
du Conseil d'Administration
GUINAND

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Texte définitif adopté dans la séance du 5 juillet 1939

Séance du 21 juin 1939

La séance est ouverte à 9 heures 30, sous la présidence de M.GUINAND, Président.

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

PORCHÉ
FOURNIER
DEROY
BOUFFANDEAU
BOURGIER
RUEFF
CLAPIER
ARON
BLUM-PICARD
CRESCENT

Théodore TISSIER
DAUTRY

de TARDE
TIRARD
MOREAU-NERET
René MAYER
GETTEN
THIRIEZ
GOY
FREDAULT

JACQUET
LIAUD
OURADOU
WINBERG

Excusés: M.GRUNEBAUM-BALLIN, qui s'est fait représenter pour le vote par M.le Vice-Président GRIMPRET, M.BARRÈS, qui s'est fait représenter pour le vote par M.FRÉDAULT, ainsi que MM.TOUTÉE, DEVINAT, LAURENT-ATTHALIN et PESCHAUD.

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

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par:

MM. CLAUDON, Commissaire du Gouvernement
RENDU, Commissaire adjoint.

Adoption du Procès-verbal

QUESTION 1 - Adoption du procès-verbal

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le procès-verbal de la séance du 7 juin 1939 est adopté à l'unanimité.

Départ de M.BOURGIER.

M. LE PRESIDENT fait savoir au Conseil que, par décret du 3 juin 1939, M.BOURGIER, Conseiller d'Etat, Directeur du Contrôle Financier et des Participations publiques au Ministère des Finances, a été nommé Président du Conseil d'Administration des Services Contractuels de la Compagnie des Messageries Maritimes. A la suite de cette désignation, M.BOURGIER va cesser de faire partie du Conseil d'Administration de la S.N.C.F. M. LE PRESIDENT est certain que le Conseil sera unanime à regretter le départ de M.BOURGIER et à le remercier du concours si précieux qu'il n'a cessé d'apporter à ses travaux. Il espère que M.BOURGIER conservera de son côté un bon souvenir de cette collaboration et il lui demande de bien vouloir, dans ses nouvelles fonctions, conserver les contacts qui sont indispensables entre la S.N.C.F. et les grandes Compagnies comme celle aux destinées de laquelle il va avoir l'honneur de présider.

M.BOURGIER remercie M.LE PRESIDENT des paroles élogieuses qu'il vient de prononcer. Ce n'est pas sans une certaine mélancolie qu'il est amené à quitter le Conseil d'Administration de la S.N.C.F. Non seulement il s'est trouvé appelé à participer étroitement à l'élaboration de la Convention du 31 août 1937 qui a créé la S.N.C.F., mais déjà, auparavant, en tant que membre du Conseil du Réseau de l'Etat, il avait appris à connaître et à aimer le chemin de fer. Il a trouvé, dans ces différentes fonctions, de très grandes satisfactions. Elles lui ont permis de se rendre

....

compte du rôle éminent que les chemins de fer jouent dans la vie du Pays. C'est justement en raison de la place que la S.N.C.F. occupe dans l'économie générale et les finances publiques qu'il estime indispensable que le Ministre des Finances ait, au Conseil d'Administration, des représentants directs qui puissent, d'autre part, suivre, au jour le jour, en accord avec la Direction Générale, les problèmes qui se posent et leur apporter les solutions les plus rapides.

Ses nouvelles fonctions ne lui permettant plus d'assurer une collaboration aussi étroite, M.BOURGIER a cru devoir résigner son mandat de membre du Conseil d'Administration de la Société Nationale. Il tient à remercier le Conseil de la bienveillance qu'il lui a toujours témoignée et prie particulièrement les représentants du personnel au sein du Conseil de se faire son interprète auprès de l'ensemble du personnel pour lui exprimer les très vifs regrets qu'il éprouve à se séparer de la grande famille des Cheminots.

M.BOURGIER assure M.LE PRESIDENT qu'il conservera un profond et fidèle souvenir de son passage au Chemin de fer et qu'il s'efforcera, dans ses nouvelles fonctions, d'établir, tant avec lui qu'avec M.le Directeur Général, dont il n'oubliera jamais le concours si vivant et si affectueux, les relations qui doivent exister entre la S.N.C.F. et la Compagnie des Messageries Maritimes, qui en assure en quelque sorte le prolongement vers la France d'outre-mer.

Comptes rendus

QUESTION II - Comptes rendus

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

M.LE BESNERAIS indique qu'en ce qui concerne le trafic, la situation s'est nettement améliorée depuis quelques semaines. C'est ainsi qu'à la fin de la 19ème semaine, les recettes faisaient ressortir, par rapport à 1938, et à tarification égale, une baisse de

....

trafic de 2,9 % pour les voyageurs et une augmentation de 7,7 % pour les marchandises, soit, pour l'ensemble du trafic-voyageurs et marchandises, une augmentation de 5 %.

Or, à la fin de la 23ème semaine, la baisse de trafic n'est plus que de 1,1 % pour les voyageurs au lieu de 2,9 % et l'augmentation, pour les marchandises, atteint 8,4 % au lieu de 7,7 %. En sorte que, pour l'ensemble du trafic-voyageurs et marchandises, l'augmentation passe de 5 % à 5,9 %.

Il en résulte que, par rapport aux prévisions budgétaires, la moins-value des recettes n'est plus que de 0,3 %, ce qui correspond, en valeur absolue et pour l'ensemble de l'année, à une moins-value de 100 M. seulement, alors qu'elle oscillait, il y a un mois, autour de 200 M.

Il semble d'ailleurs que la situation doive continuer à s'améliorer: en effet, le nombre de wagons chargés au cours de la 24ème semaine est supérieur de 3 % au chiffre de la semaine correspondante de 1938, alors qu'à la fin de la 23ème semaine, l'augmentation moyenne depuis le début de l'année n'était que de 1,1 %.

Au point de vue de la marche du service, M.LE BESNERAIS signale qu'il n'y a pas eu d'incidents graves, sauf que la circulation a été interrompue aux environs de Lisieux où les éboulements de terrains provoqués par la crue subite d'un ruisseau, l'Orbiquet, ont coupé les voies sur plusieurs centaines de mètres. D'autre part, le 16 juin, dans la Région Sud-Est, non loin du Puy, un train de voyageurs a tamponné le train de marchandises qui le précédait. Ces deux trains se suivaient à 20 minutes d'intervalle, mais le premier avait dû réduire sa vitesse et n'avait pas assuré sa couverture dans les conditions fixées par le règlement. Quelques voyageurs ont été légèrement blessés.

....

M.LE BESNERAIS informe, enfin, le Conseil qu'il a décidé de réunir, tous les ans, en une sorte de congrès, les inspecteurs d'exploitation, d'une part, les chefs de dépôts, d'autre part, enfin, les chefs de section. Il est persuadé que cette mesure facilitera les échanges de vues entre agents de même catégorie pour le plus grand bien du service.

La première réunion des inspecteurs d'exploitation a eu lieu à Strasbourg et il n'a pu y assister. Celle des chefs de dépôts s'est tenue à Dijon la semaine dernière et M.LE BESNERAIS a été heureux de constater combien ces agents prenaient à coeur leur métier. Il les a remerciés des résultats obtenus grâce à leurs efforts et leur a rappelé que leur devoir ne consistait pas simplement à assurer le service, mais qu'ils devaient, en outre, s'intéresser à leurs subordonnés et les connaître personnellement.

M.LE PRESIDENT félicite, au nom du Conseil, M.LE BESNERAIS de son initiative heureuse, qui est de nature à resserrer plus étroitement encore les liens de collaboration qui unissent la S.N.C.F. et son personnel.

2°) Trésorerie -

M.LE BESNERAIS rend compte de la situation de trésorerie.

Marchés et Commandes.

QUESTION III - Marchés et Commandes

1°) 6ème avenant au traité avec la Société Nord-Lumière (Le Triphasé) pour fourniture d'énergie électrique nécessaire aux installations de la gare de Paris-Est et à diverses gares de la banlieue - Région Est - (Redevance annuelle ramenée de 3.144.344 fr en 1938 à 2.510.000 fr environ pour 1939.

M.CRESCENT, Rapporteur, expose que la Direction Générale présente au Conseil un 6ème avenant à un traité avec la Société

....

Nord-Lumière (Le Triphasé), pour fourniture d'énergie électrique nécessaire aux installations de la gare de Paris-Est et à diverses gares de la banlieue - Région Est -

D'après les renseignements fournis et annexés au dossier communiqué par la Direction Générale, le nouvel avenant conduit à des prix unitaires au kilowatt-heure sensiblement plus avantageux que les anciens prix.

C'est ainsi que, pour les fournitures faites aux deux postes prévus à l'article 6 de l'avenant, c'est-à-dire au poste de la gare de Pantin (2.000 kwh) et au poste de Pantin-Maggi (100 kwh), le tarif au kwh pour une consommation d'environ 5.500.000 kwh et pour une puissance un peu supérieure à 2.000 kwh est passé de $0^{f},5677$ avec l'ancien tarif à $0^{f},4533$ avec le nouveau tarif.

L'avantage est donc substantiel, puisqu'il est de l'ordre de 600.000 fr. par an, pour une consommation moyenne de 5.500.000 kwh.

M.CRESCENT ne peut donc que proposer au Conseil d'approuver le 6ème avenant au traité de fourniture d'énergie électrique entre la S.N.C.F. et la Société Nord-Lumière.

Il croit devoir, toutefois, à l'occasion de la présentation de cet avenant, présenter les observations suivantes: Tout d'abord, si la Direction de l'Electricité et le Service de la Voie et Bâtiments de la Région Est ont obtenu les réductions de tarifs en question, c'est en exécution d'un décret du 13 janvier 1938, publié au Journal Officiel du 12 février 1938, qui prescrit à la Société Nord-Lumière d'appliquer les tarifs qui sont exactement reproduits à l'article 2 de l'avenant n° 6 au traité initial passé avec le Nord-Lumière.

....

Les réductions obtenues ne sont donc pas dues à l'initiative des services de la S.N.C.F., qui ont toutefois fait preuve de vigilance pour en revendiquer l'application en l'espèce.

Mais cette vigilance doit s'étendre rapidement à d'autres traités analogues et il y a lieu d'attirer l'attention de la Direction Générale sur ce point.

D'autre part, M.CRESCENT a été amené à examiner à différentes reprises les traités de fourniture d'énergie électrique passés entre la S.N.C.F. et divers fournisseurs.

Une série importante de traités analogues a été examinée, notamment au cours de la séance du 22 juin 1938 du Conseil d'Administration, et le Conseil a adopté, au cours de la dite séance, une disposition tendant à l'établissement de formules-types (M.le Directeur Général en envisageait 4 ou 5).

Or, il se trouve que le Conseil est actuellement saisi d'un 6ème avenant à un traité en date du 24 juillet 1913, dont les avenants précédents portent les dates suivantes:

- 1er avenant ..... 17 novembre 1916
- 2ème - ..... 24 février 1921
- 3ème - ..... 24 janvier 1929
- 4ème - ..... 6 février 1930
- 5ème - ..... 23 avril 1931

Il semble à M.CRESCENT qu'il eût été préférable de profiter de l'occasion pour réaliser une des formules-types réclamées par le Conseil, et de se débarrasser d'un fatras d'avenants dont la consultation avec références au traité initial est de nature non seulement à faire perdre le temps

.....

des agents, mais encore à compliquer l'examen des dossiers. Dans ces conditions, M.CRESCENT, tout en proposant au Conseil d'Administration d'approuver le 6ème avenant, insiste pour que les formules-types soient enfin établies; ces formules ne dispenseront pas de la passation d'avenants, mais elles auront au moins le mérite de contenir, d'une manière générale, comme les Cahiers des Charges de l'Administration des Travaux Publics, les clauses techniques qui sont toujours les mêmes pour tous les points du territoire, et de ne laisser à régler par avenants que les clauses financières qui ne comprendront qu'un seul article des formules-types et dont la lecture, et surtout l'intelligence, seront simplifiées d'autant.

M.CRESCENT insiste donc vivement pour que la Direction Générale soit invitée à nouveau à établir des formules-types pour la passation de tous les contrats en vue de la fourniture d'énergie électrique à la S.N.C.F.

M.LE BESNERAIS est tout à fait d'accord pour hâter l'établissement de ces formules-types. Il va voir où en est la question et s'efforcera de la faire aboutir au plus vite.

M.LE PRESIDENT déclare qu'il sera donné rapidement suite aux observations de M.CRESCENT. Il met aux voix les propositions du Rapporteur, qui sont adoptées à l'unanimité (MM.GETTEN et René MAYER ayant déclaré ne pas prendre part au vote).

....

2º) Marchés pour l'acquisition d'éléments de piles et d'accessoires destinés à l'entretien des installations de signalisation électrique pendant le 2ème semestre 1939 (dont un marché de 14.135.907 fr avec la Société "Le Carbone Lorraine") - Ensemble des Régions -

M. CRESCENT, Rapporteur, expose que les deux marchés soumis au Conseil comportent une dépense totale de 14.949.370 fr, dont 14.135.907 fr,50 pour le marché conclu avec la Société "Le Carbone Lorraine" et 813.462 fr50 pour le marché passé avec la Société de la "Pile Lechanché". Ces contrats ont pour objet l'acquisition d'éléments de piles et accessoires destinés à l'entretien des installations de signalisation électrique de la S.N.C.F. pendant le 2ème semestre de 1939. Le Conseil a déjà été appelé à examiner un certain nombre de marchés analogues. Les premiers étaient conclus avec un seul fournisseur, la Société "Le Carbone Lorraine"; ils ont été examinés par le Conseil au cours de ses séances du 2 mars 1938 (marché de 2.437.000 fr), du 1er juin 1938 (marché de 4.461.750 fr) et du 7 septembre 1938 (marché de 13.116.800 fr).

Le 18 janvier 1939, le Conseil a eu à connaître de marchés pour les mêmes fournitures, mais une nouvelle entreprise, la Société de la "Pile Leclanché" avait été appelée à faire des offres et avait reçu commande pour une somme de 755.000 francs, la commande confiée à la Société "Le Carbone Lorraine" étant de 11.115.820 fr.

Les marchés soumis aujourd'hui au Conseil atteignent un montant total de près de 15 millions. En ce qui concerne les prix, ils comportent une majoration de 1,3 % pour les éléments complets et de 1,1 % pour les accessoires.

.....

M. CRESCENT rappelle que ces marchés ont trait à des fournitures auxquelles chaque Réseau procédait autrefois individuellement et qui, aujourd'hui, font l'objet de commandes présentées semestriellement et pour l'ensemble des Régions. Il rappelle également qu'au cours de la séance du 18 janvier 1939, M. le Président avait tenu à rendre hommage à l'effort de normalisation et de simplification accompli en la matière par le Service Commercial des Installations Fixes. Or, non seulement cet effort n'a pas fléchi, mais il a été encore accentué et le nombre des modèles de piles à utiliser par les différentes Régions a été encore réduit.

D'autre part, les Services auraient désiré passer à la Société de la "Pile Leclanché" une part plus importante de la commande, afin de mettre en balance les deux seuls fournisseurs possibles. Malheureusement, cette Société, qui commence seulement ses fournitures, n'a pu les mettre encore parfaitement au point : les Services n'ont donc pu lui réserver qu'une part peu importante de la commande, ainsi qu'il avait été fait antérieurement.

M. CRESCENT se plait à constater une fois de plus la vigilance des Services et propose au Conseil d'approuver les deux marchés en question.

M. LE PRESIDENT met aux voix les propositions du Rapporteur, qui sont adoptées à l'unanimité.

3°) Marché avec la Société de DIETRICH pour la fourniture de 5 autorails à gazogène et d'organes de rechange (10.150.880 fr)

M. JACQUET, Rapporteur, expose que la commande de 5 autorails à la Maison Dietrich a été autorisée par dépêche ministérielle du 3 février 1939.

.....

Ces engins se rattachent au prototype commandé en 1936 et qu'un certain nombre de Membres du Conseil ont pu voir l'année dernière au cours d'un voyage de Paris à Rambouillet.

Le principal intérêt de cette construction consiste dans l'utilisation d'un carburant national, les qualités de robustesse des autorails construits par cette firme paraissant par ailleurs définitivement établies.

Le marché soumis aujourd'hui au Conseil fixe le prix de l'unité à 1.890.000 fr.

Le prix demandé est certes élevé si on le compare au prix du prototype (755.000 fr). Mais, outre que la commande en avait été passée en 1936 et que, depuis cette époque, tous les prix ont marqué une ascension en flèche, il faut tenir compte qu'il s'agissait d'un prototype pour lequel tous les éléments du prix de revient n'avaient pu être établis de façon précise.

Aussi, la comparaison pourra être plus judicieusement faite avec l'autorail de même marque avec moteur Diesel 320 CV, dont la commande a été dernièrement approuvée par la Commission des Marchés au prix de 1.760.000 fr.

Le prix de revient des deux types est sensiblement le même ou plutôt serait le même avec commande en Allemagne des boîtes de vitesse (type Mylins), soit : 1.845.000 fr.

Mais les usines Dietrich réalisent maintenant la fabrication de ces boîtes de vitesse pour les autorails à moteur Diesel.

Cette fabrication aboutit à une économie de 70.000 fr. Par ailleurs, s'agissant d'autorails de type courant, le constructeur a consenti un abattement de 15.000 fr, qui permet d'aboutir au prix de 1.760.000 fr.

....

Par contre, pour les autorails à gazogène, objet du présent marché, la construction en France des boîtes de vitesse ne représente aucune économie, l'outillage étant à créer. De plus, le constructeur n'est pas disposé à faire des sacrifices pour cette fourniture qui n'est pas le prolongement d'une série et qui présente des aléas.

Aussi, maintient-il son prix, sur la base d'un prix de revient de 1.845.000 fr, à augmenter de 20.000 fr pour la difficulté de construction de la boîte de vitesse spéciale.

Le Ministère de l'Economie Nationale s'oppose à l'achat en Allemagne de ladite boîte de vitesse.

Si la S.N.C.F. obtenait la levée de cette interdiction, le constructeur consentirait l'abandon des 20.000 fr précités. Il n'apparaît pas, dans les circonstances actuelles, qu'une intervention de la S.N.C.F. dans ce sens soit opportune.

Enfin, le constructeur ajoute une marge bénéficiaire de 33.000 fr aboutissant ainsi à un prix de 1.845.000 fr + 20.000 fr + 33.000 fr = 1.898.000 fr.

C'est sur cette base que le projet de marché a été envoyé pour observations à la division des Marchés. Avec ce prix de 1.898.000 fr, le seuil de revision était fixé à 5 %, la part raisonnable échappant aux révisions éventuelles à 10 %.

Deux autres solutions étaient proposées :

seuil de revision : néant - part raisonnable 10 % = 1.880.000 environ

seuil de revision : néant - part raisonnable 5 % = 1.860.000 environ

On sait quelle est l'importance de principe du seuil de revision.

.....

En l'espèce, cette importance est moindre pour deux raisons: en premier lieu, il n'y a pas de concurrence et, en second lieu, la durée du marché est assez longue pour qu'on puisse facilement prévoir que de 3,5 ou 10% le seuil de revision sera sûrement dépassé.

Toutefois, l'abandon pourrait constituer un précédent dangereux.

Aussi, après de nouvelles tractations, on a maintenu un seuil de revision à 3% avec part raisonnable de 10%, en obtenant un abattement de 8.000 fr sur le prix demandé.

Quant au marché , ses clauses sont les clauses habituelles des marchés de l'espèce. Les clauses de révision éventuelle des prix se réfèrent, pour les appointements et salaires, aux taux horaires moyens constatés par le Groupe des Industries métallurgiques de la Région Parisienne, pour les matières aux mercuriales habituelles.

Il n'y a rien à ajouter à la note qui a été distribuée en ce qui concerne le moteur.

Dans ces conditions, M. JACQUET propose au Conseil d'approuver le marché qui lui est soumis.

M. LE PRESIDENT remercie M. JACQUET de son intéressant rapport. Il met aux voix les propositions du Rapporteur, qui sont adoptées à l'unanimité.

4°) Marché avec le Comptoir Sidérurgique de France pour la fourniture de 13.450 T. environ de rails, éclisses et selles pour le 2ème semestre 1939. - Ensemble des Régions - (22.000.000 fr environ).

M. ARON, Rapporteur, rappelle que le Conseil a approuvé, dans sa séance du 19 avril 1939, une commande de rails et de

.....

menu matériel pour les besoins du premier trimestre, au prix de 1.455 fr la tonne de rail. Le Comptoir Sidérurgique, fournisseur unique, accepte, pour les besoins du second trimestre, le maintien de ce prix, le montant total de la commande étant de l'ordre de 22 M. de francs. L'application de la formule de variation donnerait une légère hausse. Dans ces conditions, M. ARON propose l'approbation du marché.

M. LE PRESIDENT met aux voix les propositions du Rapporteur, qui sont adoptées à l'unanimité.

Projets - QUESTION IV - Projets -

Gares de Nantes :
- déplacement de la ligne de Tours à Saint-Nazaire dans la traversée de la ville de Nantes:
- aménagement de la gare de Nantes-Orléans en gare centrale à voyageurs;
- suppression des passages à niveau de la rive gauche et aménagement de la gare Etat en gare centrale P.V. (235 M.)

M. René MAYER, Rapporteur, expose que le projet de travaux concernant la traversée de la Ville de Nantes est un projet qui est en cours depuis de longues années et qui est destiné à remédier à la situation, peut-être unique en France, de la Ville de Nantes qu'une voie ferrée coupe en plein centre et dans toute sa longueur, avec toutes les sujétions qu'entraîne pour la circulation une série de passages à niveau.

Origines - Il rappelle que, dès l'origine, lorsque, vers 1850, on a prolongé la ligne Paris-Tours jusqu'à l'Océan via Nantes, est apparu le désaccord entre l'Etat et la Ville : c'est alors que le Ministre des Travaux Publics et le Conseil Général des

.....

Ponts et Chaussées ont décidé, malgré l'opposition du Conseil Municipal de la Ville de Nantes, de donner à la voie ferrée le tracé qu'elle a actuellement. La Ville obtint seulement qu'une gare voyageurs fût créée en plein centre de la Ville, à la Bourse.

Cette situation est restée tolérable jusqu'à la guerre, mais les inconvénients sont devenus particulièrement sensibles au moment où, pour faire face au débarquement des troupes américaines dans les ports de l'Atlantique pendant la guerre, on a été amené à doubler la voie unique qui traversait la ville, en empiétant sur des quais qui servaient à la circulation des piétons et des véhicules. La chaussée latérale s'est ainsi trouvée réduite dans des proportions telles que la circulation y est devenue particulièrement difficile.

Le nouvel état de choses ainsi créé était non seulement inconfortable et dangereux pour le public, mais également préjudiciable à l'exploitation du chemin de fer, en raison des vitesses faibles auxquelles les trains sont obligés de circuler pendant la traversée de la ville.

De plus, de nombreux passages à niveau, aussi bien sur la ligne de St-Nazaire que sur le raccordement de l'Etat, gênent la circulation routière. En particulier, les véhicules qui empruntent les grands itinéraires et qui traversent Nantes, venant de Poitiers, des Sables d'Olonne ou de Bordeaux, en direction du Nord, sont d'abord arrêtés par le passage à niveau franchissant les voies qui desservent la gare de Nantes-Etat, puis, après avoir traversé le bras de La Madeleine, ils doivent encore traverser la ligne de Saint-Nazaire.

....

Projet initial de 1931 - Les études entreprises depuis longtemps par la Compagnie P.O. pour supprimer les passages à niveau de Nantes au moyen d'une déviation de la ligne de Saint-Nazaire aboutirent seulement il y a une dizaine d'années.

A cette époque, il avait été décidé de combler les deux bras de la Loire qui encadrent l'Ile Feydeau, afin de remédier aux dommages causés aux ouvrages d'art ainsi qu'aux maisons qui bordent le quai par l'amplitude des marées, conséquence des travaux d'aménagement du lit de la Loire Maritime. Il devenait alors possible de dévier la ligne de St-Nazaire dans l'un des bras comblés de la Loire.

Le projet d'ensemble a été dressé par la Compagnie d'Orléans avec l'accord du Réseau de l'Etat, en 1931. Il poursuivait deux buts : supprimer les passages à niveau et regrouper les installations du Chemin de fer. Une déviation entre les gares d'Orléans et de Chantenay était prévue, partie en tranchée dans les remblais récents, partie en souterrain. La gare d'Orléans devait assurer le trafic voyageurs et la gare Etat le trafic marchandises. Une gare de triage unique était prévue au Blottereau .

Mais, comme la suppression du passage à niveau de la gare d'Orléans éloignait le bâtiment des voyageurs de plusieurs centaines de mètres, la gare de la Bourse devait être encore plus fréquentée, d'où sa reconstruction était envisagée au voisinage de son emplacement actuel.

Le montant de l'ensemble du projet dressé à cette époque s'élevait à 199 M.

Cette dépense était répartie ainsi qu'il suit :

Participation de l'Etat	23 M.
Participation de la Ville de Nantes	23 M.
Participation du Département de la Loire Inférieure	5,5 M.

.....

Produit de surtaxes locales	45, 5 M.
Travaux complémentaires du Réseau d'Orléans et du Réseau de l'Etat	72 M.
Avance du Réseau d'Orléans sur le produit de surtaxes de transit	30 M.

Ces surtaxes de transit consistaient dans une majoration fictive de 4 km des transports de toute nature traversant Nantes. Leur rendement avait été déterminé au moyen de sondages et de données statistiques. Ces surtaxes ont été perçues mais leur produit n'a pas encore été, jusqu'à présent, dégagé des comptes d'exploitation. Quant aux surtaxes locales qui ont été instituées à cette époque, leur rendement accuse des moins-values importantes, en raison, notamment, des circonstances économiques qui ne sont pas restées ce qu'elles étaient au moment où les évaluations ont été faites.

Le Ministre des Finances s'opposa, en 1933, au projet de la Compagnie du P.O. dans sa forme initiale, estimant que la situation financière ne permettait pas d'entreprendre immédiatement un programme d'une telle importance. Aussi, le Ministre des Travaux Publics invita-t-il la Compagnie P.O. à présenter un projet en deux étapes, la première limitée aux travaux dont l'urgence était indiscutable.

Projet de 1935 - C'est ainsi que la Compagnie P.O. a été amenée à présenter, en 1933, et que le Ministre des Travaux Publics a approuvé en 1935, un projet relatif à une première tranche de travaux, comportant seulement en 1ère étape le déplacement de la ligne principale entre la gare d'Orléans et la gare de Chantenay.

La Convention prévoyait que les dépassements éventuels seraient partagés entre l'Etat, la Compagnie P.O. et les Chemins de fer de l'Etat au prorata de leurs engagements respectifs.

.....

Inversement, si le coût des travaux apparaissait inférieur aux prévisions, il était prévu une répartition analogue des économies ainsi faites.

Or, la combinaison financière s'est trouvée déséquilibrée du fait, d'une part, des hausses de prix très importantes qui sont survenues depuis 1936 et, d'autre part, des moins-values constatées dans le rendement escompté des surtaxes.

Quoiqu'il en soit, les travaux de déviation dans la traversée de Nantes, entrepris en 1936, ont été divisés en un certain nombre de lots d'exécution.

Premier lot.

Le premier lot comprenait essentiellement le franchissement du Canal de l'Erdre. Le présent projet modifie très légèrement les dispositions prévues et le complète notamment par la création d'un passage supérieur à l'emplacement du passage à niveau 309 (avenue Carnot).

Deuxième lot.

Le second lot prévoyait une tranchée couverte par parties, le remaniement de la gare de la Bourse et un souterrain entre la Bourse et Saint-Louis. Ces travaux ont fait l'objet d'un marché approuvé fin décembre 1937 par le Conseil d'Administration du P.O., sous réserve de ratification par la S.N.C.F. qui, étant donné pour lors les incertitudes quant à l'équilibre financier du projet, a refusé de le prendre en charge. Une nouvelle adjudication interviendra, après approbation, par le Conseil d'Administration de la S.N.C.F., du projet remanié pour tenir compte de la situation financière actuelle.

.....

Troisième lot -

Adjugé en 1935 à la Société des Batignolles, ce lot comprend essentiellement une tranchée couverte de 450 mètres en pleine rue, à partir de l'Eglise Saint-Louis. Ce travail s'est révélé très pénible, notamment en raison de l'exiguïté d'un chantier entre maisons. La Société des Batignolles, faisant valoir ses droits à résiliation, en raison de la hausse des prix, a obtenu cette résiliation. Les travaux ont néanmoins continué dans l'attente d'un accord sur de nouveaux prix. Cet accord n'ayant pu se réaliser avec l'entreprise, la décision a été prise d'arrêter les travaux et de remettre en adjudication les travaux du 3ème lot restant à faire, en y adjoignant au besoin une partie des travaux du 2ème lot.

Quatrième lot -

Le 4ème lot comprend principalement un souterrain de 1.200 mètres de longueur.

La Société des Batignolles est également adjudicataire de ce lot.

Négociations en vue d'un nouveau projet - De longues négociations ont été poursuivies avec la ville de Nantes pour remettre sur pied le projet. M. LEGOUX, Directeur de l'Exploitation de la Région Ouest, qui s'est occupé avec une grande activité de cette affaire et à qui on devra beaucoup si elle aboutit, avait espéré que la ville de Nantes donnerait son accord à un projet qui devait être présenté au Conseil en décembre dernier et qui ne comprenait pas la suppression du passage à niveau de l'avenue Carnot, ce qui a contribué à provoquer l'échec du projet en fin de l'année dernière.

.....

Les représentants de la municipalité ont fait connaître, en effet, dans une démarche auprès du Ministère des Travaux Publics le 21 décembre 1938, que la ville ne pourrait acepter qu'une participation supplémentaire limitée à 6 M. Le Ministre des Travaux Publics a bien voulu exercer, par lettre en date du 17 mai 1939, une pression amicale sur la municipalité, en insistant sur la nécessité d'aboutir à un accord pour que la situation actuelle reçoive les aménagements indispensables. Au cours d'une réunion officieuse récente en commission, le Conseil Municipal de Nantes paraît avoir donné son accord au Directeur de l'Exploitation de la Région Ouest sur les bases suivantes, qui sont acceptées par la Chambre de Commerce de Nantes et le Conseil Général du département. Si le Conseil d'Administration de la S.N.C.F. approuve les propositions qui lui sont soumises, le Conseil Municipal doit aussitôt ratifier officiellement l'engagement qu'il a pris officieusement.

Nouveau projet - M. René MAYER expose quelles sont les modifications apportées aux prévisions initiales.

Elles portent, à la fois, sur la consistance des travaux à exécuter et sur leur financement.

1°) Modifications apportées à la consistance des travaux.

La modification essentielle consiste dans la suppression de la gare de la Bourse.

En dehors de cette suppression, on doit mentionner les travaux d'élargissement du pont de la rue de Chevreul, dans le cadre du plan général d'aménagement de la ville de Nantes. D'autre part, on procédera à la construction d'un passage

.....

supérieur, en remplacement du passage à niveau n° 309 de l'avenue Carnot. Ce passage à niveau se trouve auprès du château de Nantes, au pied de la promenade de la reine Anne, qui conduit à la cathédrale. Sans faire l'objet d'une circulation intense, il est cependant fréquenté par les voitures qui traversent Nantes en direction de Poitiers, ou de Paris. La circulation deviendra du reste plus intense lorsque, la gare de la Bourse étant supprimée, la gare de Nantes-Orléans deviendra, en fait, la seule gare de voyageurs de la ville.

M. René MAYER estime que la suppression de ce passage à niveau trouve logiquement sa place dans le programme entrepris. Elle a, d'autre part, conduit à augmenter de 1 M. le montant de la participation de la S.N.C.F., représentant la capitalisation des frais de gardiennage du passage à niveau supprimé.

Enfin, la S.N.C.F. s'engagerait à présenter un projet pour l'établissement d'un ouvrage sous le nouveau raccordement entre les gares de Nantes-Etat et de Nantes-Orléans, en prolongement de l'avenue Carnot, lorsque sera mis à exécution le projet de construction des deux nouveaux ponts sur la Loire, permettant à la circulation routière de franchir le bras de la Madeleine et le bras de Pirmil en évitant la traversée de la ville.

La S.N.C.F. devra prendre l'engagement de participer à cette dépense, le jour où l'on prolongera l'avenue Carnot, à supposer même qu'elle n'ait pas à la prendre à sa charge en totalité. L'importance même de ces travaux montre qu'il ne s'agit pas d'un engagement immédiat et que l'affaire ne

.....

sera pas à examiner avant un avenir plus ou moins éloigné.

Le service voyageurs sera assuré exclusivement par la gare de Nantes-Orléans. Les services G.V. y seront également groupés. Les services P.V. seront assurés exclusivement par la gare de Nantes-Etat. Cette réorganisation, qui permettra d'assurer une exploitation plus économique, a fait l'objet d'un projet qui a déjà été présenté au Ministère des Travaux Publics.

La gare de Nantes-Orléans devra être aménagée pour répondre à sa nouvelle destination. Certaines voies sont actuellement raccordées à leurs deux extrémités aux voies principales ; par contre, deux voies impaires et trois voies paires sont en cul-de-sac. Inutilisables pour les trains, elles peuvant seulement recevoir à quai les autorails, en raison de leur faible longueur.

Il est indispensable de remanier ces installations et de raccorder toutes les voies de gare à leurs deux extrémités aux voies principales pour faire face au trafic-voyageurs plus important qui est prévu. Il sera, de plus, nécessaire d'allonger les passages souterrains déjà existants.

Dans la situation projetée, on disposera de 7 voies raccordées, d'une voie en cul-de-sac côté Paris pour recevoir les autorails, et d'une voie en cul-de-sac côté Saint-Nazaire pour les machines.

Ces transformations seront complétées par la modification des installations de signalisation de la gare. La situation actuelle ne permet pas un espacement entre circulations inférieur à 4 ou 5 minutes et il sera nécessaire d'améliorer cet état de choses pour répondre aux besoins nouveaux de l'exploitation.

.....

En ce qui concerne les installations de la rive gauche, le projet consiste essentiellement à remplacer le tracé actuel, qui coupe toutes les rues, par un nouveau tracé, qui constitue une liaison nouvelle, longue de 2 km, entre le pont franchissant le bras de La Madeleine et l'entrée de la gare de Nantes-Etat. Pour mener à bien ces travaux, on devra combler certaines zones basses et faire passer sur le viaduc plusieurs voies, particulièrement aux abords du pont de Pirmil et du Boulevard Victor-Hugo. Les trains de voyageurs en provenance de Pornic seront reçus directement à la gare de Nantes-Orléans ; quant aux trains de marchandises en provenance de la même direction, ils seront refoulés dans la gare de Nantes-Etat, après rebroussement sur la voie principale. Cette disposition n'offrira aucun inconvénient sérieux, le trafic n'étant pas très important dans cette direction et un projet plus onéreux, améliorant cette situation, ne se justifierait pas. La gare Etat sera aménagée en gare centrale P.V.; le projet a d'ailleurs déjà été présenté au Ministère des Travaux Publics.

Lorsque l'ensemble de ces travaux auront été menés à bien, on pourra envisager d'apporter certains remaniements au dépôt de la gare de Nantes-Orléans, travaux qui feront l'objet d'un projet spécial.

2°) <u>Modifications apportées au financement des travaux</u>.

Les nouvelles évaluations faites, qui tiennent compte des conditions économiques actuelles, conduisent à une dépense globale de 235 M., dont 210 M. en principal, et 25 M. de frais généraux.

.....

La dépense en principal se répartit ainsi :

Déviation de la ligne de Saint-Nazaire dans la traversée de la Ville de Nantes	156 M.
Remaniement de la gare de Nantes-Orléans	21 M.
Etablissement d'un nouveau raccordement entre les gares de Nantes-Etat et Nantes-Orléans	33 M.

Ce sont évidemment les travaux de déviation de la ligne de Saint-Nazaire qui sont de beaucoup le plus onéreux, mais le fait qu'ils ont été déjà commencés en rend l'achèvement indispensable, car il est absolument impossible de laisser en l'état les travaux qui défoncent actuellement, en son plein centre, la ville de Nantes.

Le modèle de délibération qui a été soumis au Conseil Municipal de la Ville de Nantes expose le détail des mesures projetées :

A) Participations.- Les collectivités intéressées participeront à l'augmentation des dépenses découlant de la hausse des prix, dans la limite de 80 %, au prorata de leurs engagements initiaux. En conséquence, les participations (en millions) sont arrêtées à :

Etat	41 M.4
Ville	41 M.4
Département	9 M.9
S.N.C.F.	80 M.2

La part de la Ville (41M.4) est représentée par :

- une contribution de 33 M. ;
- sa part dans la reconstruction de la gare de la Bourse dont elle a accepté la suppression définitive, et qui a été arbitrée à 4 M. ;
- la remise gratuite à l'Etat et à la S.N.C.F. de terrains situés dans l'Ile de Chaviré qui sont nécessaires pour l'agrandissement du port de Nantes. Ces apports sont évalués à 4 M.

.....

Une Convention entre l'Etat, la Ville et la S.N.C.F. règlera les modalités de remise des apports.

B) Avance.- Une avance de 20 M. de la S.N.C.F., à réaliser en obligations de chemins de fer, sera couverte par les surtaxes de transit et formera la contre-partie forfaitaire, prévue à la Convention du 10 novembre 1933, des allongements de distance qui seront considérés comme définitifs et incorporés dans les tableaux de distance.

C) Emprunts.- Le montant global des emprunts à couvrir par surtaxes locales a été fixé à 45 M.5 par la loi du 30 juin 1934, dont 40 M. pour le compte de la Ville de Nantes
et 5 M.5 pour le compte de la Chambre de Commerce.

29 M. ont été contractés pour la première étape des travaux. Les emprunts restant à contracter sont respectivement de 14 M.5 pour la Ville et 2 M. pour la Chambre de Commerce, soit, en tout 45 M.5.

D) Allocation.- Une allocation de 5 M. de la Chambre de Commerce, non productive d'intérêts, sera remboursée au moyen du produit des surtaxes locales temporaires.

E) Surtaxes.- Les surtaxes actuellement perçues ont été établies par décrets :

a) du 26 novembre 1931, relatif à la passerelle de Nantes-Etat;

b) du 4 septembre 1932, relatif à l'extension des voies du quai Wilson;

c) du 29 novembre 1935, relatif aux travaux de la traversée de Nantes.

Elles seront remplacées par un régime unique conforme aux dispositions du décret-loi du 14 juin 1938 sur les surtaxes temporaires. Ce régime comporte deux innovations :

D'une part, au lieu de taux fixes, il est prévu des taux minima à appliquer immédiatement et des taux maxima, avec taux intermédiaires entre ces limites, qui pourront être substitués

.....

aux premiers, sur demande de la Ville et de la Chambre de Commerce, après approbation du Ministre des Travaux Publics au cas où le produit des surtaxes deviendrait insuffisant.

D'autre part, si, en ce qui concerne les voyageurs et les bagages, le taux de la surtaxe est fixé, - comme c'était toujours le cas jusqu'ici,- en valeur absolue, suivant le prix du billet, il n'en est pas de même en ce qui concerne les marchandises G.V., P.V. ou vitesse unique de ou pour Nantes-Etat, Nantes-Orléans, Chantenay, Pont-Rousseau, Doulon et Saint-Joseph. Pour ces marchandises, en effet, la surtaxe à percevoir est proportionnelle au montant de la taxe de transport, avec minimum de perception de 2 fr par expédition. Cette formule, qui sera certainement appliquée dans d'autres cas, aura notamment pour effet d'éviter les discussions qui se font souvent jour, au moment de l'arrondissement des surtaxes, opposant les différents intérêts qui se trouvent souvent représentés dans les ports maritimes. Elle permettra aussi d'éviter les inégalités assez choquantes auxquelles conduit l'application d'une surtaxe fixe.

Le produit des surtaxes de transit qui sont maintenues, et des surtaxes locales nouvelles, qui ne sont d'ailleurs pas beaucoup plus élevées que les anciennes, calculé sur la base des résultats de l'exercice 1938,- qui sont inférieurs à ceux des années 1936 et 1937,- est évalué à 3.950.000 fr ou à 4.960.000 fr, suivant qu'on fait état des taux minima ou maxima.

Le produit de ces nouvelles surtaxes, dont la durée de perception demeure fixée à 30 ans, à dater du 1er octobre 1935, sera indivisément affecté à l'amortissement des différents emprunts déjà contractés et des emprunts restant à contracter (16,5 M.).

A partir de 1943, on prévoit un excédent annuel de 690.000fr environ, soit 21 % du montant de l'annuité, qui permettrait de rembourser l'allocation de la Chambre de Commerce.

On peut considérer que les dispositions financières qui ont été prévues réalisent l'équilibre de l'opération, bien que le projet comporte évidemment une certaine part d'aléa dans l'exécution. Il est toujours difficile de savoir à l'avance le coût exact de travaux comportant une part notable de travaux en souterrain dans une ville; on devra de plus donner suite à un certain nombre de réclamations présentées par des entrepreneurs, pour des travaux déjà commencés puis arrêtés; les éléments d'appréciation nécessaires ont été retenus et le devis du projet actuel a tenu compte de cette charge.

Il ne reste plus qu'à souhaiter d'obtenir, avec le concours de l'Administration Supérieure, que la ville de Nantes veuille bien confirmer officiellement les engagements pris par elle, en séance officieuse, vis-à-vis du Directeur de l'Exploitation de la Région Ouest. Si cette question est résolue la semaine prochaine, on pourra peut-être faire prendre, avant les vacances, un décret en Conseil d'Etat, permettant de réaliser les emprunts nécessaires pendant les derniers mois de l'année 1939. Dans ces conditions, les travaux seraient entrepris au début de l'année 1940 et pourraient être achevés dans un délai de deux ans ou de deux ans et demi .

M. LE PRESIDENT remercie M. René MAYER de son exposé très documenté et intéressant.

M. CRESCENT avait cru comprendre, au cours d'une conversation récente avec M. LEGOUX - avec qui il est en rapport à la Direction Générale des Ports et Voies Navigables - qu'un engagement définitif avait été d'ores et déjà pris par la ville de Nantes. Puisqu'il s'agissait seulement d'un engagement officieux, il croit devoir insister auprès de M. le Commissaire du

.....

Gouvernement pour que l'on demande à la Ville de prendre définitivement position aussi rapidement que possible.

M. LE BESNERAIS précise qu'une séance du Conseil Municipal doit être tenue vendredi ou samedi prochain.

M. CRESCENT souhaiterait que M. LE BESNERAIS charge M. LEGOUX de joindre ses efforts à ceux de M. le Commissaire du Gouvernement pour obtenir l'accord définitif et officiel de la Ville de Nantes.

M. LE PRESIDENT estime que cet accord doit être obtenu rapidement, l'exécution du projet devant présenter un intérêt réel pour la Ville de Nantes.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT rappelle que le Ministre des Travaux Publics a signalé, en termes particulièrement énergiques, à la Ville de Nantes, l'importance qui s'attachait à la réalisation du projet. Il tient à ajouter que, si l'on est en droit d'espérer que l'affaire aboutira, il convient de rendre hommage à l'habileté des négociateurs et au dévouement inlassable dont ont fait preuve les Services de la S.N.C.F. et tout particulièrement M. LEGOUX, Directeur de l'Exploitation de la Région Ouest.

M. LE PRESIDENT est heureux de ce témoignage. Il est certain que le Conseil d'Administration sera unanime pour demander à M. LE BESNERAIS de remercier, en son nom, M. LEGOUX. Ces remerciements s'adressent également à M. le Commissaire du Gouvernement pour l'aide particulièrement efficace qu'il a apportée aux négociateurs.

M. LE PRESIDENT met aux voix les propositions du Rapporteur, qui sont adoptées à l'unanimité.

.....

Logements mis par la S.N.C.F. à la disposition de son personnel.

QUESTION V - Logements mis par la S.N.C.F. à la disposition de son personnel.

M. LE PRESIDENT rappelle que la notice qui a été distribuée aux Membres du Conseil expose très clairement les raisons pour lesquelles le Comité de Direction propose de relever le loyer des logements qu'elle met à la disposition de ses agents.

M. OURADOU déclare, au nom des représentants du personnel, ne pouvoir accepter une augmentation aussi importante que celle qui est envisagée, car cette mesure va compromettre gravement le budget familial des cheminots logés par la S.N.C.F. et ceux-ci ne manqueront pas de protester énergiquement.

Il estime, au surplus, que les raisons invoquées à l'appui de cette majoration des loyers ne sont pas justifiées et que le déficit, dont il est fait état en ce qui concerne la gestion des cités et logements mis à la disposition du personnel, a été exagéré. Il a, pour sa part, participé à la gestion des H.B.M. de la ville de Bondy qui comprend 210 logements. Or, le budget de cet organisme est à peu près en équilibre, malgré les loyers réduits en vigueur actuellement et qui s'établissent comme suit:

Salle commune et cuisine 1.361 fr.40

Deux pièces et cuisine 1.637 fr.50

Trois pièces et cuisine 1.936 fr.70

Les nouveaux prix des loyers, tels qu'ils sont soumis à l'approbation du Conseil, sont nettement supérieurs à ces chiffres et M. OURADOU fait remarquer que l'unification proposée aura pour résultat de majorer les loyers de 60 % à 100 %, ainsi que le prouve le tableau suivant:

....

Consistance du logement	Taux antérieurs Nord	Taux antérieurs Est	Taux proposés	Augmentation Nord	Augmentation Est
Salle commune et 1 pièce	876	996	1.680	804, soit près de 100 %	684, soit près de 70 %
Salle commune et 2 pièces	1.092	1.248	1.920	828, soit 75 %	672, soit près de 60 %
Salle commune et 3 pièces	1.308	1.500	2.400	1.092, soit 83 %	900, soit 60 %

Ces taux prohibitifs vont grever lourdement le budget des agents qui n'ont pu, par ailleurs, obtenir les relèvements de salaires qu'ils étaient en droit d'espérer, et les représentants du personnel ne peuvent pas souscrire à ces relèvements.

Au surplus, ils devraient, en bonne logique, entraîner automatiquement le relèvement du taux des indemnités de résidence. Sans doute, les indemnités de résidence accordées aux cheminots sont plus élevées que celles allouées aux fonctionnaires, mais il n'est pas possible de comparer la situation d'un agent de chemin de fer à celle d'un fonctionnaire, car ce dernier jouit d'avantages qui ne sont pas accordés aux cheminots.

En outre, le taux des loyers des logements à usage du personnel ne saurait être comparé au taux des loyers des logements ordinaires, étant donné que les premiers répondent aux besoins du service et entraînent certaines sujétions pour le personnel.

En tout état de cause et pour le cas où le Conseil ne suivrait pas les représentants du personnel et ne s'opposerait pas au relèvement proposé, M.OURADOU demande d'échelonner l'augmentation prévue sur une période plus longue que celle qui est envisagée.

M.LE PRESIDENT constate que M.OURADOU s'élève contre le principe du relèvement du taux des loyers des logements mis à la disposition du personnel et, subsidiairement, demande un

....

échelonnement plus large que celui envisagé. Il rappelle que, dans les propositions soumises au Conseil, la majoration des loyers ne doit pas s'appliquer brutalement, mais progressivement, puisqu'une première augmentation de 10 % seulement sera effectuée au 1er juillet prochain. Néanmoins, il se déclare prêt à faire étudier les mesures permettant de donner certaine satisfaction à M.OURADOU, dans l'ordre d'idée, suggéré par lui, d'un échelonnement plus large des augmentations proposées.

M.JACQUET précise que la demande subsidiaire des représentants du personnel ne porte pas seulement sur un échelonnement plus large des majorations dans le temps, mais encore sur une réduction de l'augmentation initiale de 10 % qui est prévue pour le 1er juillet et qui devrait être ramenée à 5 %.

M.LE PRESIDENT déclare que, pour sa part, il n'aurait pas d'objection à donner satisfaction au personnel sur ce double point d'une augmentation initiale ramenée à 5 % et d'un échelonnement plus large des augmentations ultérieures.

M.LE BESNERAIS déclare qu'il lui paraît possible de réaliser immédiatement un relèvement de 5 % au lieu de 10 %.

L'application immédiate du relèvement de 10 % aurait donné un supplément de recettes de 3 M., tandis qu'une majoration de 5 % ne produira que 1 M.5.

Il en résultera des retards dans la réduction du déficit, mais ces retards s'amortiront avec le temps, étant donné que les loyers seront ensuite majorés de la moitié seulement des augmentations du traitement fixe dont bénéficient les intéressés.

M.LE PRESIDENT se déclare heureux de pouvoir donner cette satisfaction au personnel, dont le Conseil cherche toujours à concilier les intérêts avec ceux de la Société Nationale.

....

Il met aux voix les propositions soumises au Conseil, compte tenu de la modification proposée par M.le Directeur Général.

Ces propositions sont adoptées à la majorité.

Unification des méthodes de versement et de ravitaillement des gares.

QUESTION VI - Unification des méthodes de versement et de ravitaillement des gares -

M.LE PRESIDENT rappelle qu'une note sur cette question a été distribuée aux Membres du Conseil et ajoute que le Comité de Direction propose d'en adopter les conclusions.

M.FILIPPI rappelle que la Société Nationale, dès sa création, s'est préoccupée d'unifier les méthodes en vigueur dans les différents Réseaux, en matière de versement et de ravitaillement des gares, méthodes qui variaient de réseau à réseau. Trois systèmes étaient en vigueur:

- dans le premier, les versements des gares et inversement leur ravitaillement en espèces étaient exclusivement effectués par boites finances, dont le transport était assuré par le Réseau lui-même. Ce système était appliqué par la Compagnie du Nord, dont le réseau était extrêmement dense et de dimensions relativement peu considérables;

- dans le deuxième, les disponibilités des gares étaient versées, soit à la poste, soit aux comptoirs de la Banque de France ou des grands Etablissements de Crédit. Inversement, les gares étaient alimentées par des chèques payables aux guichets de ces comptoirs. Les transports de fonds n'étaient utilisés par l'intermédiaire de gares-centres qu'en l'absence de tels comptoirs à proximité des gares. Il n'était fait aucun ravitaillement par l'intermédiaire de la poste. C'était le système en vigueur sur les Réseaux d'Alsace et de Lorraine, de l'Est et du P.L.M.;

....

- dans un troisième système, intermédiaire entre les deux premiers, les gares n'avaient de relations bancaires qu'avec les comptoirs de la Banque de France. Pour les localités où de tels comptoirs n'existaient pas, les gares versaient leurs disponibilités, soit en relation avec la Banque de France, soit à la poste. Inversement, le ravitaillement s'effectuait par l'intermédiaire des comptoirs de la Banque de France et des gares-centres. Ce système était en vigueur sur les Réseaux de l'Etat et du P.O.-Midi. Sur le Réseau de l'Etat, un certain nombre de gares étaient ravitaillées directement par l'intermédiaire de la poste.

La valeur de ces différents systèmes a été examinée, au double point de vue de la sécurité dans les transferts de fonds et de leur rendement. Ce rendement dépend, en effet, de la rapidité des transferts de fonds, de la réduction des fonds de roulement improductifs dans les établissements locaux et de la réduction des frais généraux d'administration.

De l'étude à laquelle il a été procédé, il découle que le procédé le plus pratique et le plus souple est l'utilisation, dans toute la mesure du possible, des moyens bancaires. Les versements des gares et leur ravitaillement seraient effectués par l'intermédiaire, soit des comptoirs de la Banque de France ou des grands Etablissements de Crédit, soit des bureaux de poste locaux. Ce n'est qu'exceptionnellement que l'on aurait recours aux transports d'espèces des gares d'origine aux gares centres ou inversement.

C'est ce système qu'il est proposé au Conseil d'adopter, étant entendu qu'en raison des nombreuses situations particulières qui se présentent et que l'on ne peut résoudre que par cas d'espèce, son application comporterait une certaine souplesse, notamment pour le choix à exercer entre le recours aux établissements bancaires ou à la poste.

.....

Dans l'ensemble, la formule qui est envisagée tend à recourir, d'une manière beaucoup plus large que dans le passé, aux moyens bancaires, pour assurer le transfert des fonds de la Société Nationale.

M.LE PRESIDENT met aux voix ces propositions, qui sont adoptées à l'unanimité.

Emprunts à long terme: compte rendu de M.LE BESNERAIS. -

QUESTION VII - Emprunts à long terme: compte rendu de M.LE BESNERAIS.

M.LE BESNERAIS rappelle que, par lettre du 11 mai, la S.N.C.F. avait demandé au Ministre des Finances l'autorisation de reprendre les émissions d'obligations aux guichets, pour pouvoir bénéficier de la réduction de moitié du tarif de l'impôt sur le revenu des capitaux mobiliers, prévue par le décret du 31 décembre 1938 pour les emprunts émis avant le 1er août 1939.

Par lettre du 9 juin 1939, le Ministre des Finances a répondu qu'il ne pouvait, dans les circonstances présentes, donner cette autorisation.

Ces deux lettres ont été distribuées aux Membres du Conseil.

M.LE PRESIDENT déclare que le Conseil en prend acte.

Questions diverses

Questions diverses.

Représentation de la Société Nationale au Port Autonome de Strasbourg.

M.LE PRESIDENT indique que le Comité de Direction propose au Conseil de désigner M.LE BESNERAIS, en remplacement de M.SURLEAU, pour représenter la Société Nationale au sein du

.....

Conseil d'Administration du Port autonome de Strasbourg.

Il met aux voix cette proposition, qui est adoptée à l'unanimité.

La séance est levée à 10 heures 40.

Le Vice-Président
du Conseil d'Administration
GRIMPRET

Le Président
du Conseil d'Administration
GUINAND

Projet

Procès-Verbal du
Conseil d'Administration

du 21 juin 1939.

14. à MM le Président Guinaud
Le Besneraïs
Filippi.

le 24 juin 1939

Monsieur

Administrateur de la S.N.C.F.

de la part de M. GRELAT

avec prière de bien vouloir faire connaître ses observations au plus tard dans la journée du mercredi 28 courant à M. le Secrétaire Général du Conseil d'Administration de la S.N.C.F. (Tél. Trinité 73.00).

24 juin 1939

extraits envoyés le 24 juin à

MM. Jaquet
Cayadon
Mon
Rodhez
Crescent
Bouron

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

PROJET

Séance du 21 juin 1939

La séance est ouverte à 9 heures 30, sous la présidence de M. GUINAND, Président.

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

PORCHÉ
FOURNIER
DEROY
BOUFFANDEAU
BOURGIER
RUEFF
CLAPIER
ARON
BLUM-PICARD
CRESCENT

Théodore TISSIER
DAUTRY

de TARDE
TIRARD
MOREAU-NERET
René MAYER
GETTEN
THIRIEZ
GOY
FREDAULT

JACQUET
LIAUD
OURADOU
WINBERG

Excusés : M. GRUNEBAUM-BALLIN, qui s'est fait représenter pour le vote par M. le Vice-Président GRIMPRET, M. BARRES, qui s'est fait représenter pour le vote par M. FREDAULT, ainsi que MM. TOUTÉE, DEVINAT, LAURENT-ATTHALIN et PESCHAUD.

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

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :
MM. CLAUDON, Commissaire du Gouvernement
RENDU, Commissaire adjoint.

.....

Adoption du Procès-Verbal

QUESTION 1 - Adoption du procès-verbal

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le procès-verbal de la séance du 7 juin 1939 est adopté à l'unanimité.

Départ de M. BOURGIER.

M. LE PRESIDENT fait savoir au Conseil que, par décret du 3 juin 1939, M. BOURGIER, Conseiller d'Etat, Directeur du Contrôle Financier et des Participations publiques au Ministère des Finances, a été nommé Président du Conseil d'Administration des Services Contractuels de la Compagnie des Messageries Maritimes. A la suite de cette désignation, M. BOURGIER va cesser de faire partie du Conseil d'Administration de la S.N.C.F. M. LE PRESIDENT est certain que le Conseil sera unanime à regretter le départ de M. BOURGIER et à le remercier du concours si précieux qu'il n'a cessé d'apporter à ses travaux. Il espère que M. BOURGIER conservera de son côté un bon souvenir de cette collaboration et il lui demande de bien vouloir, dans ses nouvelles fonctions, conserver les contacts qui sont indispensables entre la S.N.C.F. et les grandes Compagnies comme celle aux destinées de laquelle il va avoir l'honneur de présider.

M. BOURGIER remercie M. le PRESIDENT des paroles élogieuses qu'il vient de prononcer. Ce n'est pas sans une certaine mélancolie qu'il est amené à quitter le Conseil d'Administration de la S.N.C.F. Non seulement il s'est trouvé appelé à participer étroitement à l'élaboration de la Convention du 31 août 1937 qui a créé la S.N.C.F., mais déjà, auparavant, en tant que membre du Conseil du Réseau de l'Etat, il avait appris à connaître et à aimer le chemin de fer. Il a trouvé, dans ces différentes

.....

fonctions, de très grandes satisfactions. Elles lui ont permis de se rendre compte du rôle éminent que les chemins de fer jouent dans la vie du Pays. C'est justement en raison de la place que la S.N.C.F. occupe dans l'économie générale et les finances publiques qu'il estime indispensable que le Ministre des Finances ait, au Conseil d'Administration, des représentants directs qui puissent, d'autre part, suivre, au jour le jour, en accord avec la Direction Générale, les problèmes qui se posent et leur apporter les solutions les plus rapides.

Ses nouvelles fonctions ne lui permettant plus d'assurer une collaboration aussi étroite, M. BOURGIER a cru devoir résigner son mandat de membre du Conseil d'Administration de la Société Nationale. Il tient à remercier le Conseil de la bienveillance qu'il lui a toujours témoignée et prie particulièrement les représentants du personnel au sein du Conseil de se faire son interprète auprès de l'ensemble du personnel pour lui exprimer les très vifs regrets qu'il éprouve à se séparer de la grande famille des Cheminots.

M. BOURGIER assure M. LE PRESIDENT qu'il conservera un profond et fidèle souvenir de son passage au Chemin de fer et qu'il s'efforcera, dans ses nouvelles fonctions, d'établir, tant avec lui qu'avec M. le Directeur Général, dont il n'oubliera jamais le concours si vivant et si affectueux, les relations qui doivent exister entre la S.N.C.F. et la Compagnie des Messageries Maritimes, qui en assure en quelque sorte le prolongement vers la France d'outre-mer.

Comptes rendus

QUESTION II - Comptes rendus

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

M. LE BESNERAIS indique qu'en ce qui concerne le trafic,

.....

la situation s'est nettement améliorée depuis quelques semaines. C'est ainsi qu'à la fin de la 19ème semaine, les recettes faisaient ressortir, par rapport à 1938, et à tarification égale, une baisse de trafic de 2,9 % pour les voyageurs et une augmentation de 7,7 % pour les marchandises, soit, pour l'ensemble du trafic-voyageurs et marchandises, une augmentation de 5 %.

Or, à la fin de la 23ème semaine, la baisse de trafic n'est plus que de 1,1% pour les voyageurs au lieu de 2,9 % et l'augmentation, pour les marchandises, atteint 8,4 % au lieu de 7,7 %. En sorte que, pour l'ensemble du trafic-voyageurs et marchandises, l'augmentation passe de 5 % à 5,9 %.

Il en résulte que, par rapport aux prévisions budgétaires, la moins-value des recettes n'est plus que de 0,3 %, ce qui correspond, en valeur absolue et pour l'ensemble de l'année, à une moins-value de 100 M. seulement, alors qu'elle oscillait, il y a un mois, autour de 200 M.

Il semble d'ailleurs que la situation doive continuer à s'améliorer : en effet, le nombre de wagons chargés au cours de la 24ème semaine est supérieur de 3 % au chiffre de la semaine correspondante de 1938, alors qu'à la fin de la 23ème semaine, l'augmentation moyenne depuis le début de l'année n'était que de 1,1 %.

Au point de vue de la marche du service, M. LE BESNERAIS signale qu'il n'y a pas eu d'incidents graves, sauf que la circulation a été interrompue aux environs de Lisieux où les éboulements de terrains provoqués par la crue subite d'un ruisseau, l'Orbiquet, ont coupé les voies sur plusieurs centaines de mètres. D'autre part, le 16 juin, dans la Région Sud-Est, non loin du Puy, un train de voyageurs a tamponné le train de marchandises qui le précédait. Ces deux trains se suivaient à 20 minutes d'intervalle, mais le premier avait dû réduire sa vitesse et n'avait pas assuré sa couverture dans les conditions fixées par le règlement. Quelques voyageurs ont été légèrement blessés.

.....

M. LE BESNERAIS informe, enfin, le Conseil qu'il a décidé de réunir, tous les ans, en une sorte de congrès, les inspecteurs d'exploitation, d'une part, les chefs de dépôts, d'autre part, enfin, les chefs de sections. Il est persuadé que cette mesure facilitera les échanges de vues entre agents de même catégorie pour le plus grand bien du service.

La première réunion des inspecteurs d'exploitation a eu lieu à Strasbourg et il n'a pu y assister. Celle des chefs de dépôts s'est tenue à Dijon la semaine dernière et M. LE BESNERAIS a été heureux de constater combien ces agents prenaient à cœur leur métier. Il les a remerciés des résultats obtenus grâce à leurs efforts et leur a rappelé que leur devoir ne consistait pas simplement à assurer le service, mais qu'ils devaient, en outre, s'intéresser à leurs subordonnés et les connaître personnellement.

M. LE PRESIDENT félicite, au nom du Conseil, M. LE BESNERAIS de son initiative heureuse, qui est de nature à resserrer plus étroitement encore les liens de collaboration qui unissent la S.N.C.F. et son personnel.

2° Trésorerie -

M. LE BESNERAIS rend compte de la situation de trésorerie.

Marchés et Commandes.

QUESTION III - Marchés et Commandes

1°) 6ème avenant au traité avec la Société Nord-Lumière (Le Triphasé) pour fourniture d'énergie électrique nécessaire aux installations de la gare de Paris-Est et à diverses gares de la banlieue - Région Est - (Redevance annuelle ramenée de 3.144.344 fr en 1938 à 2.510.000 fr environ pour 1939.

M. CRESCENT, Rapporteur, expose que la Direction Générale présente au Conseil un 6ème avenant à un traité avec la Société

Nord-Lumière (Le Triphasé), pour fourniture d'énergie électrique nécessaire aux installations de la gare de Paris-Est et à diverses gares de la banlieue - Région Est -

D'après les renseignements fournis et annexés au dossier communiqué par la Direction Générale, le nouvel avenant conduit à des prix unitaires au kilowatt-heure sensiblement plus avantageux que les anciens prix.

C'est ainsi que, pour les fournitures faites aux deux postes prévus à l'article 6 de l'avenant, c'est-à-dire au poste de la gare de Pantin (2.000 kwh) et au poste de Pantin-Maggi (100 kwh), le tarif au kwh pour une consommation d'environ 5.500.000 kwh et pour une puissance un peu supérieure à 2.000 kwh est passé de 0f5677 avec l'ancien tarif à 0f4533 avec le nouveau tarif.

L'avantage est donc substantiel, puisqu'il est de l'ordre de 600.000 francs par an, pour une consommation moyenne de 5.500.000 kwh.

M. CRESCENT ne peut donc que proposer au Conseil d'approuver le 6ème avenant au traité de fourniture d'énergie électrique entre la S.N.C.F. et la Société Nord-Lumière.

Il croit devoir, toutefois, à l'occasion de la présentation de cet avenant, présenter les observations suivantes : Tout d'abord, si la Direction de l'Electricité et le Service de la Voie et Bâtiments de la Région Est ont obtenu les réductions de tarifs en question, c'est en exécution d'un décret du 13 janvier 1938, publié au Journal Officiel du 12 février 1938, qui prescrit à la Société Nord-Lumière d'appliquer les tarifs qui sont exactement

.....

reproduits à l'article 2 de l'avenant n° 6 au traité initial passé avec le Nord-Lumière.

Les réductions obtenues ne sont donc pas dues à l'initiative des services de la S.N.C.F., qui ont toutefois fait preuve de vigilance pour en revendiquer l'application en l'espèce.

Mais cette vigilance doit s'étendre rapidement à d'autres traités analogues et il y a lieu d'attirer l'attention de la Direction Générale sur ce point.

D'autre part, M. CRESCENT a été amené à examiner à différentes reprises les traités de fourniture d'énergie électrique passés entre la S.N.C.F. et divers fournisseurs.

Une série importante de traités analogues a été examinée, notamment au cours de la séance du 22 juin 1938 du Conseil d'Administration, et le Conseil a adopté, au cours de la dite séance, une disposition tendant à l'établissement de formules-types (M. le Directeur Général en envisageait 4 ou 5).

Or, il se trouve que le Conseil est actuellement saisi d'un 6ème avenant à un traité en date du 24 juillet 1913, dont les avenants précédents portent les dates suivantes :

- 1er avenant	.....	17 novembre 1916
- 2ème -	.....	24 février 1921
- 3ème -	.....	24 janvier 1929
- 4ème -	.....	6 février 1930
- 5ème -	.....	23 avril 1931

Il semble à M. CRESCENT qu'il eût été préférable de profiter de l'occasion pour réaliser une des formules-types réclamées par le Conseil, et de se débarrasser d'un fatras d'avenants dont la consultation avec références au

.....

traité initial est de nature non seulement à faire perdre le temps des agents, mais encore à compliquer l'examen des dossiers. Dans ces conditions, M. CRESCENT, tout en proposant au Conseil d'Administration d'approuver le 6ème avenant, insiste pour que les formules-types soient enfin établies; ces formules ne dispenseront pas de la passation d'avenants, mais elles auront au moins le mérite de contenir, d'une manière générale, comme les Cahiers des Charges de l'Administration des Travaux Publics, les clauses techniques qui sont toujours les mêmes pour tous les points du territoire, et de ne laisser à règler par avenants que les clauses financières qui ne comprendront qu'un seul article des formules-types et dont la lecture, et surtout l'intelligence, seront simplifiées d'autant.

M. CRESCENT insiste donc vivement pour que la Direction Générale soit invitée à nouveau à établir des formules-types pour la passation de tous les contrats en vue de la fourniture d'énergie électrique à la S.N.C.F.

M. LE BESNERAIS est tout à fait d'accord pour hâter l'établissement de ces formules-types. Il va voir où en est la question et s'efforcera de la faire aboutir au plus vite.

M. LE PRESIDENT déclare qu'il sera donné rapidement suite aux observations de M. CRESCENT. Il met aux voix les propositions du Rapporteur, qui sont adoptées à l'unanimité (MM. GETTEN ET René MAYER ayant déclaré ne pas prendre part au vote).

.....

.....

2°) Marchés pour l'acquisition d'éléments de piles et d'accessoires destinés à l'entretien des installations de signalisation électrique pendant le 2ème semestre 1939 (dont un marché de 14.135.907 fr avec la Société "Le Carbone Lorraine") - Ensemble des Régions -

M. CRESCENT, Rapporteur, expose que les deux marchés soumis au Conseil comportent une dépense totale de 14.949.370 fr, dont 14.135.907 fr50 pour le marché conclu avec la Société "Le Carbone Lorraine" et 813.462 fr50 pour le marché passé avec la Société de la "Pile Leclanché". Ces contrats ont pour objet l'acquisition d'éléments de piles et accessoires destinés à l'entretien des installations de signalisation électrique de la S.N.C.F. pendant le 2ème semestre de 1939. Le Conseil a déjà été appelé à examiner un certain nombre de marchés analogues. Les premiers étaient conclus avec un seul fournisseur, la Société "Le Carbone Lorraine"; ils ont été examinés par le Conseil au cours de ses séances du 2 mars 1938 (marché de 2.437.000 fr), du 1er juin 1938 (marché de 4.461.750 fr) et du 7 septembre 1938 (marché de 13.116.800 fr).

Le 18 janvier 1939, le Conseil a eu à connaître de marchés pour les mêmes fournitures, mais une nouvelle entreprise, la Société de la "Pile Leclanché" avait été appelée à faire des offres et avait reçu commande pour une somme de 755.000 francs, la commande confiée à la Société "Le Carbone Lorraine" étant de 11.115.820 frs.

Les marchés soumis aujourd hui au Conseil atteignent un montant total de près de 15 millions. En ce qui concerne les prix, ils comportent une majoration de 1;3 % pour les éléments complets et de 1,1% pour les accessoires.

.....

M. CRESCENT rappelle que ces marchés ont trait à des fournitures auxquelles chaque Réseau procédait autrefois individuellement et qui, aujourd'hui, font l'objet de commandes présentées semestriellement et pour l'ensemble des Régions. Il rappelle également qu'au cours de la séance du 18 janvier 1939, M. le Président avait tenu à rendre hommage à l'effort de normalisation et de simplification accompli en la matière par le Service Commercial des Installations Fixes. Or, non seulement cet effort n'a pas fléchi, mais il a été encore accentué et le nombre des modèles de piles à utiliser par les différentes Régions a été encore réduit.

D'autre part, les Services auraient désiré passer à la Société de la "Pile Leclanché" une part plus importante de la commande, afin de mettre en balance les deux seuls fournisseurs possibles. Malheureusement, cette Société, qui commence seulement ses fournitures, n'a pu les mettre encore parfaitement au point : les Services n'ont donc pu lui réserver qu'une part peu importante de la commande, ainsi qu'il avait été fait antérieurement.

M. CRESCENT se plait à constater une fois de plus la vigilance des Services et propose au Conseil d'approuver les deux marchés en question.

M. LE PRESIDENT met aux voix les propositions du Rapporteur, qui sont adoptées à l'unanimité.

3°) Marché avec la Société de DIETRICH pour la fourniture de 5 autorails à gazogène et d'organes de rechange (10.150.880 fr).

M. JACQUET, Rapporteur, expose que la commande de 5 autorails à la Maison Dietrich a été autorisée par dépêche ministérielle du 3 février 1939.

.....

Ces engins se rattachent au prototype commandé en 1936 et qu'un certain nombre de Membres du Conseil ont pu voir l'année dernière au cours d'un voyage de Paris à Rambouillet.

Le principal intérêt de cette construction consiste dans l'utilisation d'un carburant national, les qualités de robustesse des autorails construits par cette firme paraissant par ailleurs définitivement établies.

Le marché soumis aujourd'hui au Conseil fixe le prix de l'unité à 1.890.000 fr.

Le prix demandé est certes élevé si on le compare au prix du prototype (755.000 fr). Mais, outre que la commande en avait été passée en 1936 et que, depuis cette époque, tous les prix ont marqué une ascension en flèche, il faut tenir compte qu'il s'agissait d'un prototype pour lequel tous les éléments du prix de revient n'avaient pu être établis de façon précise.

Aussi, la comparaison pourra être plus judicieusement faite avec l'autorail de même marque avec moteur Diesel 320 CV, dont la commande a été dernièrement approuvée par la Commission des Marchés au prix de 1.760.000 fr.

Le prix de revient des deux types est sensiblement le même ou plutôt serait le même avec commande en Allemagne des boites de vitesse (type Mylins), soit : 1.845.000 fr.

Mais les usines Dietrich réalisent maintenant la fabrication de ces boites de vitesse pour les autorails à moteur Diesel.

Cette fabrication aboutit à une économie de 70.000 fr. Par ailleurs, s'agissant d'autorails de type courant, le constructeur a consenti un abattement de 15.000 fr, qui permet d'aboutir au prix de 1.760.000 fr.

.....

Par contre, pour les autorails à gazogène, objet du présent marché, la construction en France des boites de vitesse ne représente aucune économie, l'outillage étant à créer. De plus, le constructeur n'est pas disposé à faire des sacrifices pour cette fourniture qui n'est pas le prolongement d'une série et qui présente des aléas.

Aussi, maintient-il son prix, sur la base d'un prix de revient de 1.845.000 fr, à augmenter de 20.000 fr pour la difficulté de construction de la boite de vitesse spéciale.

Le Ministère de l'Economie Nationale s'oppose à l'achat en Allemagne de ladite boite de vitesse.

Si la S.N.C.F. obtenait la levée de cette interdiction, le constructeur consentirait l'abandon des 20.000 fr précités. Il n'apparaît pas, dans les circonstances actuelles, qu'une intervention de la S.N.C.F. dans ce sens soit opportune.

Enfin, le constructeur ajoute une marge bénéficiaire de 33.000 fr aboutissant ainsi à un prix de 1.845.000 fr + 20.000 fr + 33.000 fr = 1.898.000 fr.

C'est sur cette base que le projet de marché a été envoyé pour observations à la Division des Marchés. Avec ce prix de 1.898.000 fr, le seuil de revision était fixé à 5 %, la part raisonnable échappant aux révisions éventuelles à 10 %.

Deux autres solutions étaient proposées :

seuil de revision : néant - part raisonnable 10 % = 1.880.000 environ

seuil de revision : néant - part raisonnable 5 % = 1.860.000 environ

On sait quelle est l'importance de principe du seuil de revision.

.....

En l'espèce, cette importance est moindre pour deux raisons : en premier lieu, il n'y a pas de concurrence et, en second lieu, la durée du marché est assez longue pour qu'on puisse facilement prévoir que de 3,5 ou 10 % le seuil de revision sera sûrement dépassé.

Toutefois, l'abandon pourrait constituer un précédent dangereux.

Aussi, après de nouvelles tractations, on a maintenu un seuil de revision à 3 % avec part raisonnable de 10 %, en obtenant un abattement de 8.000 fr sur le prix demandé.

Quant au marché, ses clauses sont les clauses habituelles des marchés de l'espèce. Les clauses de revision éventuelle des prix se réfèrent, pour les appointements et salaires, aux taux horaires moyens constatés par le Groupe des Industries métallurgiques de la Région Parisienne, pour les matières aux mercuriales habituelles.

Il n'y a rien à ajouter à la note qui a été distribuée en ce qui concerne le moteur.

Dans ces conditions, M. JACQUET propose au Conseil d'approuver le marché qui lui est soumis.

M. LE PRESIDENT remercie M. JACQUET de son intéressant rapport. Il met aux voix les propositions du Rapporteur, qui sont adoptées à l'unanimité.

4°) Marché avec le Comptoir Sidérurgique de France pour la fourniture de 13.450 T. environ de rails, éclisses et selles pour le 2ème semestre 1939. - Ensemble des Régions - (22.000.000 fr environ)

M. ARON, Rapporteur, rappelle que le Conseil a approuvé, dans sa séance du 19 avril 1939, une commande de rails et de

.....

menu matériel pour les besoins du premier trimestre, au prix de 1.455 fr la tonne de rail. Le Comptoir Sidérurgique, fournisseur unique, accepte, pour les besoins du second trimestre, le maintien de ce prix, le montant total de la commande étant de l'ordre de 22 M. de francs. L'application de la formule de variation donnerait une légère hausse. Dans ces conditions, M. ARON propose l'approbation du marché.

M. LE PRESIDENT met aux voix les propositions du Rapporteur, qui sont adoptées à l'unanimité.

Projets. QUESTION IV - Projets.

Gares de Nantes :
- déplacement de la ligne de Tours à Saint-Nazaire dans la traversée de la Ville de Nantes.
- aménagement de la gare de Nantes-Orléans en gare centrale à voyageurs.
- suppression des passages à niveau de la rive gauche et aménagement de la gare Etat en gare centrale P.V. (235 M.).

M. René MAYER, Rapporteur, expose que le projet de travaux concernant la traversée de la Ville de Nantes est un projet qui est en cours depuis de longues années et qui est destiné à remédier à la situation, peut-être unique en France, de la Ville de Nantes qu'une voie ferrée coupe en plein centre et dans toute sa longueur, avec toutes les sujétions qu'entraîne pour la circulation une série de passages à niveau.

Origines.- Il rappelle que, dès l'origine, lorsque, vers 1850, on a prolongé la ligne Paris-Tours jusqu'à l'Océan via Nantes, est apparu le désaccord entre l'Etat et la Ville : c'est alors que le Ministre des Travaux Publics et le Conseil Général des

.....

Pont et Chaussées ont décidé, malgré l'opposition du Conseil Municipal de la Ville de Nantes, de donner à la voie ferrée le tracé qu'elle a actuellement. La Ville obtint seulement qu'une gare voyageurs fût créée en plein centre de la Ville, à la Bourse.

Cette situation est restée tolérable jusqu'à la guerre, mais les inconvénients sont devenus particulièrement sensibles au moment où, pour faire face au débarquement des troupes américaines dans les ports de l'Atlantique pendant la guerre, on a été amené à doubler la voie unique qui traversait la ville, en empiétant sur des quais qui servaient à la circulation des piétons et des véhicules. La chaussée latérale s'est ainsi trouvée réduite dans des proportions telles que la circulation y est devenue particulièrement difficile.

Le nouvel état de choses ainsi créé était non seulement inconfortable et dangereux pour le public, mais également préjudiciable à l'exploitation du chemin de fer, en raison des vitesses faibles auxquelles les trains sont obligés de circuler pendant la traversée de la Ville.

De plus, de nombreux passages à niveau, aussi bien sur la ligne de St-Nazaire que sur le raccordement de l'Etat, gênent la circulation routière. En particulier, les véhicules qui empruntent les grands itinéraires et qui traversent Nantes, venant de Poitiers, des Sables d'Olonne ou de Bordeaux, en direction du Nord, sont d'abord arrêtés par le passage à niveau franchissant les voies qui desservent la gare de Nantes-Etat, puis, après avoir traversé le bras de La Madeleine, ils doivent encore traverser la ligne de St-Nazaire.

.....

Projet initial de 1931 - Les études entreprises depuis longtemps par la Compagnie P.O. pour supprimer les passages à niveau de Nantes au moyen d'une déviation de la ligne de Saint-Nazaire aboutirent seulement il y a une dizaine d'années.

A cette époque, il avait été décidé de combler les deux bras de la Loire qui encadrent l'Ile Feydeau, afin de remédier aux dommages causés aux ouvrages d'art ainsi qu'aux maisons qui bordent le quai par l'amplitude des marées, conséquence des travaux d'aménagement du lit de la Loire Maritime. Il devenait alors possible de dévier la ligne de St-Nazaire dans l'un des bras comblés de la Loire.

Le projet d'ensemble a été dressé par la Compagnie d'Orléans avec l'accord du Réseau de l'Etat, en 1931. Il poursuivait deux buts : supprimer les passages à niveau et regrouper les installations du Chemin de fer. Une déviation entre les gares d'Orléans et de Chantenay était prévue, partie en tranchée dans les remblais récents, partie en souterrain. La gare d'Orléans devait assurer le trafic voyageurs et la gare Etat le trafic marchandises. Une gare de triage unique était prévue au Blottereau.

Mais, comme la suppression du passage à niveau de la gare d'Orléans éloignait le bâtiment des voyageurs de plusieurs centaines de mètres, la gare de la Bourse devait être encore plus fréquentée, d'où sa reconstruction était envisagée au voisinage de son emplacement actuel.

Le montant de l'ensemble du projet dressé à cette époque s'élevait à 199 M.

Cette dépense était répartie ainsi qu'il suit :

Participation de l'Etat ..... 23 M.
Participation de la Ville de Nantes ..... 23 M.
Participation du Département de la Loire Inférieure ..... 5,5 M. ....

Produit de surtaxes locales ..... 45 ,5M.

Travaux complémentaires du Réseau d'Orléans et du Réseau de l'Etat... 72 M.

Avance du Réseau d'Orléans sur le produit de surtaxes de transit .... 30 M.

Ces surtaxes de transit consistaient dans une majoration fictive de 4 km des transports de toute nature traversant Nantes. Leur rendement avait été déterminé au moyen de sondages et de données statistiques. Ces surtaxes ont été perçues mais leur produit n'a pas encore été, jusqu'à présent, dégagé des comptes d'exploitation. Quant aux surtaxes locales qui ont été instituées à cette époque, leur rendement accuse des moins-values importantes, en raison , notamment, des circonstances économiques qui ne sont pas restées ce qu'elles étaient au moment où les évaluations ont été faites.

Le Ministre des Finances s'opposa, en 1933, au projet de la Compagnie du P.O. dans sa forme initiale, estimant que la situation financière ne permettait pas d'entreprendre immédiatement un programme d'une telle importance. Aussi, le Ministre des Travaux Publics invita-t-il la Compagnie P.O. à présenter un projet en deux étapes, la première limitée aux travaux dont l'urgence était indiscutable.

Projet de 1935 - C'est ainsi que la Compagnie P.O. a été amenée à présenter, en 1933, et que le Ministre des Travaux Publics a approuvé en 1935, un projet relatif à une première tranche de travaux, comportant seulement en 1ère étape, le déplacement de la ligne principale entre la gare d'Orléans et la gare de Chantenay.

La Convention prévoyait que les dépassements éventuels seraient partagés entre l'Etat, la Compagnie P.O. et les Chemins de fer de l'Etat au prorata de leurs engagements respectifs.

.....

Inversement, si le coût des travaux apparaissait inférieur aux prévisions, il était prévu une répartition analogue des économies ainsi faites.

Or, la combinaison financière s'est trouvée déséquilibrée du fait , d'une part, des hausses de prix très importantes qui sont survenues depuis 1936 et, d'autre part, des moins-values constatées dans le rendement escompté des surtaxes.

Quoiqu'il en soit, les travaux de déviation dans la traversée de Nantes, entrepris en 1936, ont été divisés en un certain nombre de lots d'exécution.

Premier lot -

Le premier lot comprenait essentiellement le franchissement du Canal de l'Erdre. Le présent projet modifie très légèrement les dispositions prévues et le complète notamment par la création d'un passage supérieur à l'emplacement du passage à niveau 309 (avenue Carnot).

Deuxième lot -

Le second lot prévoyait une tranchée couverte par parties, le remaniement de la gare de la Bourse et un souterrain entre la Bourse et Saint-Louis . Ces travaux ont fait l'objet d'un marché approuvé fin décembre 1937 par le Conseil d'Administration du P.O., sous réserve de ratification par la S.N.C.F. qui, étant donné pour lors les incertitudes quant à l'équilibre financier du projet a refusé de le prendre en charge. Une nouvelle adjudication interviendra, après approbation, par le Conseil d'Administration de la S.N.C.F., du projet remanié pour tenir compte de la situation financière actuelle.

.....

Troisième lot -

Adjugé en 1935 à la Société des Batignolles, ce lot comprend essentiellement une tranchée couverte de 450 mètres en pleine rue, à partir de l'Eglise Saint-Louis. Ce travail s'est revélé très pénible; notamment en raison de l'exiguïté d'un chantier entre maisons. La Société des Batignolles, faisant valoir ses droits à résiliation, en raison de la hausse des prix, a obtenu cette résiliation. Les travaux ont néanmoins continué dans l'attente d'un accord sur de nouveaux prix. Cet accord n'ayant pu se réaliser avec l'entreprise, la décision a été prise d'arrêter les travaux et de remettre en adjudication les travaux du 3ème lot restant à faire, en y adjoignant au besoin une partie des travaux du 2ème lot.

Quatrième lot -

Le 4ème lot comprend principalement un souterrain de 1.200 mètres de longueur.

La Société des Batignolles est également adjudicataire de ce lot.

Négociations en vue d'un nouveau projet - De longues négociations ont été poursuivies avec la ville de Nantes pour remettre sur pied le projet. M. LEGOUX, Directeur de l'Exploitation de la région Ouest, qui s'est occupé avec une grande activité de cette affaire et à qui on devra beaucoup si elle aboutit, avait espéré que la ville de Nantes donnerait son accord à un projet qui devait être présenté au Conseil en décembre dernier et qui ne comprenait pas la suppression du passage à niveau de l'avenue Carnot, ce qui a contribué à provoquer l'échec du projet en fin de l'année dernière.

Les représentants de la municipalité ont fait connaître, en effet, dans une démarche auprès du Ministère des Travaux Publics le 21 décembre 1938, que la ville ne pourrait accepter qu'une participation supplémentaire limitée à 6 M. Le Ministre des Travaux Publics a bien voulu exercer, par lettre en date du 17 mai 1939, une pression amicale sur la Municipalité, en insistant sur la nécessité d'aboutir à un accord pour que la situation actuelle reçoive les aménagements indispensables. Au cours d'une réunion officieuse récente en commission, le Conseil Municipal de Nantes paraît avoir donné son accord au Directeur de l'Exploitation de la Région Ouest sur les bases suivantes, qui sont acceptées par la Chambre de Commerce de Nantes et le Conseil Général du département. Si le Conseil d'Administration de la S.N.C.F. approuve les propositions qui lui sont soumises, le Conseil Municipal doit aussitôt ratifier officiellement l'engagement qu'il a pris officieusement.

Nouveau projet.- M. René MAYER expose quelles sont les modifications apportées aux prévisions initiales.

Elles portent, à la fois, sur la consistance des travaux à exécuter et sur leur financement.

1°) Modifications apportées à la consistance des travaux.

La modification essentielle consiste dans la suppression de la gare de la Bourse.

En dehors de cette suppression, on doit mentionner les travaux d'élargissement du pont de la rue de Chevreul, dans le cadre du plan général d'aménagement de la ville de Nantes. D'autre part, on procédera à la construction

.....

d'un passage supérieur, en remplacement du passage à niveau n° 309 de l'avenue Carnot. Ce passage à niveau se trouve auprès du château de Nantes, au pied de la promenade de la reine Anne, qui conduit à la cathédrale. Sans faire l'objet d'une circulation intense, il est cependant fréquenté par les voitures qui traversent Nantes en direction de Poitiers, ou de Paris. La circulation deviendra du reste plus intense lorsque, la gare de la Bourse étant supprimée, la gare de Nantes-Orléans deviendra, en fait, la seule gare de voyageurs de la ville.

M. René MAYER estime que la suppression de ce passage à niveau trouve logiquement sa place dans le programme entrepris. Elle a, d'autre part, conduit à augmenter de 1 M. le montant de la participation de la S.N.C.F., représentant la capitalisation des frais de gardiennage du passage à niveau supprimé.

Enfin, la S.N.C.F. s'engagerait à présenter un projet pour l'établissement d'un ouvrage sous le nouveau raccordement entre les gares de Nantes-Etat et de Nantes-Orléans, en prolongement de l'avenue Carnot, lorsque sera mis à exécution le projet de construction des deux nouveaux ponts sur la Loire, permettant à la circulation routière de franchir le bras de la Madeleine et le bras de Pirmil en évitant la traversée de la ville.

La S.N.C.F. devra prendre l'engagement de participer à cette dépense, le jour où l'on prolongera l'Avenue Carnot, à supposer même qu'elle n'ait pas à la prendre à sa charge en totalité. L'importance même de ces travaux montre qu'il ne s'agit pas d'un engagement immédiat

.....

et que l'affaire ne sera pas à examiner avant un avenir plus ou moins éloigné.

Le service voyageurs sera assuré exclusivement par la gare de Nantes-Orléans. Les services G.V. y seront également groupés. Les services P.V. seront assurés exclusivement par la gare de Nantes-Etat. Cette réorganisation, qui permettra d'assurer une exploitation plus économique, a fait l'objet d'un projet qui a déjà été présenté au Ministère des Travaux Publics.

La gare de Nantes-Orléans devra être aménagée pour répondre à sa nouvelle destination. Certaines voies sont actuellement raccordées à leurs deux extrêmités aux voies principales; par contre, deux voies impaires et trois voies paires sont en cul-de-sac. Inutilisables pour les trains, elles peuvent seulement recevoir à quai les autorails, en raison de leur faible longueur.

Il est indispensable de remanier ces installations et de raccorder toutes les voies de gare à leurs deux extrêmités aux voies principales pour faire face au trafic-voyageurs plus important qui est prévu. Il sera, de plus, nécessaire d'allonger les passages souterrains déjà existants.

Dans la situation projetée, on disposera de 7 voies raccordées, d'une voie en cul-de-sac côté Paris pour recevoir les autorails, et d'une voie en cul-de-sac côté Saint-Nazaire, pour les machines.

Ces transformations seront complétées par la modification des installations de signalisation de la gare. La situation actuelle ne permet pas un espacement entre circulations inférieur à 4 ou 5 minutes et il sera nécessaire d'améliorer cet état de choses pour répondre aux besoins nouveaux de l'exploitation.

.....

En ce qui concerne les installations de la rive gauche, le projet consiste essentiellement à remplacer le tracé actuel, qui coupe toutes les rues, par un nouveau tracé, qui constitue une liaison nouvelle, longue de 2 km, entre le pont franchissant le bras de La Madeleine et l'entrée de la gare de Nantes-Etat. Pour mener à bien ces travaux, on devra combler certaines zones basses et faire passer sur le viaduc plusieurs voies, particulièrement aux abords du pont de Pirmil et du Boulevard Victor-Hugo. Les trains de voyageurs en provenance de Pornic seront reçus directement à la gare de Nantes-Orléans; quant aux trains de marchandises en provenance de la même direction, ils seront refoulés dans la gare de Nantes-Etat, après rebroussement sur la voie principale. Cette disposition n'offrira aucun inconvénient sérieux, le trafic n'étant pas très important dans cette direction et un projet plus onéreux, améliorant cette situation, ne se justifierait pas. La gare Etat sera aménagée en gare centrale P.V.; le projet a d'ailleurs déjà été présenté au Ministère des Travaux Publics.

Lorsque l'ensemble de ces travaux auront été menés à bien, on pourra envisager d'apporter certains remaniements au dépôt de la gare de Nantes-Orléans, travaux qui feront l'objet d'un projet spécial.

2°) Modifications apportées au financement des travaux.

Les nouvelles évaluations faites, qui tiennent compte des conditions économiques actuelles, conduisent à une dépense globale de 235 M., dont 210 M. en principal, et 25 M. de frais généraux.

.....

La dépense en principal se répartit ainsi :

Déviation de la ligne de Saint-Nazaire dans la traversée de la Ville de Nantes	156 M.
Remaniement de la gare de Nantes-Orléans	21 M.
Etablissement d'un nouveau raccordement entre les gares de Nantes-Etat et Nantes-Orléans	33 M.

Ce sont évidemment les travaux de déviation de la ligne de Saint-Nazaire qui sont de beaucoup le plus onéreux, mais le fait qu'ils ont été déjà commencés en rend l'achèvement indispensable, car il est absolument impossible de laisser en l'état les travaux qui défoncent actuellement, en son plein centre, la ville de Nantes.

Le modèle de délibération qui a été soumis au Conseil Municipal de la Ville de Nantes expose le détail des mesures projetées :

A) Participations.- Les collectivités intéressées participeront à l'augmentation des dépenses découlant de la hausse des prix, dans la limite de 80%, au prorata de leurs engagements initiaux. En conséquence, les participations (en millions) sont arrêtées à :

Etat	41 M.4
Ville	41 M.4
Département	9 M.9
S.N.C.F.	80 M.2

La part de la Ville (41 M.4) est représentée par :

- une contribution de 33 M.;

- sa part dans la reconstruction de la gare de la Bourse dont elle a accepté la suppression définitive, et qui a été arbitrée à 4 M.;

- la remise gratuite à l'Etat et à la S.N.C.F. de terrains situés dans l'Ile de Chaviré qui sont nécessaires pour l'agrandissement du port de Nantes. Ces apports sont évalués à 4 M.

.....

Une Convention entre l'Etat, la Ville et la S.N.C.F. règlera les modalités de remise des apports.

B) Avance.- Une avance de 20 M. de la S.N.C.F., à réaliser en obligations de chemins de fer, sera couverte par les surtaxes de transit et formera la contre-partie forfaitaire, prévue à la Convention du 10 novembre 1933, des allongements de distance qui seront considérés comme définitifs et incorporés dans les tableaux de distance.

C) Emprunts.- Le montant global des emprunts à couvrir par surtaxes locales a été fixé à 45 M.5 par la loi du 30 juin 1934, dont 40 M. pour le compte de la Ville de Nantes
et 5 M.5 pour le compte de la Chambre de Commerce.

29 M. ont été contractés pour la première étape des travaux. Les emprunts restant à contracter sont respectivement de 14 M.5 pour la Ville et 2 M. pour la Chambre de Commerce, soit, en tout, 45 M.5.

D) Allocation.- Une allocation de 5 M. de la Chambre de Commerce, non productive d'intérêts, sera remboursée au moyen du produit des surtaxes locales temporaires.

E) Surtaxes.- Les surtaxes actuellement perçues ont été établies par décrets :

a) du 26 novembre 1931, relatif à la passerelle de Nantes-Etat;

b) du 4 septembre 1932, relatif à l'extension des voies du quai Wilson;

c) du 29 novembre 1935, relatif aux travaux de la traversée de Nantes.

Elles seront remplacées par un régime unique conforme aux dispositions du décret-loi du 14 juin 1938 sur les surtaxes temporaires. Ce régime comporte deux innovations :

D'une part, au lieu de taux fixes, il est prévu des taux minima à appliquer immédiatement et des taux maxima, avec taux intermédiaires entre ces limites, qui pourront être substitués

.....

aux premiers, sur demande de la Ville et de la Chambre de Commerce, après approbation du Ministre des Travaux Publics au cas où le produit des surtaxes deviendrait insuffisant.

D'autre part, si, en ce qui concerne les voyageurs et les bagages, le taux de la surtaxe est fixé, - comme c'était toujours le cas jusqu'ici,- en valeur absolue, suivant le prix du billet, il n'en est pas de même en ce qui concerne les marchandises G.V., P.V. ou vitesse unique de ou pour Nantes-Etat, Nantes-Orléans, Chantenay, Pont-Rousseau, Doulon et Saint-Joseph. Pour ces marchandises, en effet, la surtaxe à percevoir est proportionnelle au montant de la taxe de transport, avec minimum de perception de 2 fr par expédition. Cette formule, qui sera certainement appliquée dans d'autres cas, aura notamment pour effet d'éviter les discussions qui se font souvent jour, au moment de l'arrondissement des surtaxes, opposant les différents intérêts qui se trouvent souvent représentés dans les ports maritimes. Elle permettra aussi d'éviter les inégalités assez choquantes auxquelles conduit l'application d'une surtaxe fixe.

Le produit des surtaxes de transit qui sont maintenues, et des surtaxes locales nouvelles, qui ne sont d'ailleurs pas beaucoup plus élevées que les anciennes, calculé sur la base des résultats de l'exercice 1938,- qui sont inférieurs à ceux des années 1936 et 1937,- est évalué à 3.950.000 fr ou à 4.960.000 fr, suivant qu'on fait état des taux minima ou maxima.

Le produit de ces nouvelles surtaxes, dont la durée de perception demeure fixée à 30 ans, à dater du 1er octobre 1935, sera indivisément affecté à l'amortissement des différents emprunts déjà contractés et des emprunts restant à contracter (16,5 M.).

A partir de 1943, on prévoit un excédent annuel de 690.000 fr environ, soit 21% du montant de l'annuité, qui permettrait de rembourser l'allocation de la Chambre de Commerce.

.....

On peut considérer que les dispositions financières qui ont été prévues réalisent l'équilibre de l'opération, bien que le projet comporte évidemment une certaine part d'aléa dans l'exécution. Il est toujours difficile de savoir à l'avance le coût exact de travaux comportant une part notable de travaux en souterrain dans une ville; on devra de plus donner suite à un certain nombre de réclamations présentées par des entrepreneurs, pour des travaux déjà commencés puis arrêtés; les éléments d'appréciation nécessaires ont été retenus et le devis du projet actuel a tenu compte de cette charge.

Il ne reste plus qu'à souhaiter d'obtenir, avec le concours de l'Administration Supérieure, que la ville de Nantes veuille bien confirmer officiellement les engagements pris par elle en séance officieuse vis-à-vis du Directeur de l'Exploitation de la Région Ouest. Si cette question est résolue la semaine prochaine, on pourra peut-être faire prendre, avant les vacances, un décret en Conseil d'Etat, permettant de réaliser les emprunts nécessaires pendant les derniers mois de l'année 1939. Dans ces conditions, les travaux seraient entrepris au début de l'année 1940 et pourraient être achevés dans un délai de deux ans ou de deux ans et demie.

M. LE PRESIDENT remercie M. René MAYER de son exposé très documenté et intéressant.

M. CRESCENT avait cru comprendre, au cours d'une conversation récente avec M. LEGOUX - avec qui il est en rapport à la Direction Générale des Ports et Voies Navigables - qu'un engagement définitif avait été d'ores et déjà pris par la ville de Nantes. Puisqu'il s'agissait seulement d'un engagement officieux, il croit devoir insister auprès de M. le Commissaire du

.....

Gouvernement pour que l'on demande à la Ville de prendre définitivement position aussi rapidement que possible.

M. LE BESNERAIS précise qu'une séance du Conseil Municipal doit être tenue vendredi ou samedi prochain.

M. CRESCENT souhaiterait que M. LE BESNERAIS charge M. LEGOUX de joindre ses efforts à ceux de M. le Commissaire du Gouvernement pour obtenir l'accord définitf et officiel de la Ville de Nantes.

M. LE PRESIDENT estime que cet accord doit être obtenu rapidement, l'exécution du projet devant présenter un intérêt réel pour la Ville de Nantes.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT -rappelle que le Ministre des Travaux Publics a signalé, en termes particulièrement énergiques, à la Ville de Nantes l'importance qui s'attachait à la réalisation du projet. Il tient à ajouter que, si l'on est en droit d'espérer que l'affaire aboutira, il convient de rendre hommage à l'habileté des négociateurs et au dévouement inlassable dont ont fait preuve les Services de la S.N.C.F. et tout particulièrement M. LEGOUX, Directeur de l'Exploitation de la Région Ouest.

M. LE PRESIDENT est heureux de ce témoignage. Il est certain que le Conseil d'Administration sera unanime pour demander à M. LE BESNERAIS de remercier, en son nom, M. LEGOUX. Ces remerciements s'adressent également à M. le Commissaire du Gouvernement pour l'aide particulièrement efficace qu'il a apportée aux négociateurs.

M. LE PRESIDENT met aux voix les propositions du Rapporteur qui sont adoptées à l'unanimité.

.....

Logements mis par la S.N.C.F. à la disposition de son personnel

QUESTION V - Logements mis par la S.N.C.F. à la disposition de son personnel.

M. LE PRESIDENT rappelle que la notice qui a été distribuée aux membres du Conseil expose très clairement les raisons pour lesquelles le Comité de Direction propose de relever le loyer des logements qu'elle met à la disposition de ses agents.

M. OURADOU déclare, au nom des représentants du personnel, ne pouvoir accepter une augmentation aussi importante que celle qui est envisagée, car cette mesure va compromettre gravement le budget familial des cheminots logés par la S.N.C.F. et ceux-ci ne manqueront pas de protester énergiquement.

Il estime, au surplus, que les raisons invoquées à l'appui de cette majoration des loyers ne sont pas justifiées et que le déficit, dont il est fait état en ce qui concerne la gestion des cités et logements mis à la disposition du personnel, a été exagéré. Il a, pour sa part, participé à la gestion des H.B.M. de la ville de Bondy qui comprend 210 logements. Or, le budget de cet organisme est à peu près en équilibre, malgré les loyers réduits en vigueur actuellement et qui s'établissent comme suit :

Salle commune et cuisine 1.361. fr 40

Deux pièces et cuisine.. 1.637 fr 50

Trois pièces et cuisine. 1.936 fr 70

Les nouveaux prix des loyers, tels qu'ils sont soumis à l'approbation du Conseil, sont nettement supérieurs à ces chiffres et M. OURADOU fait remarquer que l'unification proposée aura pour résultat de majorer les loyers de 60 % à 100 %, ainsi que le prouve le tableau suivant :

Consistance du logement	Taux antérieurs		Taux proposés	Augmentation	
	Nord	Est		Nord	Est
Salle commune et 1 pièce	876	996	1.680	804, soit près de 100 %	684, soit près de 70 %
Salle commune et 2 pièces	1.092	1.248	1.920	828, soit 75 %	672, soit près de 60 %
Salle commune et 3 pièces	1.308	1.500	2.400	1.092, soit 83 %	900, soit 60 %

Ces taux prohibitifs vont grever lourdement le budget des agents qui n'ont pu, par ailleurs, obtenir les relèvements de salaires qu'ils étaient en droit d'espérer, et les représentants du personnel ne peuvent pas souscrire à ces relèvements.

Au surplus, ils devraient, en bonne logique, entraîner automatiquement le relèvement du taux des indemnités de résidence. Sans doute, les indemnités de résidence accordées aux cheminots sont plus élevées que celles allouées aux fonctionnaires, mais il n'est pas possible de comparer la situation d'un agent de chemin de fer à celle d'un fonctionnaire, car ce dernier jouit d'avantages qui ne sont pas accordés aux cheminots.

En outre, le taux des loyers des logements à usage du personnel ne saurait être comparé au taux des loyers des logements ordinaires, étant donné que les premiers répondent aux besoins du service et entraînent certaines sujétions pour le personnel.

En tout état de cause et pour le cas où le Conseil ne suivrait pas les représentants du personnel et ne s'opposerait pas au relèvement proposé, M. OURADOU demande d'échelonner l'augmentation prévue sur une période plus longue que celle qui est envisagée.

M. LE PRESIDENT constate que M. OURADOU s'élève contre le principe du relèvement du taux des loyers des logements mis à la disposition du personnel et, subsidiairement, demande un

.....

échelonnement plus large que celui envisagé. Il rappelle que, dans les propositions soumises au Conseil, la majoration des loyers ne doit pas s'appliquer brutalement, mais progressivement, puisqu'une première augmentation de 10 % seulement sera effectuée au 1er juillet prochain. Néanmoins, il se déclare prêt à faire étudier les mesures permettant de donner certaine satisfaction à M. OURADOU, dans l'ordre d'idée, suggéré par lui, d'un échelonnement plus large des augmentations proposées.

M. JACQUET précise que la demande subsidiaire des représentants du personnel ne porte pas seulement sur un échelonnement plus large des majorations dans le temps, mais encore sur une réduction de l'augmentation initiale de 10 % qui est prévue pour le 1er juillet et qui devrait être ramenée à 5 %.

M. LE PRESIDENT déclare que, pour sa part, il n'aurait pas d'objection à donner satisfaction au personnel sur ce double point d'une augmentation initiale ramenée à 5 % et d'un échelonnement plus large des augmentations ultérieures.

M. LE BESNERAIS déclare qu'il lui paraît possible de réaliser immédiatement un relèvement de 5 % au lieu de 10 %.

L'application immédiate du relèvement de 10 % aurait donné un supplément de recettes de 3 M., tandis qu'une majoration de 5 % ne produira que 1 M. 5.

Il en résultera des retards dans la réduction du déficit, mais ces retards s'amortiront avec le temps, étant donné que les loyers seront ensuite majorés de la moitié seulement des augmentations du traitement fixe dont bénéficient les intéressés.

M. LE PRESIDENT se déclare heureux de pouvoir donner cette satisfaction au personnel, dont le Conseil cherche toujours à concilier les intérêts avec ceux de la Société Nationale.

.....

Il met aux voix les propositions soumises au Conseil, compte tenu de la modification proposée par M. le Directeur Général.

Ces propositions sont adoptées à la majorité.

Unification des méthodes de versement et de ravitaillement des gares.-

QUESTION VI - Unification des méthodes de versement et de ravitaillement des gares.-

M. LE PRESIDENT rappelle qu'une note sur cette question a été distribuée aux Membres du Conseil et ajoute que le Comité de Direction propose d'en adopter les conclusions.

M. FILIPPI rappelle que la Société Nationale, dès sa création, s'est préoccupée d'unifier les méthodes en vigueur dans les différents Réseaux, en matière de versement et de ravitaillement des gares, méthodes qui variaient de réseau à réseau. Trois systèmes étaient en vigueur :

- dans le premier, les versements des gares et inversement leur ravitaillement en espèces étaient exclusivement effectués par boites finances, dont le transport était assuré par le Réseau lui-même. Ce système était appliqué par la Compagnie du Nord, dont le réseau était extrêmement dense et de dimensions relativement peu considérables;

- dans le deuxième, les disponibilités des gares étaient versées, soit à la poste, soit aux comptoirs de la Banque de France ou des grands Etablissements de Crédit. Inversement, les gares étaient alimentées par des chèques payables aux guichets de ces comptoirs. Les transports de fonds n'étaient utilisés par l'intermédiaire de gares-centres qu'en l'absence de tels comptoirs à proximité des gares. Il n'était fait aucun ravitaillement par l'intermédiaire de la poste. C'était le système en vigueur sur les Réseaux d'Alsace et de Lorraine, de l'Est et du P.L.M.;

.....

- dans un troisième système, intermédiaire entre les deux premiers, les gares n'avaient de relations bancaires qu'avec les comptoirs de la Banque de France. Pour les localités où de tels comptoirs n'existaient pas, les gares versaient leurs disponibilités, soit en relation avec la Banque de France, soit à la poste. Inversement, le ravitaillement s'effectuait par l'intermédiaire des comptoirs de la Banque de France et des gares-centres. Ce système était en vigueur sur les Réseaux de l'Etat et du P.O. Midi. Sur le Réseau de l'Etat, un certain nombre de gares étaient ravitaillées directement par l'intermédiaire de la poste.

La valeur de ces différents systèmes a été examinée, au double point de vue de la sécurité dans les transferts de fonds et de leur rendement. Ce rendement dépend en effet de la rapidité des transferts de fonds, de la réduction des fonds de roulement improductifs dans les établissements locaux et de la réduction des frais généraux d'administration.

De l'étude à laquelle il a été procédé, il découle que le procédé le plus pratique et le plus souple est l'utilisation, dans toute la mesure du possible, des moyens bancaires. Les versements des gares et leur ravitaillement seraient effectués par l'intermédiaire, soit des comptoirs de la Banque de France ou des grands Etablissements de Crédit, soit des bureaux de poste locaux. Ce n'est qu'exceptionnellement que l'on aurait recours aux transports d'espèces des gares d'origine aux gares centres ou inversement.

C'est ce système qu'il est proposé au Conseil d'adopter, étant entendu qu'en raison des nombreuses situations particulières qui se présentent et que l'on ne peut résoudre que par cas d'espèce, son application comporterait une certaine souplesse, notamment pour le choix à exercer entre le recours aux établissements bancaires ou à la poste.

.....

Dans l'ensemble, la formule qui est envisagée tend à recourir, d'une manière beaucoup plus large que dans le passé, aux moyens bancaires, pour assurer le transfert des fonds de la Société Nationale.

M. LE PRESIDENT met aux voix ces propositions, qui sont adoptées à l'unanimité.

Emprunts à long terme : compte rendu de M. LE BESNERAIS.-

QUESTION VII - Emprunts à long terme : compte rendu de M. LE BESNERAIS.

M. LE BESNERAIS rappelle que, par lettre du 11 mai, la S.N.C.F. avait demandé au Ministre des Finances l'autorisation de reprendre les émissions d'obligations aux guichets, pour pouvoir bénéficier de la réduction de moitié du tarif de l'impôt sur le revenu des capitaux mobiliers, prévue par le décret du 31 décembre 1938 pour les emprunts émis avant le 1er août 1939.

Par lettre du 9 juin 1939, le Ministre des Finances a répondu qu'il ne pouvait, dans les circonstances présentes, donner cette autorisation.

Ces deux lettres ont été distribuées aux Membres du Conseil.

M. LE PRESIDENT déclare que le Conseil en prend acte.

Questions diverses.

Questions diverses.

Représentation de la Société Nationale au Port Autonome de Strasbourg.

M. LE PRESIDENT indique que le Comité de Direction propose au Conseil de désigner M. LE BESNERAIS, en remplacement de M. SURLEAU, pour représenter la Société Nationale au sein du

.....

Conseil d'Administration du Port autonome de Strasbourg.

Il met aux voix cette proposition, qui est adoptée à l'unanimité.

La séance est levée à 10 heures 40.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

PROJET

Séance du 21 juin 1939

La séance est ouverte à 9 heures 30, sous la présidence de M. GUINAND, Président.

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

PORCHÉ
FOURNIER
DEROY
BOUFFANDEAU
BOURGIER
RUEFF
CLAPIER
ARON
BLUM-PICARD
CRESCENT

Théodore TISSIER
DAUTRY

de TARDE
TIRARD
MOREAU-NERET
René MAYER
GETTEN
THIRIEZ
GOY
FREDAULT

JACQUET
LIAUD
OURADOU
WINBERG

Excusés : M. GRUNEBAUM-BALLIN, qui s'est fait représenter pour le vote par M. le Vice-Président GRIMPRET, M. BARRES, qui s'est fait représenter pour le vote par M. FREDAULT, ainsi que MM. TOUTÉE, DEVINAT, LAURENT-ATTHALIN et PESCHAUD.

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

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :
MM. CLAUDON, Commissaire du Gouvernement
RENDU, Commissaire adjoint.

.....

Adoption du Procès-Verbal

QUESTION 1 - Adoption du procès-verbal

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le procès-verbal de la séance du 7 juin 1939 est adopté à l'unanimité.

Départ de M. BOURGIER.

M. LE PRESIDENT fait savoir au Conseil que, par décret du 3 juin 1939, M. BOURGIER, Conseiller d'Etat, Directeur du Contrôle Financier et des Participations publiques au Ministère des Finances, a été nommé Président du Conseil d'Administration des Services Contractuels de la Compagnie des Messageries Maritimes. A la suite de cette désignation, M. BOURGIER va cesser de faire partie du Conseil d'Administration de la S.N.C.F. M. LE PRESIDENT est certain que le Conseil sera unanime à regretter le départ de M. BOURGIER et à le remercier du concours si précieux qu'il n'a cessé d'apporter à ses travaux. Il espère que M. BOURGIER conservera de son côté un bon souvenir de cette collaboration et il lui demande de bien vouloir, dans ses nouvelles fonctions, conserver les contacts qui sont indispensables entre la S.N.C.F. et les grandes Compagnies comme celle aux destinées de laquelle il va avoir l'honneur de présider.

M. BOURGIER remercie M. le PRESIDENT des paroles élogieuses qu'il vient de prononcer. Ce n'est pas sans une certaine mélancolie qu'il est amené à quitter le Conseil d'Administration de la S.N.C.F. Non seulement il s'est trouvé appelé à participer étroitement à l'éléboration de la Convention du 31 août 1937 qui a créé la S.N.C.F., mais déjà, auparavant, en tant que membre du Conseil du Réseau de l'Etat, il avait appris à connaître et à aimer le chemin de fer. Il a trouvé, dans ces différentes

.....

fonctions, de très grandes satisfactions. Elles lui ont permis de se rendre compte du rôle éminent que les chemins de fer jouent dans la vie du Pays. C'est justement en raison de la place que la S.N.C.F. occupe dans l'économie générale et les finances publiques qu'il estime indispensable que le Ministre des Finances ait, au Conseil d'Administration, des représentants directs qui puissent, d'autre part, suivre, au jour le jour, en accord avec la Direction Générale, les problèmes qui se posent et leur apporter les solutions les plus rapides.

Ses nouvelles fonctions ne lui permettant plus d'assurer une collaboration aussi étroite, M. BOURGIER a cru devoir résigner son mandat de membre du Conseil d'Administration de la Société Nationale. Il tient à remercier le Conseil de la bienveillance qu'il lui a toujours témoignée et prie particulièrement les représentants du personnel au sein du Conseil de se faire son interprète auprès de l'ensemble du personnel pour lui exprimer les très vifs regrets qu'il éprouve à se séparer de la grande famille des Cheminots.

M. BOURGIER assure M. LE PRESIDENT qu'il conservera un profond et fidèle souvenir de son passage au Chemin de fer et qu'il s'efforcera, dans ses nouvelles fonctions, d'établir, tant avec lui qu'avec M. le Directeur Général, dont il n'oubliera jamais le concours si vivant et si affectueux, les relations qui doivent exister entre la S.N.C.F. et la Compagnie des Messageries Maritimes, qui en assure en quelque sorte le prolongement vers la France d'outre-mer,

Comptes rendus — QUESTION II - Comptes rendus

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

M. LE BESNERAIS indique qu'en ce qui concerne le trafic,

.....

la situation s'est nettement améliorée depuis quelques semaines. C'est ainsi qu'à la fin de la 19ème semaine, les recettes faisaient ressortir, par rapport à 1938, et à tarification égale, une baisse de trafic de 2,9 % pour les voyageurs et une augmentation de 7,7 % pour les marchandises, soit, pour l'ensemble du trafic-voyageurs et marchandises, une augmentation de 5 %.

Or, à la fin de la 23ème semaine, la baisse de trafic n'est plus que de 1,1% pour les voyageurs au lieu de 2,9 % et l'augmentation, pour les marchandises, atteint 8,4 % au lieu de 7,7 %. En sorte que, pour l'ensemble du trafic-voyageurs et marchandises, l'augmentation passe de 5 % à 5,9 %.

Il en résulte que, par rapport aux prévisions budgétaires, la moins-value des recettes n'est plus que de 0,3 %, ce qui correspond, en valeur absolue et pour l'ensemble de l'année, à une moins-value de 100 M. seulement, alors qu'elle oscillait, il y a un mois, autour de 200 M.

Il semble d'ailleurs que la situation doive continuer à s'améliorer : en effet, le nombre de wagons chargés au cours de la 24ème semaine est supérieur de 3 % au chiffre de la semaine correspondante de 1938, alors qu'à la fin de la 23ème semaine, l'augmentation moyenne depuis le début de l'année n'était que de 1,1 %.

Au point de vue de la marche du service, M. LE BESNERAIS signale qu'il n'y a pas eu d'incidents graves, sauf que la circulation a été interrompue aux environs de Lisieux où les éboulements de terrains provoqués par la crue subite d'un ruisseau, l'Orbiquet, ont coupé les voies sur plusieurs centaines de mètres. D'autre part, le 16 juin, dans la Région Sud-Est, non loin du Puy, un train de voyageurs a tamponné le train de marchandises qui le précédait. Ces deux trains se suivaient à 20 minutes d'intervalle, mais le premier avait dû réduire sa vitesse et n'avait pas assuré sa couverture dans les conditions fixées par le règlement. Quelques voyageurs ont été légèrement blessés.

.....

M. LE BESNERAIS informe, enfin, le Conseil qu'il a décidé de réunir, tous les ans, en une sorte de congrès, les inspecteurs d'exploitation, d'une part, les chefs de dépôts, d'autre part, enfin, les chefs de sections. Il est persuadé que cette mesure facilitera les échanges de vues entre agents de même catégorie pour le plus grand bien du service.

La première réunion des inspecteurs d'exploitation a eu lieu à Strasbourg et il n'a pu y assister. Celle des chefs de dépôts s'est tenue à Dijon la semaine dernière et M. LE BESNERAIS a été heureux de constater combien ces agents prenaient à cœur leur métier. Il les a remerciés des résultats obtenus grâce à leurs efforts et leur a rappelé que leur devoir ne consistait pas simplement à assurer le service, mais qu'ils devaient, en outre, s'intéresser à leurs subordonnés et les connaître personnellement.

M. LE PRESIDENT félicite, au nom du Conseil, M. LE BESNERAIS de son initiative heureuse, qui est de nature à resserrer plus étroitement encore les liens de collaboration qui unissent la S.N.C.F. et son personnel.

2° Trésorerie -

M. LE BESNERAIS rend compte de la situation de trésorerie.

Marchés et Commandes.

QUESTION III - Marchés et Commandes

1°) 6ème avenant au traité avec la Société Nord-Lumière (Le Triphasé) pour fourniture d'énergie électrique nécessaire aux installations de la gare de Paris-Est et à diverses gares de la banlieue - Région Est - (Redevance annuelle ramenée de 3.144.344 fr en 1938 à 2.510.000 fr environ pour 1939.

M. CRESCENT, Rapporteur, expose que la Direction Générale présente au Conseil un 6ème avenant à un traité avec la Société

Nord-Lumière (Le Triphasé), pour fourniture d'énergie électrique nécessaire aux installations de la gare de Paris-Est et à diverses gares de la banlieue - Région Est -

D'après les renseignements fournis et annexés au dossier communiqué par la Direction Générale, le nouvel avenant conduit à des prix unitaires au kilowatt-heure sensiblement plus avantageux que les anciens prix.

C'est ainsi que, pour les fournitures faites aux deux postes prévus à l'article 6 de l'avenant, c'est-à-dire au poste de la gare de Pantin (2.000 kwh) et au poste de Pantin-Maggi (100 kwh), le tarif au kwh pour une consommation d'environ 5.500.000 kwh et pour une puissance un peu supérieure à 2.000 kwh est passé de 0f5677 avec l'ancien tarif à 0f4533 avec le nouveau tarif.

L'avantage est donc substantiel, puisqu'il est de l'ordre de 600.000 francs par an, pour une consommation moyenne de 5.500.000 kwh.

M. CRESCENT ne peut donc que proposer au Conseil d'approuver le 6ème avenant au traité de fourniture d'énergie électrique entre la S.N.C.F. et la Société Nord-Lumière.

Il croit devoir, toutefois, à l'occasion de la présentation de cet avenant, présenter les observations suivantes : Tout d'abord, si la Direction de l'Electricité et le Service de la Voie et Bâtiments de la Région Est ont obtenu les réductions de tarifs en question, c'est en exécution d'un décret du 13 janvier 1938, publié au Journal Officiel du 12 février 1938, qui prescrit à la Société Nord-Lumière d'appliquer les tarifs qui sont exactement

.....

reproduits à l'article 2 de l'avenant n° 6 au traité initial passé avec le Nord-Lumière.

Les réductions obtenues ne sont donc pas dues à l'initiative des services de la S.N.C.F., qui ont toutefois fait preuve de vigilance pour en revendiquer l'application en l'espèce.

Mais cette vigilance doit s'étendre rapidement à d'autres traités analogues et il y a lieu d'attirer l'attention de la Direction Générale sur ce point.

D'autre part, M. CRESCENT a été amené à examiner à différentes reprises les traités de fourniture d'énergie électrique passés entre la S.N.C.F. et divers fournisseurs.

Une série importante de traités analogues a été examinée, notamment au cours de la séance du 22 juin 1938 du Conseil d'Administration, et le Conseil a adopté, au cours de la dite séance, une disposition tendant à l'établissement de formules-types (M. le Directeur Général en envisageait 4 ou 5).

Or, il se trouve que le Conseil est actuellement saisi d'un 6ème avenant à un traité en date du 24 juillet 1913, dont les avenants précédents portent les dates suivantes :

- 1er avenant ..... 17 novembre 1916
- 2ème - ..... 24 février 1921
- 3ème - ..... 24 janvier 1929
- 4ème - ..... 6 février 1930
- 5ème - ..... 23 avril 1931

Il semble à M. CRESCENT qu'il eût été préférable de profiter de l'occasion pour réaliser une des formules-types réclamées par le Conseil, et de se débarrasser d'un fatras d'avenants dont la consultation avec références au

.....

traité initial est de nature non seulement à faire perdre le temps des agents, mais encore à compliquer l'examen des dossiers. Dans ces conditions, M. CRESCENT, tout en proposant au Conseil d'Administration d'approuver le 6ème avenant, insiste pour que les formules-types soient enfin établies; ces formules ne dispenseront pas de la passation d'avenants, mais elles auront au moins le mérite de contenir, d'une manière générale, comme les Cahiers des Charges de l'Administration des Travaux Publics, les clauses techniques qui sont toujours les mêmes pour tous les points du territoire, et de ne laisser à règler par avenants que les clauses financières qui ne comprendront qu'un seul article des formules-types et dont la lecture, et surtout l'intelligence, seront simplifiées d'autant.

M. CRESCENT insiste donc vivement pour que la Direction Générale soit invitée à nouveau à établir des formules-types pour la passation de tous les contrats en vue de la fourniture d'énergie électrique à la S.N.C.F.

M. LE BESNERAIS est tout à fait d'accord pour hâter l'établissement de ces formules-types. Il va voir où en est la question et s'efforcera de la faire aboutir au plus vite.

M. LE PRESIDENT déclare qu'il sera donné rapidement suite aux observations de M. CRESCENT. Il met aux voix les propositions du Rapporteur, qui sont adoptées à l'unanimité (MM. GETTEN ET René MAYER ayant déclaré ne pas prendre part au vote).

.....

.....

2°) Marchés pour l'acquisition d'éléments de piles et d'accessoires destinés à l'entretien des installations de signalisation électrique pendant le 2ème semestre 1939 (dont un marché de 14.135.907 fr avec la Société "Le Carbone Lorraine") - Ensemble des Regions -

M. CRESCENT, Rapporteur, expose que les deux marchés soumis au Conseil comportent une dépense totale de 14.949.370 fr, dont 14.135.907 fr50 pour le marché conclu avec la Société "Le Carbone Lorraine" et 813.462 fr50 pour le marché passé avec la Société de la "Pile Leclanché". Ces contrats ont pour objet l'acquisition d'éléments de piles et accessoires destinés à l'entretien des installations de signalisation électrique de la S.N.C.F. pendant le 2ème semestre de 1939. Le Conseil a déjà été appelé à examiner un certain nombre de marchés analogues. Les premiers étaient conclus avec un seul fournisseur, la Société "Le Carbone Lorraine"; ils ont été examinés par le Conseil au cours de ses séances du 2 mars 1938 (marché de 2.437.000 fr), du 1er juin 1938 (marché de 4.461.750 fr) et du 7 septembre 1938 (marché de 13.116.800 fr).

Le 18 janvier 1939, le Conseil a eu à connaître de marchés pour les mêmes fournitures, mais une nouvelle entreprise, la Société de la "Pile Leclanché" avait été appelée à faire des offres et avait reçu commande pour une somme de 755.000 francs, la commande confiée à la Société "Le Carbone Lorraine" étant de 11.115.820 frs.

Les marchés soumis aujourd hui au Conseil atteignent un montant total de près de 15 millions. En ce qui concerne les prix, ils comportent une majoration de 1;3 % pour les éléments complets et de 1,1% pour les accessoires.

.....

M. CRESCENT rappelle que ces marchés ont trait à des fournitures auxquelles chaque Réseau procédait autrefois individuellement et qui, aujourd'hui, font l'objet de commandes présentées semestriellement et pour l'ensemble des Régions. Il rappelle également qu'au cours de la séance du 18 janvier 1939, M. le Président avait tenu à rendre hommage à l'effort de normalisation et de simplification accompli en la matière par le Service Commercial des Installations Fixes. Or, non seulement cet effort n'a pas fléchi, mais il a été encore accentué et le nombre des modèles de piles à utiliser par les différentes Régions a été encore réduit.

D'autre part, les Services auraient désiré passer à la Société de la "Pile Leclanché" une part plus importante de la commande, afin de mettre en balance les deux seuls fournisseurs possibles. Malheureusement, cette Société, qui commence seulement ses fournitures, n'a pu les mettre encore parfaitement au point : les Services n'ont donc pu lui réserver qu'une part peu importante de la commande, ainsi qu'il avait été fait antérieurement.

M. CRESCENT se plait à constater une fois de plus la vigilance des Services et propose au Conseil d'approuver les deux marchés en question.

M. LE PRESIDENT met aux voix les propositions du Rapporteur, qui sont adoptées à l'unanimité.

3°) Marché avec la Société de DIETRICH pour la fourniture de 5 autorails à gazogène et d'organes de rechange (10.150.880 fr).

M. JACQUET, Rapporteur, expose que la commande de 5 autorails à la Maison Dietrich a été autorisée par dépêche ministérielle du 3 février 1939.

.....

Ces engins se rattachent au prototype commandé en 1936 et qu'un certain nombre de Membres du Conseil ont pu voir l'année dernière au cours d'un voyage de Paris à Rambouillet.

Le principal intérêt de cette construction consiste dans l'utilisation d'un carburant national, les qualités de robustesse des autorails construits par cette firme paraissant par ailleurs définitivement établies.

Le marché soumis aujourd'hui au Conseil fixe le prix de l'unité à 1.890.000 fr.

Le prix demandé est certes élevé si on le compare au prix du prototype (755.000 fr). Mais, outre que la commande en avait été passée en 1936 et que, depuis cette époque, tous les prix ont marqué une ascension en flèche, il faut tenir compte qu'il s'agissait d'un prototype pour lequel tous les éléments du prix de revient n'avaient pu être établis de façon précise.

Aussi, la comparaison pourra être plus judicieusement faite avec l'autorail de même marque avec moteur Diesel 320 CV, dont la commande a été dernièrement approuvée par la Commission des Marchés au prix de 1.760.000 fr.

Le prix de revient des deux types est sensiblement le même ou plutôt serait le même avec commande en Allemagne des boites de vitesse (type Mylins), soit : 1.845.000 fr.

Mais les usines Dietrich réalisent maintenant la fabrication de ces boîtes de vitesse pour les autorails à moteur Diesel.

Cette fabrication aboutit à une économie de 70.000 fr. Par ailleurs, s'agissant d'autorails de type courant, le constructeur a consenti un abattement de 15.000 fr, qui permet d'aboutir au prix de 1.760.000 fr.

.....

Par contre, pour les autorails à gazogène, objet du présent marché, la construction en France des boites de vitesse ne représente aucune économie, l'outillage étant à créer. De plus, le constructeur n'est pas disposé à faire des sacrifices pour cette fourniture qui n'est pas le prolongement d'une série et qui présente des aléas.

Aussi, maintient-il son prix, sur la base d'un prix de revient de 1.845.000 fr, à augmenter de 20.000 fr pour la difficulté de construction de la boite de vitesse spéciale.

Le Ministère de l'Economie Nationale s'oppose à l'achat en Allemagne de ladite boite de vitesse.

Si la S.N.C.F. obtenait la levée de cette interdiction, le constructeur consentirait l'abandon des 20.000 fr précités. Il n'apparaît pas, dans les circonstances actuelles, qu'une intervention de la S.N.C.F. dans ce sens soit opportune.

Enfin, le constructeur ajoute une marge bénéficiaire de 33.000 fr aboutissant ainsi à un prix de 1.845.000 fr + 20.000 fr + 33.000 fr = 1.898.000 fr.

C'est sur cette base que le projet de marché a été envoyé pour observations à la Division des Marchés. Avec ce prix de 1.898.000 fr, le seuil de revision était fixé à 5 %, la part raisonnable échappant aux révisions éventuelles à 10 %.

Deux autres solutions étaient proposées :

seuil de revision : néant - part raisonnable 10 % = 1.880.000 environ

seuil de revision : néant - part raisonnable 5 % = 1.860.000 environ

On sait quelle est l'importance de principe du seuil de revision.

.....

En l'espèce, cette importance est moindre pour deux raisons : en premier lieu, il n'y a pas de concurrence et, en second lieu, la durée du marché est assez longue pour qu'on puisse facilement prévoir que de 3,5 ou 10 % le seuil de revision sera sûrement dépassé.

Toutefois, l'abandon pourrait constituer un précédent dangereux.

Aussi, après de nouvelles tractations, on a maintenu un seuil de revision à 3 % avec part raisonnable de 10 %, en obtenant un abattement de 8.000 fr sur le prix demandé.

Quant au marché, ses clauses sont les clauses habituelles des marchés de l'espèce. Les clauses de revision éventuelle des prix se réfèrent, pour les appointements et salaires, aux taux horaires moyens constatés par le Groupe des Industries métallurgiques de la Région Parisienne, pour les matières aux mercuriales habituelles.

Il n'y a rien à ajouter à la note qui a été distribuée en ce qui concerne le moteur.

Dans ces conditions, M. JACQUET propose au Conseil d'approuver le marché qui lui est soumis.

M. LE PRESIDENT remercie M. JACQUET de son intéressant rapport. Il met aux voix les propositions du Rapporteur, qui sont adoptées à l'unanimité.

4°) Marché avec le Comptoir Sidérurgique de France pour la fourniture de 13.450 T. environ de rails, éclisses et selles pour le 2ème semestre 1939. - Ensemble des Régions - (22.000.000 fr environ)

M. ARON, Rapporteur, rappelle que le Conseil a approuvé, dans sa séance du 19 avril 1939, une commande de rails et de

.....

menu matériel pour les besoins du premier trimestre, au prix de 1.455 fr la tonne de rail. Le Comptoir Sidérurgique, fournisseur unique, accepte, pour les besoins du second trimestre, le maintien de ce prix, le montant total de la commande étant de l'ordre de 22 M. de francs. L'application de la formule de variation donnerait une légère hausse. Dans ces conditions, M. ARON propose l'approbation du marché.

M. LE PRESIDENT met aux voix les propositions du Rapporteur, qui sont adoptées à l'unanimité.

Projets. QUESTION IV - Projets.

Gares de Nantes :
- déplacement de la ligne de Tours à Saint-Nazaire dans la traversée de la Ville de Nantes.
- aménagement de la gare de Nantes-Orléans en gare centrale à voyageurs.
- suppression des passages à niveau de la rive gauche et aménagement de la gare Etat en gare centrale P.V. (235 M.).

M. René MAYER, Rapporteur, expose que le projet de travaux concernant la traversée de la Ville de Nantes est un projet qui est en cours depuis de longues années et qui est destiné à remédier à la situation, peut-être unique en France, de la Ville de Nantes qu'une voie ferrée coupe en plein centre et dans toute sa longueur, avec toutes les sujétions qu'entraîne pour la circulation une série de passages à niveau.

Origines.- Il rappelle que, dès l'origine, lorsque, vers 1850, on a prolongé la ligne Paris-Tours jusqu'à l'Océan via Nantes, est apparu le désaccord entre l'Etat et la Ville : c'est alors que le Ministre des Travaux Publics et le Conseil Général des

.....

Pont et Chaussées ont décidé, malgré l'opposition du Conseil Municipal de la Ville de Nantes, de donner à la voie ferrée le tracé qu'elle a actuellement. La Ville obtint seulement qu'une gare voyageurs fût créée en plein centre de la Ville, à la Bourse.

Cette situation est restée tolérable jusqu'à la guerre, mais les inconvénients sont devenus particulièrement sensibles au moment où, pour faire face au débarquement des troupes américaines dans les ports de l'Atlantique pendant la guerre, on a été amené à doubler la voie unique qui traversait la ville, en empiétant sur des quais qui servaient à la circulation des piétons et des véhicules. La chaussée latérale s'est ainsi trouvée réduite dans des proportions telles que la circulation y est devenue particulièrement difficile.

Le nouvel état de choses ainsi créé était non seulement inconfortable et dangereux pour le public, mais également préjudiciable à l'exploitation du chemin de fer, en raison des vitesses faibles auxquelles les trains sont obligés de circuler pendant la traversée de la Ville.

De plus, de nombreux passages à niveau, aussi bien sur la ligne de St-Nazaire que sur le raccordement de l'Etat, gênent la circulation routière. En particulier, les véhicules qui empruntent les grands itinéraires et qui traversent Nantes, venant de Poitiers, des Sables d'Olonne ou de Bordeaux, en direction du Nord, sont d'abord arrêtés par le passage à niveau franchissant les voies qui desservent la gare de Nantes-Etat, puis, après avoir traversé le bras de La Madeleine, ils doivent encore traverser la ligne de St-Nazaire.

.....

Projet initial de 1931 - Les études entreprises depuis longtemps par la Compagnie P.O. pour supprimer les passages à niveau de Nantes au moyen d'une déviation de la ligne de Saint-Nazaire aboutirent seulement il y a une dizaine d'années.

A cette époque, il avait été décidé de combler les deux bras de la Loire qui encadrent l'Ile Feydeau, afin de remédier aux dommages causés aux ouvrages d'art ainsi qu'aux maisons qui bordent le quai par l'amplitude des marées, conséquence des travaux d'aménagement du lit de la Loire Maritime. Il devenait alors possible de dévier la ligne de St-Nazaire dans l'un des bras comblés de la Loire.

Le projet d'ensemble a été dressé par la Compagnie d'Orléans avec l'accord du Réseau de l'Etat, en 1931. Il poursuivait deux buts : supprimer les passages à niveau et regrouper les installations du Chemin de fer. Une déviation entre les gares d'Orléans et de Chantenay était prévue, partie en tranchée dans les remblais récents, partie en souterrain. La gare d'Orléans devait assurer le trafic voyageurs et la gare Etat le trafic marchandises. Une gare de triage unique était prévue au Blottereau.

Mais, comme la suppression du passage à niveau de la gare d'Orléans éloignait le bâtiment des voyageurs de plusieurs centaines de mètres, la gare de la Bourse devait être encore plus fréquentée, d'où sa reconstruction était envisagée au voisinage de son emplacement actuel.

Le montant de l'ensemble du projet dressé à cette époque s'élevait à 199 M.

Cette dépense était répartie ainsi qu'il suit :

Participation de l'Etat ..... 23 M.
Participation de la Ville de Nantes ..... 23 M.
Participation du Département de la Loire Inférieure ..... 5,5 M. ....

Produit de surtaxes locales ..... 45 ,5M.

Travaux complémentaires du Réseau d'Orléans et du Réseau de l'Etat... 72 M.

Avance du Réseau d'Orléans sur le produit de surtaxes de transit .... 30 M.

Ces surtaxes de transit consistaient dans une majoration fictive de 4 km des transports de toute nature traversant Nantes. Leur rendement avait été déterminé au moyen de sondages et de données statistiques. Ces surtaxes ont été perçues mais leur produit n'a pas encore été, jusqu'à présent, dégagé des comptes d'exploitation. Quant aux surtaxes locales qui ont été instituées à cette époque, leur rendement accuse des moins-values importantes, en raison , notamment, des circonstances économiques qui ne sont pas restées ce qu'elles étaient au moment où les évaluations ont été faites.

Le Ministre des Finances s'opposa, en 1933, au projet de la Compagnie du P.O. dans sa forme initiale, estimant que la situation financière ne permettait pas d'entreprendre immédiatement un programme d'une telle importance. Aussi, le Ministre des Travaux Publics invita-t-il la Compagnie P.O. à présenter un projet en deux étapes, la première limitée aux travaux dont l'urgence était indiscutable.

Projet de 1935 - C'est ainsi que la Compagnie P.O. a été amenée à présenter, en 1933, et que le Ministre des Travaux Publics a approuvé en 1935, un projet relatif à une première tranche de travaux, comportant seulement en 1ère étape, le déplacement de la ligne principale entre la gare d'Orléans et la gare de Chantenay.

La Convention prévoyait que les dépassements éventuels seraient partagés entre l'Etat, la Compagnie P.O. et les Chemins de fer de l'Etat au prorata de leurs engagements respectifs.

.....

Inversement, si le coût des travaux apparaissait inférieur aux prévisions, il était prévu une répartition analogue des économies ainsi faites.

Or, la combinaison financière s'est trouvée déséquilibrée du fait , d'une part, des hausses de prix très importantes qui sont survenues depuis 1936 et, d'autre part, des moins-values constatées dans le rendement escompté des surtaxes.

Quoiqu'il en soit, les travaux de déviation dans la traversée de Nantes, entrepris en 1936, ont été divisés en un certain nombre de lots d'exécution.

Premier lot -

Le premier lot comprenait essentiellement le franchissement du Canal de l'Erdre. Le présent projet modifie très légèrement les dispositions prévues et le complète notamment par la création d'un passage supérieur à l'emplacement du passage à niveau 309 (avenue Carnot).

Deuxième lot -

Le second lot prévoyait une tranchée couverte par parties, le remaniement de la gare de la Bourse et un souterrain entre la Bourse et Saint-Louis . Ces travaux ont fait l'objet d'un marché approuvé fin décembre 1937 par le Conseil d'Administration du P.O., sous réserve de ratification par la S.N.C.F. qui, étant donné pour lors les incertitudes quant à l'équilibre financier du projet a refusé de le prendre en charge. Une nouvelle adjudication interviendra, après approbation, par le Conseil d'Administration de la S.N.C.F., du projet remanié pour tenir compte de la situation financière actuelle.

.....

Troisième lot -

Adjugé en 1935 à la Société des Batignolles, ce lot comprend essentiellement une tranchée couverte de 450 mètres en pleine rue, à partir de l'Eglise Saint-Louis. Ce travail s'est revélé très pénible; notamment en raison de l'exiguïté d'un chantier entre maisons. La Société des Batignolles, faisant valoir ses droits à résiliation, en raison de la hausse des prix, a obtenu cette résiliation. Les travaux ont néanmoins continué dans l'attente d'un accord sur de nouveaux prix. Cet accord n'ayant pu se réaliser avec l'entreprise, la décision a été prise d'arrêter les travaux et de remettre en adjudication les travaux du 3ème lot restant à faire, en y adjoignant au besoin une partie des travaux du 2ème lot.

Quatrième lot -

Le 4ème lot comprend principalement un souterrain de 1.200 mètres de longueur.

La Société des Batignolles est également adjudicataire de ce lot.

Négociations en vue d'un nouveau projet - De longues négociations ont été poursuivies avec la ville de Nantes pour remettre sur pied le projet. M. LEGOUX, Directeur de l'Exploitation de la région Ouest, qui s'est occupé avec une grande activité de cette affaire et à qui on devra beaucoup si elle aboutit, avait espéré que la ville de Nantes donnerait son accord à un projet qui devait être présenté au Conseil en décembre dernier et qui ne comprenait pas la suppression du passage à niveau de l'avenue Carnot, ce qui a contribué à provoquer l'échec du projet en fin de l'année dernière.

.....

Les représentants de la municipalité ont fait connaître, en effet, dans une démarche auprès du Ministère des Travaux Publics le 21 décembre 1938, que la ville ne pourrait accepter qu'une participation supplémentaire limitée à 6 M. Le Ministre des Travaux Publics a bien voulu exercer, par lettre en date du 17 mai 1939, une pression amicale sur la Municipalité, en insistant sur la nécessité d'aboutir à un accord pour que la situation actuelle reçoive les aménagements indispensables. Au cours d'une réunion officieuse récente en commission, le Conseil Municipal de Nantes paraît avoir donné son accord au Directeur de l'Exploitation de la Région Ouest sur les bases suivantes, qui sont acceptées par la Chambre de Commerce de Nantes et le Conseil Général du département. Si le Conseil d'Administration de la S.N.C.F. approuve les propositions qui lui sont soumises, le Conseil Municipal doit aussitôt ratifier officiellement l'engagement qu'il a pris officieusement.

Nouveau projet.- M. René MAYER expose quelles sont les modifications apportées aux prévisions initiales.

Elles portent, à la fois, sur la consistance des travaux à exécuter et sur leur financement.

1°) Modifications apportées à la consistance des travaux.

La modification essentielle consiste dans la suppression de la gare de la Bourse.

En dehors de cette suppression, on doit mentionner les travaux d'élargissement du pont de la rue de Chevreul, dans le cadre du plan général d'aménagement de la ville de Nantes. D'autre part, on procédera à la construction

.....

d'un passage supérieur, en remplacement du passage à niveau n° 309 de l'avenue Carnot. Ce passage à niveau se trouve auprès du château de Nantes, au pied de la promenade de la reine Anne, qui conduit à la cathédrale. Sans faire l'objet d'une circulation intense, il est cependant fréquenté par les voitures qui traversent Nantes en direction de Poitiers, ou de Paris. La circulation deviendra du reste plus intense lorsque, la gare de la Bourse étant supprimée, la gare de Nantes-Orléans deviendra, en fait, la seule gare de voyageurs de la ville.

M. René MAYER estime que la suppression de ce passage à niveau trouve logiquement sa place dans le programme entrepris. Elle a, d'autre part, conduit à augmenter de 1 M. le montant de la participation de la S.N.C.F., représentant la capitalisation des frais de gardiennage du passage à niveau supprimé.

Enfin, la S.N.C.F. s'engagerait à présenter un projet pour l'établissement d'un ouvrage sous le nouveau raccordement entre les gares de Nantes-Etat et de Nantes-Orléans, en prolongement de l'avenue Carnot, lorsque sera mis à exécution le projet de construction des deux nouveaux ponts sur la Loire, permettant à la circulation routière de franchir le bras de la Madeleine et le bras de Pirmil en évitant la traversée de la ville.

La S.N.C.F. devra prendre l'engagement de participer à cette dépense, le jour où l'on prolongera l'Avenue Carnot, à supposer même qu'elle n'ait pas à la prendre à sa charge en totalité. L'importance même de ces travaux montre qu'il ne s'agit pas d'un engagement immédiat

.....

et que l'affaire ne sera pas à examiner avant un avenir plus ou moins éloigné.

Le service voyageurs sera assuré exclusivement par la gare de Nantes-Orléans. Les services G.V. y seront également groupés. Les services P.V. seront assurés exclusivement par la gare de Nantes-Etat. Cette réorganisation, qui permettra d'assurer une exploitation plus économique, a fait l'objet d'un projet qui a déjà été présenté au Ministère des Travaux Publics.

La gare de Nantes-Orléans devra être aménagée pour répondre à sa nouvelle destination. Certaines voies sont actuellement raccordées à leurs deux extrêmités aux voies principales; par contre, deux voies impaires et trois voies paires sont en cul-de-sac. Inutilisables pour les trains, elles peuvent seulement recevoir à quai les autorails, en raison de leur faible longueur.

Il est indispensable de remanier ces installations et de raccorder toutes les voies de gare à leurs deux extrêmités aux voies principales pour faire face au trafic-voyageurs plus important qui est prévu. Il sera, de plus, nécessaire d'allonger les passages souterrains déjà existants.

Dans la situation projetée, on disposera de 7 voies raccordées, d'une voie en cul-de-sac côté Paris pour recevoir les autorails, et d'une voie en cul-de-sac côté Saint-Nazaire, pour les machines.

Ces transformations seront complétées par la modification des installations de signalisation de la gare. La situation actuelle ne permet pas un espacement entre circulations inférieur à 4 ou 5 minutes et il sera nécessaire d'améliorer cet état de choses pour répondre aux besoins nouveaux de l'exploitation.

.....

En ce qui concerne les installations de la rive gauche, le projet consiste essentiellement à remplacer le tracé actuel, qui coupe toutes les rues, par un nouveau tracé, qui constitue une liaison nouvelle, longue de 2 km, entre le pont franchissant le bras de La Madeleine et l'entrée de la gare de Nantes-Etat. Pour mener à bien ces travaux, on devra combler certaines zones basses et faire passer sur le viaduc plusieurs voies, particulièrement aux abords du pont de Pirmil et du Boulevard Victor-Hugo. Les trains de voyageurs en provenance de Pornic seront reçus directement à la gare de Nantes-Orléans; quant aux trains de marchandises en provenance de la même direction, ils seront refoulés dans la gare de Nantes-Etat, après rebroussement sur la voie principale. Cette disposition n'offrira aucun inconvénient sérieux, le trafic n'étant pas très important dans cette direction et un projet plus onéreux, améliorant cette situation, ne se justifierait pas. La gare Etat sera aménagée en gare centrale P.V.; le projet a d'ailleurs déjà été présenté au Ministère des Travaux Publics.

Lorsque l'ensemble de ces travaux auront été menés à bien, on pourra envisager d'apporter certains remaniements au dépôt de la gare de Nantes-Orléans, travaux qui feront l'objet d'un projet spécial.

2°) <u>Modifications apportées au financement des travaux.</u>

Les nouvelles évaluations faites, qui tiennent compte des conditions économiques actuelles, conduisent à une dépense globale de 235 M., dont 210 M. en principal, et 25 M. de frais généraux.

.....

La dépense en principal se répartit ainsi :

Déviation de la ligne de Saint-Nazaire dans la traversée de la Ville de Nantes	156 M.
Remaniement de la gare de Nantes-Orléans	21 M.
Etablissement d'un nouveau raccordement entre les gares de Nantes-Etat et Nantes-Orléans	33 M.

Ce sont évidemment les travaux de déviation de la ligne de Saint-Nazaire qui sont de beaucoup le plus onéreux, mais le fait qu'ils ont été déjà commencés en rend l'achèvement indispensable, car il est absolument impossible de laisser en l'état les travaux qui défoncent actuellement, en son plein centre, la ville de Nantes.

Le modèle de délibération qui a été soumis au Conseil Municipal de la Ville de Nantes expose le détail des mesures projetées :

A) Participations.- Les collectivités intéressées participeront à l'augmentation des dépenses découlant de la hausse des prix, dans la limite de 80%, au prorata de leurs engagements initiaux. En conséquence, les participations (en millions) sont arrêtées à :

Etat	41 M.4
Ville	41 M.4
Département	9 M.9
S.N.C.F.	80 M.2

La part de la Ville (41 M.4) est représentée par :

- une contribution de 33 M.;

- sa part dans la reconstruction de la gare de la Bourse dont elle a accepté la suppression définitive, et qui a été arbitrée à 4 M.;

- la remise gratuite à l'Etat et à la S.N.C.F. de terrains situés dans l'Ile de Chaviré qui sont nécessaires pour l'agrandissement du port de Nantes. Ces apports sont évalués à 4 M.

.....

Une Convention entre l'Etat, la Ville et la S.N.C.F. règlera les modalités de remise des apports.

B) Avance.- Une avance de 20 M. de la S.N.C.F., à réaliser en obligations de chemins de fer, sera couverte par les surtaxes de transit et formera la contre-partie forfaitaire, prévue à la Convention du 10 novembre 1933, des allongements de distance qui seront considérés comme définitifs et incorporés dans les tableaux de distance.

C) Emprunts.- Le montant global des emprunts à couvrir par surtaxes locales a été fixé à 45 M.5 par la loi du 30 juin 1934, dont 40 M. pour le compte de la Ville de Nantes
et 5 M.5 pour le compte de la Chambre de Commerce.

29 M. ont été contractés pour la première étape des travaux. Les emprunts restant à contracter sont respectivement de 14 M.5 pour la Ville et 2 M. pour la Chambre de Commerce, soit, en tout, 45 M.5.

D) Allocation.- Une allocation de 5 M. de la Chambre de Commerce, non productive d'intérêts, sera remboursée au moyen du produit des surtaxes locales temporaires.

E) Surtaxes.- Les surtaxes actuellement perçues ont été établies par décrets :

a) du 26 novembre 1931, relatif à la passerelle de Nantes-Etat;

b) du 4 septembre 1932, relatif à l'extension des voies du quai Wilson;

c) du 29 novembre 1935, relatif aux travaux de la traversée de Nantes.

Elles seront remplacées par un régime unique conforme aux dispositions du décret-loi du 14 juin 1938 sur les surtaxes temporaires. Ce régime comporte deux innovations :

D'une part, au lieu de taux fixes, il est prévu des taux minima à appliquer immédiatement et des taux maxima, avec taux intermédiaires entre ces limites, qui pourront être substitués

.....

aux premiers, sur demande de la Ville et de la Chambre de Commerce, après approbation du Ministre des Travaux Publics au cas où le produit des surtaxes deviendrait insuffisant.

D'autre part, si, en ce qui concerne les voyageurs et les bagages, le taux de la surtaxe est fixé, - comme c'était toujours le cas jusqu'ici,- en valeur absolue, suivant le prix du billet, il n'en est pas de même en ce qui concerne les marchandises G.V., P.V. ou vitesse unique de ou pour Nantes-Etat, Nantes-Orléans, Chantenay, Pont-Rousseau, Doulon et Saint-Joseph. Pour ces marchandises, en effet, la surtaxe à percevoir est proportionnelle au montant de la taxe de transport, avec minimum de perception de 2 fr par expédition. Cette formule, qui sera certainement appliquée dans d'autres cas, aura notamment pour effet d'éviter les discussions qui se font souvent jour, au moment de l'arrondissement des surtaxes, opposant les différents intérêts qui se trouvent souvent représentés dans les ports maritimes. Elle permettra aussi d'éviter les inégalités assez choquantes auxquelles conduit l'application d'une surtaxe fixe.

Le produit des surtaxes de transit qui sont maintenues, et des surtaxes locales nouvelles, qui ne sont d'ailleurs pas beaucoup plus élevées que les anciennes, calculé sur la base des résultats de l'exercice 1938,- qui sont inférieurs à ceux des années 1936 et 1937,- est évalué à 3.950.000 fr ou à 4.960.000 fr, suivant qu'on fait état des taux minima ou maxima.

Le produit de ces nouvelles surtaxes, dont la durée de perception demeure fixée à 30 ans, à dater du 1er octobre 1935, sera indivisément affecté à l'amortissement des différents emprunts déjà contractés et des emprunts restant à contracter (16,5 M.).

A partir de 1943, on prévoit un excédent annuel de 690.000fr environ, soit 21% du montant de l'annuité, qui permettrait de rembourser l'allocation de la Chambre de Commerce.

.....

On peut considérer que les dispositions financières qui ont été prévues réalisent l'équilibre de l'opération, bien que le projet comporte évidemment une certaine part d'aléa dans l'exécution. Il est toujours difficile de savoir à l'avance le coût exact de travaux comportant une part notable de travaux en souterrain dans une ville; on devra de plus donner suite à un certain nombre de réclamations présentées par des entrepreneurs, pour des travaux déjà commencés puis arrêtés; les éléments d'appréciation nécessaires ont été retenus et le devis du projet actuel a tenu compte de cette charge.

Il ne reste plus qu'à souhaiter d'obtenir, avec le concours de l'Administration Supérieure, que la ville de Nantes veuille bien confirmer officiellement les engagements pris par elle en séance officieuse vis-à-vis du Directeur de l'Exploitation de la Région Ouest. Si cette question est résolue la semaine prochaine, on pourra peut-être faire prendre, avant les vacances, un décret en Conseil d'Etat, permettant de réaliser les emprunts nécessaires pendant les derniers mois de l'année 1939. Dans ces conditions, les travaux seraient entrepris au début de l'année 1940 et pourraient être achevés dans un délai de deux ans ou de deux ans et demie.

M. LE PRESIDENT remercie M. René MAYER de son exposé très documenté et intéressant.

M. CRESCENT avait cru comprendre, au cours d'une conversation récente avec M. LEGOUX - avec qui il est en rapport à la Direction Générale des Ports et Voies Navigables - qu'un engagement définitif avait été d'ores et déjà pris par la ville de Nantes. Puisqu'il s'agissait seulement d'un engagement officieux, il croit devoir insister auprès de M. le Commissaire du

.....

Gouvernement pour que l'on demande à la Ville de prendre définitivement position aussi rapidement que possible.

M. LE BESNERAIS précise qu'une séance du Conseil Municipal doit être tenue vendredi ou samedi prochain.

M. CRESCENT souhaiterait que M. LE BESNERAIS charge M. LEGOUX de joindre ses efforts à ceux de M. le Commissaire du Gouvernement pour obtenir l'accord définitf et officiel de la Ville de Nantes.

M. LE PRESIDENT estime que cet accord doit être obtenu rapidement, l'exécution du projet devant présenter un intérêt réel pour la Ville de Nantes.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT -rappelle que le Ministre des Travaux Publics a signalé, en termes particulièrement énergiques, à la Ville de Nantes l'importance qui s'attachait à la réalisation du projet. Il tient à ajouter que, si l'on est en droit d'espérer que l'affaire aboutira, il convient de rendre hommage à l'habileté des négociateurs et au dévouement inlassable dont ont fait preuve les Services de la S.N.C.F. et tout particulièrement M. LEGOUX, Directeur de l'Exploitation de la Région Ouest.

M. LE PRESIDENT est heureux de ce temoignage. Il est certain que le Conseil d'Administration sera unanime pour demander à M. LE BESNERAIS de remercier, en son nom, M. LEGOUX. Ces remerciements s'adressent également à M. le Commissaire du Gouvernement pour l'aide particulièrement efficace qu'il a apportée aux négociateurs.

M. LE PRESIDENT met aux voix les propositions du Rapporteur qui sont adoptées à l'unanimité.

.....

Logements mis par la S.N.C.F. à la disposition de son personnel

QUESTION V - Logements mis par la S.N.C.F. à la disposition de son personnel.

M. LE PRESIDENT rappelle que la notice qui a été distribuée aux membres du Conseil expose très clairement les raisons pour lesquelles le Comité de Direction propose de relever le loyer des logements qu'elle met à la disposition de ses agents.

M. OURADOU déclare, au nom des représentants du personnel, ne pouvoir accepter une augmentation aussi importante que celle qui est envisagée, car cette mesure va compromettre gravement le budget familial des cheminots logés par la S.N.C.F. et ceux-ci ne manqueront pas de protester énergiquement.

Il estime, au surplus, que les raisons invoquées à l'appui de cette majoration des loyers ne sont pas justifiées et que le déficit, dont il est fait état en ce qui concerne la gestion des cités et logements mis à la disposition du personnel, a été exagéré. Il a, pour sa part, participé à la gestion des H.B.M. de la ville de Bondy qui comprend 210 logements. Or, le budget de cet organisme est à peu près en équilibre, malgré les loyers réduits en vigueur actuellement et qui s'établissent comme suit :

Salle commune et cuisine 1.361. fr 40

Deux pièces et cuisine.. 1.637 fr 50

Trois pièces et cuisine. 1.936 fr 70

Les nouveaux prix des loyers, tels qu'ils sont soumis à l'approbation du Conseil, sont nettement supérieurs à ces chiffres et M. OURADOU fait remarquer que l'unification proposée aura pour résultat de majorer les loyers de 60 % à 100 %, ainsi que le prouve le tableau suivant :

Consistance du logement	Taux antérieurs		Taux proposés	Augmentation	
	Nord	Est		Nord	Est
Salle commune et 1 pièce	876	996	1.680	804, soit près de 100 %	684, soit près de 70 %
Salle commune et 2 pièces	1.092	1.248	1.920	828, soit 75 %	672, soit près de 60 %
Salle commune et 3 pièces	1.308	1.500	2.400	1.092, soit 83 %	900, soit 60 %

Ces taux prohibitifs vont grever lourdement le budget des agents qui n'ont pu, par ailleurs, obtenir les relèvements de salaires qu'ils étaient en droit d'espérer, et les représentants du personnel ne peuvent pas souscrire à ces relèvements.

Au surplus, ils devraient, en bonne logique, entraîner automatiquement le relèvement du taux des indemnités de résidence. Sans doute, les indemnités de résidence accordées aux cheminots sont plus élevées que celles allouées aux fonctionnaires, mais il n'est pas possible de comparer la situation d'un agent de chemin de fer à celle d'un fonctionnaire, car ce dernier jouit d'avantages qui ne sont pas accordés aux cheminots.

En outre, le taux des loyers des logements à usage du personnel ne saurait être comparé au taux des loyers des logements ordinaires, étant donné que les premiers répondent aux besoins du service et entraînent certaines sujétions pour le personnel.

En tout état de cause et pour le cas où le Conseil ne suivrait pas les représentants du personnel et ne s'opposerait pas au relèvement proposé, M. OURADOU demande d'échelonner l'augmentation prévue sur une période plus longue que celle qui est envisagée.

M. LE PRESIDENT constate que M. OURADOU s'élève contre le principe du relèvement du taux des loyers des logements mis à la disposition du personnel et, subsidiairement, demande un

.....

échelonnement plus large que celui envisagé. Il rappelle que, dans les propositions soumises au Conseil, la majoration des loyers ne doit pas s'appliquer brutalement, mais progressivement, puisqu'une première augmentation de 10 % seulement sera effectuée au 1er juillet prochain. Néanmoins, il se déclare prêt à faire étudier les mesures permettant de donner certaine satisfaction à M. OURADOU, dans l'ordre d'idée, suggéré par lui, d'un échelonnement plus large des augmentations proposées.

M. JACQUET précise que la demande subsidiaire des représentants du personnel ne porte pas seulement sur un échelonnement plus large des majorations dans le temps, mais encore sur une réduction de l'augmentation initiale de 10 % qui est prévue pour le 1er juillet et qui devrait être ramenée à 5 %.

M. LE PRESIDENT déclare que, pour sa part, il n'aurait pas d'objection à donner satisfaction au personnel sur ce double point d'une augmentation initiale ramenée à 5 % et d'un échelonnement plus large des augmentations ultérieures.

M. LE BESNERAIS déclare qu'il lui paraît possible de réaliser immédiatement un relèvement de 5 % au lieu de 10 %.

L'application immédiate du relèvement de 10 % aurait donné un supplément de recettes de 3 M., tandis qu'une majoration de 5 % ne produira que 1 M. 5.

Il en résultera des retards dans la réduction du déficit, mais ces retards s'amortiront avec le temps, étant donné que les loyers seront ensuite majorés de la moitié seulement des augmentations du traitement fixe dont bénéficient les intéressés.

M. LE PRESIDENT se déclare heureux de pouvoir donner cette satisfaction au personnel, dont le Conseil cherche toujours à concilier les intérêts avec ceux de la Société Nationale.

.....

Il met aux voix les propositions soumises au Conseil, compte tenu de la modification proposée par M. le Directeur Général.

Ces propositions sont adoptées à la majorité.

Unification des méthodes de versement et de ravitaillement des gares.-

QUESTION VI - Unification des méthodes de versement et de ravitaillement des gares.-

M. LE PRESIDENT rappelle qu'une note sur cette question a été distribuée aux Membres du Conseil et ajoute que le Comité de Direction propose d'en adopter les conclusions.

M. FILIPPI rappelle que la Société Nationale, dès sa création, s'est préoccupée d'unifier les méthodes en vigueur dans les différents Réseaux, en matière de versement et de ravitaillement des gares, méthodes qui variaient de réseau à réseau. Trois systèmes étaient en vigueur :

- dans le premier, les versements des gares et inversement leur ravitaillement en espèces étaient exclusivement effectués par boites finances, dont le transport était assuré par le Réseau lui-même. Ce système était appliqué par la Compagnie du Nord, dont le réseau était extrêmement dense et de dimensions relativement peu considérables;

- dans le deuxième, les disponibilités des gares étaient versées, soit à la poste, soit aux comptoirs de la Banque de France ou des grands Etablissements de Crédit. Inversement, les gares étaient alimentées par des chèques payables aux guichets de ces comptoirs. Les transports de fonds n'étaient utilisés par l'intermédiaire de gares-centres qu'en l'absence de tels comptoirs à proximité des gares. Il n'était fait aucun ravitaillement par l'intermédiaire de la poste. C'était le système en vigueur sur les Réseaux d'Alsace et de Lorraine, de l'Est et du P.L.M.;

.....

- dans un troisième système, intermédiaire entre les deux premiers, les gares n'avaient de relations bancaires qu'avec les comptoirs de la Banque de France. Pour les localités où de tels comptoirs n'existaient pas, les gares versaient leurs disponibilités, soit en relation avec la Banque de France, soit à la poste. Inversement, le ravitaillement s'effectuait par l'intermédiaire des comptoirs de la Banque de France et des gares-centres. Ce système était en vigueur sur les Réseaux de l'Etat et du P.O. Midi. Sur le Réseau de l'Etat, un certain nombre de gares étaient ravitaillées directement par l'intermédiaire de la poste.

La valeur de ces différents systèmes a été examinée, au double point de vue de la sécurité dans les transferts de fonds et de leur rendement. Ce rendement dépend en effet de la rapidité des transferts de fonds, de la réduction des fonds de roulement improductifs dans les établissements locaux et de la réduction des frais généraux d'administration.

De l'étude à laquelle il a été procédé, il découle que le procédé le plus pratique et le plus souple est l'utilisation, dans toute la mesure du possible, des moyens bancaires. Les versements des gares et leur ravitaillement seraient effectués par l'intermédiaire, soit des comptoirs de la Banque de France ou des grands Etablissements de Crédit, soit des bureaux de poste locaux. Ce n'est qu'exceptionnellement que l'on aurait recours aux transports d'espèces des gares d'origine aux gares centres ou inversement.

C'est ce système qu'il est proposé au Conseil d'adopter, étant entendu qu'en raison des nombreuses situations particulières qui se présentent et que l'on ne peut résoudre que par cas d'espèce, son application comporterait une certaine souplesse, notamment pour le choix à exercer entre le recours aux établissements bancaires ou à la poste.

.....

Dans l'ensemble, la formule qui est envisagée tend à recourir, d'une manière beaucoup plus large que dans le passé, aux moyens bancaires, pour assurer le transfert des fonds de la Société Nationale.

M. LE PRESIDENT met aux voix ces propositions, qui sont adoptées à l'unanimité.

Emprunts à long terme : compte rendu de M. LE BESNERAIS.-

QUESTION VII - Emprunts à long terme : compte rendu de M. LE BESNERAIS.

M. LE BESNERAIS rappelle que, par lettre du 11 mai, la S.N.C.F. avait demandé au Ministre des Finances l'autorisation de reprendre les émissions d'obligations aux guichets, pour pouvoir bénéficier de la réduction de moitié du tarif de l'impôt sur le revenu des capitaux mobiliers, prévue par le décret du 31 décembre 1938 pour les emprunts émis avant le 1er août 1939.

Par lettre du 9 juin 1939, le Ministre des Finances a répondu qu'il ne pouvait, dans les circonstances présentes, donner cette autorisation.

Ces deux lettres ont été distribuées aux Membres du Conseil.

M. LE PRESIDENT déclare que le Conseil en prend acte.

Questions diverses.

Questions diverses.

Représentation de la Société Nationale au Port Autonome de Strasbourg.

M. LE PRESIDENT indique que le Comité de Direction propose au Conseil de désigner M. LE BESNERAIS, en remplacement de M. SURLEAU, pour représenter la Société Nationale au sein du

.....

Conseil d'Administration du Port autonome de Strasbourg.

Il met aux voix cette proposition, qui est adoptée à l'unanimité.

La séance est levée à 10 heures 40.

Conseil d'Administration
du 21 juin 1939

Ordre du Jour définitif

Distribution faite le 19 juin 1939

19 juin 1939

lv

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du mercredi 21 juin 1939
88, rue Saint-Lazare, à 9 heures 30

ORDRE DU JOUR DEFINITIF

I - Adoption du procès-verbal

II - Comptes rendus :

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

2°) Trésorerie.

III - Marchés et Commandes

7640	1°) 6ème avenant au traité avec la Société Nord-Lumière (Le Triphasé) pour fourniture d'énergie électrique nécessaire aux installations de la gare de Paris-Est et à diverses gares de la banlieue - Région Est - (Redevance annuelle ramenée de 3.144.344 fr en 1938 à 2.510.000 fr environ pour 1939).	Rapporteur : M. CRESCENT
(+) 7915	2°) Marchés pour l'acquisition d'éléments de piles et d'accessoires destinés à l'entretien des installations de signalisation électrique pendant le 2ème semestre 1939 (dont un marché de 14.135.907 fr avec la Société "Le Carbone Lorraine") - Ensemble des Régions -	Rapporteur : M. CRESCENT

.....

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

(+)	7923	3°) Marché avec la Société de DIETRICH pour la fourniture de 5 autorails à gazogène et d'organes de rechange (10.150.880fr)	Rapporteur: M. JACQUET
(+)	7919	4°) Marché avec le Comptoir Sidérurgique de France pour la fourniture de 13.450 T. environ de rails, éclisses et selles pour le 2ème semestre 1939. - Ensemble des Régions - (22.000.000 fr environ).	Rapporteur: M. ARON

IV - Projets

Gares de Nantes :

- Déplacement de la ligne de Tours à Saint-Nazaire dans la traversée de la Ville de Nantes.
- Aménagement de la gare de Nantes-Orléans en gare centrale à voyageurs
- Suppression des passages à niveau de la rive gauche et aménagement de la gare Etat en gare centrale P.V. (235 M.)

Rapporteur : M. René MAYER

V - Logements mis par la S.N.C.F. à la disposition de son personnel.

.....

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

VI - Unification des méthodes de versement et de ravitaillement des gares.

(+) VII - Emprunts à long terme : Compte rendu de M. LE BESNERAIS

- Questions diverses -

- -

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

19 juin 1939

lv

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du mercredi 21 juin 1939
88, rue Saint-Lazare, à 9 heures 30

ORDRE DU JOUR DEFINITIF

I - Adoption du procès-verbal

II - Comptes rendus :

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

2°) Trésorerie.

III - Marchés et Commandes

7640	1°) 6ème avenant au traité avec la Société Nord-Lumière (Le Triphasé) pour fourniture d'énergie électrique nécessaire aux installations de la gare de Paris-Est et à diverses gares de la banlieue - Région Est - (Redevance annuelle ramenée de 3.144.344 fr en 1938 à 2.510.000 fr environ pour 1939).	Rapporteur : M. CRESCENT
(+) 7915	2°) Marchés pour l'acquisition d'éléments de piles et d'accessoires destinés à l'entretien des installations de signalisation électrique pendant le 2ème semestre 1939 (dont un marché de 14.135.907 fr avec la Société "Le Carbone Lorraine") - Ensemble des Régions -	Rapporteur : M. CRESCENT

.....

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

(+)	7923	3°) Marché avec la Société de DIETRICH pour la fourniture de 5 autorails à gazogène et d'organes de rechange (10.150.880fr)	Rapporteur: M. JACQUET
(+)	7919	4°) Marché avec le Comptoir Sidérurgique de France pour la fourniture de 13.450 T. environ de rails, éclisses et selles pour le 2ème semestre 1939. - Ensemble des Régions - (22.000.000 fr environ).	Rapporteur: M. ARON

IV - Projets

Gares de Nantes :

- Déplacement de la ligne de Tours à Saint-Nazaire dans la traversée de la Ville de Nantes.
- Aménagement de la gare de Nantes-Orléans en gare centrale à voyageurs
- Suppression des passages à niveau de la rive gauche et aménagement de la gare Etat en gare centrale P.V. (235 M.)

Rapporteur : M. René MAYER

V - Logements mis par la S.N.C.F. à la disposition de son personnel.

.....

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

VI - Unification des méthodes de versement et de ravitaillement des gares.

(+) VII - Emprunts à long terme : Compte rendu de M. LE BESNERAIS

- Questions diverses -

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

19 juin 1939

lv

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du mercredi 21 juin 1939
88, rue Saint-Lazare, à 9 heures 30

ORDRE DU JOUR DEFINITIF

I - Adoption du procès-verbal

II - Comptes rendus :

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

2°) Trésorerie.

III - Marchés et Commandes

7640	1°) 6ème avenant au traité avec la Société Nord-Lumière (Le Triphasé) pour fourniture d'énergie électrique nécessaire aux installations de la gare de Paris-Est et à diverses gares de la banlieue - Région Est - (Redevance annuelle ramenée de 3.144.344 fr en 1938 à 2.510.000 fr environ pour 1939).	Rapporteur : M. CRESCENT
(+) 7915	2°) Marchés pour l'acquisition d'éléments de piles et d'accessoires destinés à l'entretien des installations de signalisation électrique pendant le 2ème semestre 1939 (dont un marché de 14.135.907 fr avec la Société "Le Carbone Lorraine") - Ensemble des Régions -	Rapporteur : M. CRESCENT

.....

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

(+)	7923	3°) Marché avec la Société de DIETRICH pour la fourniture de 5 autorails à gazogène et d'organes de rechange (10.150.880fr)	Rapporteur: M. JACQUET
(+)	7919	4°) Marché avec le Comptoir Sidérurgique de France pour la fourniture de 13.450 T. environ de rails, éclisses et selles pour le 2ème semestre 1939. - Ensemble des Régions - (22.000.000 fr environ).	Rapporteur: M. ARON

IV - Projets

Gares de Nantes :

- Déplacement de la ligne de Tours à Saint-Nazaire dans la traversée de la Ville de Nantes.
- Aménagement de la gare de Nantes-Orléans en gare centrale à voyageurs
- Suppression des passages à niveau de la rive gauche et aménagement de la gare Etat en gare centrale P.V. (235 M.)

Rapporteur M. René MAYER

V - Logements mis par la S.N.C.F. à la disposition de son personnel.

.....

- -

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

VI - Unification des méthodes de versement et de ravitaillement des gares.

(+) VII - Emprunts à long terme : Compte rendu de M. LE BESNERAIS

- Questions diverses -

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

19 juin 1939

lv

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du mercredi 21 juin 1939
88, rue Saint-Lazare, à 9 heures 30

ORDRE DU JOUR DEFINITIF

I - Adoption du procès-verbal

II - Comptes rendus :

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

2°) Trésorerie.

III - Marchés et Commandes

7640	1°) 6ème avenant au traité avec la Société Nord-Lumière (Le Triphasé) pour fourniture d'énergie électrique nécessaire aux installations de la gare de Paris-Est et à diverses gares de la banlieue - Région Est - (Redevance annuelle ramenée de 3.144.344 fr en 1938 à 2.510.000 fr environ pour 1939).	Rapporteur : M. CRESCENT
(+) 7915	2°) Marchés pour l'acquisition d'éléments de piles et d'accessoires destinés à l'entretien des installations de signalisation électrique pendant le 2ème semestre 1939 (dont un marché de 14.135.907 fr avec la Société "Le Carbone Lorraine") - Ensemble des Régions -	Rapporteur : M. CRESCENT

.....

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

(+)	7923	3°) Marché avec la Société de DIETRICH pour la fourniture de 5 autorails à gazogène et d'organes de rechange (10.150.880fr)	Rapporteur: M. JACQUET
(+)	7919	4°) Marché avec le Comptoir Sidérurgique de France pour la fourniture de 13.450 T. environ de rails, éclisses et selles pour le 2ème semestre 1939. - Ensemble des Régions - (22.000.000 fr environ).	Rapporteur: M. ARON

IV - Projets

Gares de Nantes :

- Déplacement de la ligne de Tours à Saint-Nazaire dans la traversée de la Ville de Nantes.
- Aménagement de la gare de Nantes-Orléans en gare centrale à voyageurs
- Suppression des passages à niveau de la rive gauche et aménagement de la gare Etat en gare centrale P.V. (235 M.)

Rapporteur : M. René MAYER

V - Logements mis par la S.N.C.F. à la disposition de son personnel.

.....

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

VI - Unification des méthodes de versement et de ravitaillement des gares.

(+) VII - Emprunts à long terme : Compte rendu de M. LE BESNERAIS

- Questions diverses -

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

19 juin 1939

lv

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du mercredi 21 juin 1939
88, rue Saint-Lazare, à 9 heures 30

ORDRE DU JOUR DEFINITIF

I - Adoption du procès-verbal

II - Comptes rendus :

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

2°) Trésorerie.

III - Marchés et Commandes

7640	1°) 6ème avenant au traité avec la Société Nord-Lumière (Le Triphasé) pour fourniture d'énergie électrique nécessaire aux installations de la gare de Paris-Est et à diverses gares de la banlieue - Région Est - (Redevance annuelle ramenée de 3.144.344 fr en 1938 à 2.510.000 fr environ pour 1939).	Rapporteur : M. CRESCENT
(+) 7915	2°) Marchés pour l'acquisition d'éléments de piles et d'accessoires destinés à l'entretien des installations de signalisation électrique pendant le 2ème semestre 1939 (dont un marché de 14.135.907 fr avec la Société "Le Carbone Lorraine") - Ensemble des Régions -	Rapporteur : M. CRESCENT

.....

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

(+)	7923	3°) Marché avec la Société de DIETRICH pour la fourniture de 5 autorails à gazogène et d'organes de rechange (10.150.880fr)	Rapporteur: M. JACQUET
(+)	7919	4°) Marché avec le Comptoir Sidérurgique de France pour la fourniture de 13.450 T. environ de rails, éclisses et selles pour le 2ème semestre 1939. - Ensemble des Régions - (22.000.000 fr environ).	Rapporteur: M. ARON

IV - Projets

Gares de Nantes :

- Déplacement de la ligne de Tours à Saint-Nazaire dans la traversée de la Ville de Nantes.
- Aménagement de la gare de Nantes-Orléans en gare centrale à voyageurs
- Suppression des passages à niveau de la rive gauche et aménagement de la gare Etat en gare centrale P.V. (235 M.)

Rapporteur : M. René MAYER

V - Logements mis par la S.N.C.F. à la disposition de son personnel.

.....

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

VI - Unification des méthodes de versement et de ravitaillement des gares.

(+) VII - Emprunts à long terme : Compte rendu de M. LE BESNERAIS

- Questions diverses -

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

19 juin 1939

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du mercredi 21 juin 1939
88, rue Saint-Lazare, à 9 heures 30

ORDRE DU JOUR DEFINITIF

I - Adoption du procès-verbal

II - Comptes rendus :

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

2°) Trésorerie.

III - Marchés et Commandes

	7640	1°) 6ème avenant au traité avec la Société Nord-Lumière (Le Triphasé) pour fourniture d'énergie électrique nécessaire aux installations de la gare de Paris-Est et à diverses gares de la banlieue - Région Est - (Redevance annuelle ramenée de 3.144.344 fr en 1938 à 2.510.000 fr environ pour 1939).	Rapporteur : M. CRESCENT
(+)	7915	2°) Marchés pour l'acquisition d'éléments de piles et d'accessoires destinés à l'entretien des installations de signalisation électrique pendant le 2ème semestre 1939 (dont un marché de 14.135.907 fr avec la Société "Le Carbone Lorraine") - Ensemble des Régions -	Rapporteur : M. CRESCENT

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

.....

(+)	7923	3°) Marché avec la Société de DIETRICH pour la fourniture de 5 autorails à gazogène et d'organes de rechange (10.150.880fr)	Rapporteur: M. JACQUET
(+)	7919	4°) Marché avec le Comptoir Sidérurgique de France pour la fourniture de 13.450 T. environ de rails, éclisses et selles pour le 2ème semestre 1939. - Ensemble des Régions - (22.000.000 fr environ).	Rapporteur: M. ARON
(+)	7988	5°) Nouvelle convention avec la Société anonyme de Publicité et d'Organisation Commerciale (E.P.O.C.), 40, rue de Liège à Paris, pour l'exploitation de la publicité industrielle et commerciale dans les gares de Paris-St-Lazare, Paris-Montparnasse, Paris-Invalides et Pont-de-l'Alma - Région Ouest -	Rapporteur: M. BOUFFANDEAU

IV - Projets

Gares de Nantes :

- Déplacement de la ligne de Tours à Saint-Nazaire dans la traversée de la Ville de Nantes.
- Aménagement de la gare de Nantes-Orléans en gare centrale à voyageurs
- Suppression des passages à niveau de la rive gauche et aménagement de la gare Etat en gare centrale P.V. (235 M.)

Rapporteur : M. René MAYER

V - Logements mis par la S.N.C.F. à la disposition de son personnel.

.....

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

VI - Unification des méthodes de versement et de ravitaillement des gares.

(+) VII - Emprunts à long terme : Compte rendu de M. LE BESNERAIS

- Questions diverses -

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

Conseil d'Administration

Séance du 24 juin 1939

Ordre du Jour

Distribution faite le 15 juin 1939

15 juin 1939

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du mercredi 21 juin 1939
88, rue Saint-Lazare, à 9 heures 30

ORDRE DU JOUR

I - Adoption du procès-verbal

II - Comptes rendus:

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

2°) Trésorerie.

III - Marchés et commandes

7640 1°) 6ème avenant au traité avec la Société Nord-Lumière (Le Triphasé) pour fourniture d'énergie électrique nécessaire aux installations de la gare de Paris-Est et à diverses gares de la banlieue - Région Est - (Redevance annuelle ramenée de 3.144.344 fr en 1938 à 2.510.000 fr environ pour 1939). (Rapporteur: M.CRESCENT.)

.....

IV - Projets

Gares de Nantes:

- Déplacement de la ligne de Tours à St-Nazaire dans la traversée de la Ville de Nantes.
- Aménagement de la gare de Nantes-Orléans en gare centrale à voyageurs.
- Suppression des passages à niveau de la rive gauche et aménagement de la gare Etat en gare centrale P.V. (235 M.)

Rapporteur: M.René MAYER

V - Logements mis par la S.N.C.F. à la disposition de son personnel.

VI - Unification des méthodes de versement et de ravitaillement des gares.

- Questions diverses -

15 juin 1939

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du mercredi 21 juin 1939
88, rue Saint-Lazare, à 9 heures 30

ORDRE DU JOUR

I - Adoption du procès-verbal

II - Comptes rendus:

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

2°) Trésorerie.

III - Marchés et commandes

7640 1°) 6ème avenant au traité avec la Société Nord-Lumière (Le Triphasé) pour fourniture d'énergie électrique nécessaire aux installations de la gare de Paris-Est et à diverses gares de la banlieue - Région Est - (Redevance annuelle ramenée de 3.144.344 fr en 1938 à 2.510.000 fr environ pour 1939). (Rapporteur: M.CRESCENT.)

.....

IV - Projets

Gares de Nantes:

- Déplacement de la ligne de Tours à St-Nazaire dans la traversée de la Ville de Nantes.
- Aménagement de la gare de Nantes-Orléans en gare centrale à voyageurs.
- Suppression des passages à niveau de la rive gauche et aménagement de la gare Etat en gare centrale P.V. (235 M.)

Rapporteur: M.René MAYER

V - Logements mis par la S.N.C.F. à la disposition de son personnel.

VI - Unification des méthodes de versement et de ravitaillement des gares.

- Questions diverses -

15 juin 1939

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du mercredi 21 juin 1939
88, rue Saint-Lazare, à 9 heures 30

ORDRE DU JOUR

I - Adoption du procès-verbal

II - Comptes rendus:

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

2°) Trésorerie.

III - Marchés et commandes

7640 1°) 6ème avenant au traité avec la Société Nord-Lumière (Le Triphasé) pour fourniture d'énergie électrique nécessaire aux installations de la gare de Paris-Est et à diverses gares de la banlieue - Région Est - (Redevance annuelle ramenée de 3.144.344 fr en 1938 à 2.510.000 fr environ pour 1939). (Rapporteur: M.CRESCENT.)

.....

IV - Projets

Gares de Nantes:

- Déplacement de la ligne de Tours à St-Nazaire dans la traversée de la Ville de Nantes.
- Aménagement de la gare de Nantes-Orléans en gare centrale à voyageurs.
- Suppression des passages à niveau de la rive gauche et aménagement de la gare Etat en gare centrale P.V. (235 M.)

Rapporteur: M.René MAYER

V - Logements mis par la S.N.C.F. à la disposition de son personnel.

VI - Unification des méthodes de versement et de ravitaillement des gares.

- Questions diverses -

15 juin 1939

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du mercredi 21 juin 1939
88, rue Saint-Lazare, à 9 heures 30

ORDRE DU JOUR

I - Adoption du procès-verbal

II - Comptes rendus:

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

2°) Trésorerie.

III - Marchés et commandes

7640 1°) 6ème avenant au traité avec la Société Nord-Lumière (Le Triphasé) pour fourniture d'énergie électrique nécessaire aux installations de la gare de Paris-Est et à diverses gares de la banlieue - Région Est - (Redevance annuelle ramenée de 3.144.344 fr en 1938 à 2.510.000 fr environ pour 1939). (Rapporteur: M.CRESCENT.)

IV - Projets

Gares de Nantes:

- Déplacement de la ligne de Tours à St-Nazaire dans la traversée de la Ville de Nantes.
- Aménagement de la gare de Nantes-Orléans en gare centrale à voyageurs.
- Suppression des passages à niveau de la rive gauche et aménagement de la gare Etat en gare centrale P.V. (235 M.)

Rapporteur: M.René MAYER

V - Logements mis par la S.N.C.F. à la disposition de son personnel.

VI - Unification des méthodes de versement et de ravitaillement des gares.

- Questions diverses -

15 juin 1939

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du mercredi 21 juin 1939
88, rue Saint-Lazare, à 9 heures 30

ORDRE DU JOUR

I - Adoption du procès-verbal

II - Comptes rendus:

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

2°) Trésorerie.

III - Marchés et commandes

7640 1°) 6ème avenant au traité avec la Société Nord-Lumière (Le Triphasé) pour fourniture d'énergie électrique nécessaire aux installations de la gare de Paris-Est et à diverses gares de la banlieue - Région Est - (Redevance annuelle ramenée de 3.144.344 fr en 1938 à 2.510.000 fr environ pour 1939). (Rapporteur: M.CRESCENT.)

.....

IV - Projets

Gares de Nantes:

- Déplacement de la ligne de Tours à St-Nazaire dans la traversée de la Ville de Nantes.
- Aménagement de la gare de Nantes-Orléans en gare centrale à voyageurs.
- Suppression des passages à niveau de la rive gauche et aménagement de la gare Etat en gare centrale P.V. (235 M.)

Rapporteur: M.René MAYER

V - Logements mis par la S.N.C.F. à la disposition de son personnel.

VI - Unification des méthodes de versement et de ravitaillement des gares.

- Questions diverses -

15 juin 1939

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du mercredi 21 juin 1939
88, rue Saint-Lazare, à 9 heures 30

ORDRE DU JOUR

I - Adoption du procès-verbal

II - Comptes rendus:

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

2°) Trésorerie.

III - Marchés et commandes

7640 1°) 6ème avenant au traité avec la Société Nord-Lumière (Le Triphasé) pour fourniture d'énergie électrique nécessaire aux installations de la gare de Paris-Est et à diverses gares de la banlieue - Région Est - (Redevance annuelle ramenée de 3.144.344 fr en 1938 à 2.510.000 fr environ pour 1939). (Rapporteur: M.CRESCENT.)

.....

IV - Projets

Gares de Nantes:

- Déplacement de la ligne de Tours à St-Nazaire dans la traversée de la Ville de Nantes.
- Aménagement de la gare de Nantes-Orléans en gare centrale à voyageurs.
- Suppression des passages à niveau de la rive gauche et aménagement de la gare Etat en gare centrale P.V. (235 M.)

Rapporteur: M.René MAYER

V - Logements mis par la S.N.C.F. à la disposition de son personnel.

VI - Unification des méthodes de versement et de ravitaillement des gares.

- Questions diverses -

gv

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

PROJET

Conseil d'Administration

Séance du mercredi 21 juin 1939
88, rue Saint-Lazare, à 9 heures 30

ORDRE DU JOUR

I - Adoption du procès-verbal

II - Comptes rendus :

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

2°) Trésorerie.

III - Marchés et commandes

7640 1°) 6ème avenant au traité avec la Société Nord-Lumière (Le Triphasé) pour fourniture d'énergie électrique nécessaire aux installations de la gare de Paris-Est et à diverses gares de la banlieue - Région Est - (Redevance annuelle ramenée de 3.144.344 frs en 1938 à 2.510.000 frs environ pour 1939).) Rapporteur : M.

.....

IV - Projets

Gares de Nantes :

- Déplacement de la ligne de Tours à Saint-Nazaire dans la traversée de la Ville de Nantes.
- Aménagement de la gare de Nantes-Orléans en gare centrale à voyageurs.
- Suppression des passages à niveau de la rive gauche et aménagement de la gare Etat en gare centrale P.V. (235 M.)

Rapporteur : M.

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

VI - Unification des méthodes de versement et de ravitaillement des gares.

- Questions diverses -

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

—

Conseil d'Administration

—

Séance du mercredi 21 juin 1939
88, rue Saint-Lazare, à 9 heures 30

—

ORDRE DU JOUR

I - Adoption du procès-verbal

II - Comptes rendus :

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

2°) Trésorerie.

III - Marchés et commandes

7GHO - 1°) 6° Avenant au traité avec la Sté Nord-Lumière (Le Triphasé) pour fourniture d'énergie électrique nécessaire aux installations de la gare de Paris-Est et à diverses gares de la banlieue - Réseau Est. (Redevance annuelle ramenée de 3 144 344 frs en 1938 à 2 510 000 f envoyés pour 1939). } Rapporteur M

II Projeto

copier A.

Rapporteur
M.

285 M

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

VI - Unification des méthodes de versement et de ravitaillement des gares.

- Questions diverses -

gv

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

PROJET

Conseil d'Administration

Séance du mercredi 21 juin 1939
88, rue Saint-Lazare, à 9 heures 30

ORDRE DU JOUR

I - Adoption du procès-verbal

II - Comptes rendus :

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

2°) Trésorerie.

III - Marchés et commandes

7640 1°) 6ème avenant au traité avec la Société Nord-Lumière (Le Triphasé) pour fourniture d'énergie électrique nécessaire aux installations de la gare de Paris-Est et à diverses gares de la banlieue - Région Est - (Redevance annuelle ramenée de 3.144.344 frs en 1938 à 2.510.000 frs environ pour 1939).) Rapporteur : M.

.....

IV - Projets

Gares de Nantes :

- Déplacement de la ligne de Tours à Saint-Nazaire dans la traversée de la Ville de Nantes.
- Aménagement de la gare de Nantes-Orléans en gare centrale à voyageurs.
- Suppression des passages à niveau de la rive gauche et aménagement de la gare Etat en gare centrale P.V. (235 M.)

Rapporteur : M.

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

VI - Unification des méthodes de versement et de ravitaillement des gares.

- Questions diverses -

gv

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

PROJET

Conseil d'Administration

Séance du mercredi 21 juin 1939
88, rue Saint-Lazare, à 9 heures 30

ORDRE DU JOUR

I - Adoption du procès-verbal

II - Comptes rendus :

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

2°) Trésorerie.

III - Marchés et commandes

7640 1°) 6ème avenant au traité avec la Société Nord-Lumière (Le Triphasé) pour fourniture d'énergie électrique nécessaire aux installations de la gare de Paris-Est et à diverses gares de la banlieue - Région Est - (Redevance annuelle ramenée de 3.144.344 frs en 1938 à 2.510.000 frs environ pour 1939).) Rapporteur : M.

.....

IV - Projets

Gares de Nantes :

- Déplacement de la ligne de Tours à Saint-Nazaire dans la traversée de la Ville de Nantes.
- Aménagement de la gare de Nantes-Orléans en gare centrale à voyageurs.
- Suppression des passages à niveau de la rive gauche et aménagement de la gare Etat en gare centrale P.V. (235 M.)

Rapporteur : M.

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

VI - Unification des méthodes de versement et de ravitaillement des gares.

- Questions diverses -

Notes de séance de M. Prélat
et documents distribués

C.A du 21 juin 1939

Par décret du 3 juin 1939,

M. BOURGIER, Conseiller d'Etat, Directeur du Contrôle financier et des Participations publiques, a été nommé Président du Conseil d'Administration des Services Contractuels des Messageries Maritimes.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

du 21 juin 1939

Questions diverses

Représentation de la S.N.C.F. au Conseil d'Administration du Port autonome de Strasbourg.

Fichet remis à M.le Président GUINAND et à M.le Vice-Président GRIMPRET, ainsi qu'à MM.LE BESNERAIS et FILIPPI.

19 juin 1939

lv

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du mercredi 21 juin 1939
88, rue Saint-Lazare, à 9 heures 30

ORDRE DU JOUR DEFINITIF

I - Adoption du procès-verbal

II - Comptes rendus :

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

2°) Trésorerie.

III - Marchés et Commandes

7640 1°) 6ème avenant au traité avec la Société Nord-Lumière (Le Triphasé) pour fourniture d'énergie électrique nécessaire aux installations de la gare de Paris-Est et à diverses gares de la banlieue - Région Est - (Redevance annuelle ramenée de 3.144.344 fr en 1938 à 2.510.000 fr environ pour 1939). — Rapporteur : M. CRESCENT

(+) 7915 2°) Marchés pour l'acquisition d'éléments de piles et d'accessoires destinés à l'entretien des installations de signalisation électrique pendant le 2ème semestre 1939 (dont un marché de 14.135.907 fr avec la Société "Le Carbone Lorraine") - Ensemble des Régions - — Rapporteur : M. CRESCENT

.....

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

(+)	7923	3°) Marché avec la Société de DIETRICH pour la fourniture de 5 autorails à gazogène et d'organes de rechange (10.150.880fr)	Rapporteur: M. JACQUET
(+)	7919	4°) Marché avec le Comptoir Sidérurgique de France pour la fourniture de 13.450 T. environ de rails, éclisses et selles pour le 2ème semestre 1939. - Ensemble des Régions - (22.000.000 fr environ).	Rapporteur: M. ARON

IV - Projets

Gares de Nantes :

- Déplacement de la ligne de Tours à Saint-Nazaire dans la traversée de la Ville de Nantes.
- Aménagement de la gare de Nantes-Orléans en gare centrale à voyageurs
- Suppression des passages à niveau de la rive gauche et aménagement de la gare Etat en gare centrale P.V. (235 M.)

Rapporteur : M. René MAYER

V - Logements mis par la S.N.C.F. à la disposition de son personnel.

.....

- -

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

VI - Unification des méthodes de versement et de ravitaillement des gares.

(+) VII - Emprunts à long terme : Compte rendu de M. LE BESNERAIS

- Questions diverses -

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

C O P I E

Monsieur Georges BARRES

présente ses salutations distinguées à M. le Président du Conseil d'Administration de la S.N.C.F. et se trouvant dans l'impossibilité d'être à Paris le 21 juin, le prie de bien vouloir l'excuser à la séance du 21 du Conseil de la S.N.C.F.

Il a chargé M. FREDAULT de vouloir bien le remplacer pour le vote.

Cannes le 16-6-39

Owen
Page
L.M.
Arms
Brill
Pa

Offrs
Gen.
Offrs Pers
Dowler
Legal Admin
Fin

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS
88 RUE SAINT-LAZARE . PARIS IX . TÉL. TRINITÉ 73-00

LE SECRÉTAIRE GÉNÉRAL
DU
CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le 10 juin 19 39

Copie pour Monsieur GRELAT

Monsieur l'Administrateur,

J'ai l'honneur de vous faire savoir, de la part de M. le Président, que le Conseil d'Administration se réunira le mercredi 21 juin 1939, à 9 heures 30, 88, rue Saint-Lazare.

Je vous adresse ci-joint l'ordre du jour de cette séance.

Veuillez agréer, Monsieur l'Administrateur, l'expression de mes sentiments respectueux et dévoués.

Signé : GRELAT

Lettre adressée à tous les membres du Conseil d'Administration.-

Monsieur

15 juin 1939

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du mercredi 21 juin 1939
88, rue Saint-Lazare, à 9 heures 30

ORDRE DU JOUR

I - Adoption du procès-verbal

II - Comptes rendus:

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

2°) Trésorerie.

III - Marchés et commandes

7640 1°) 6ème avenant au traité avec la Société Nord-Lumière (Le Triphasé) pour fourniture d'énergie électrique nécessaire aux installations de la gare de Paris-Est et à diverses gares de la banlieue - Région Est - (Redevance annuelle ramenée de 3.144.344 fr en 1938 à 2.510.000 fr environ pour 1939). (Rapporteur: M.CRESCENT.)

.....

IV - Projets

Gares de Nantes:

- Déplacement de la ligne de Tours à St-Nazaire dans la traversée de la Ville de Nantes.
- Aménagement de la gare de Nantes-Orléans en gare centrale à voyageurs.
- Suppression des passages à niveau de la rive gauche et aménagement de la gare Etat en gare centrale P.V. (235 M.)

Rapporteur: M.René MAYER

V - Logements mis par la S.N.C.F. à la disposition de son personnel.

VI - Unification des méthodes de versement et de ravitaillement des gares.

- Questions diverses -

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Conseil d'Administration

Séance du 21 juin 1939

I - Adoption du Procès-Verbal

destinée le 17/6

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

PROJET

Séance du 7 juin 1939

La séance est ouverte à 9 heures 30, sous la présidence de M.GUINAND, Président.

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

PORCHÉ
DEROY
GRUNEBAUM-BALLIN
BOUFFANDEAU
TOUTEE
RUEFF
CLAPIER
ARON
BLUM-PICARD
CRESCENT

Théodore TISSIER
DAUTRY

de TARDE
TIRARD
MOREAU-NERET
René MAYER
GETTEN
GOY
LAURENT-ATTHALIN
FREDAULT
BARRES

JACQUET
LIAUD
OURADOU
WINBERG

Excusés: M.BOURGIER, qui s'est fait représenter pour le vote par M.RUEFF, M.THIRIEZ, qui s'est fait représenter pour le vote par M.GETTEN , M.PESCHAUD, qui s'est fait représenter pour le vote par M.LAURENT-ATTHALIN, ainsi que MM.FOURNIER et DEVINAT.

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

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par:

MM.CLAUDON, Commissaire du Gouvernement
RENDU, Commissaire adjoint.

.....

Adoption du Procès-Verbal -

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal -

Sur la proposition de M.LE PRESIDENT, le Procès-Verbal de la séance du 17 mai 1939 est adopté à l'unanimité.

Comptes rendus -

QUESTION II - Comptes rendus -

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

M.LE BESNERAIS indique que la situation demeure satisfaisante tant en ce qui concerne le mouvement que le trafic.

Il ajoute que la comparaison des résultats des dernières semaines avec ceux des semaines correspondantes de 1938 ne présente pas d'intérêt, car elle se trouve faussée du fait du décalage de la Fête de la Pentecôte.

Si l'on compare, au contraire, non plus les semaines correspondantes, mais les semaines comparables de 1939 et de 1938, on constate que, pour la semaine qui comprend le jour de l'Ascension, le nombre des wagons chargés est, en 1939, par rapport à 1938, supérieur de 0,4 % et, pour la semaine de la Pentecôte, supérieur de 4 %. Depuis le début de l'année, le nombre de wagons chargés est supérieur de 1 % à celui de 1938.

Depuis le début de l'année également et jusqu'à la fin de la 21ème semaine, les recettes sont, dans l'ensemble, à tarification égale, supérieures de 5,8 % aux résultats obtenus pendant les semaines correspondantes de 1938. Elles sont supérieures de 7,95 % en ce qui concerne les marchandises, mais sont inférieures de 0,3 % en ce qui concerne les voyageurs. Elles sont légèrement inférieures - de 0,9 % - aux prévisions budgétaires.

M.LE BESNERAIS indique, par ailleurs, que les trois dernières semaines ont été marquées par un certain nombre d'incidents de circulation.

.....

Un déraillement a eu lieu à Reding, près de Strasbourg; un commencement d'incendie d'automotrice à Boursonne-Coyolles a été provoqué par un retour de flammes au moteur. A Bonneval, près de Vendôme, un camion ayant défoncé les barrières d'un passage à niveau, a été tamponné par une automotrice.

Enfin, le 28 mai, en gare de Montparnasse, un train de voyageurs a franchi un signal à l'arrêt et a tamponné un autre train de voyageurs. Il y a eu un mort et une vingtaine de blessés dont deux graves, mais dont la vie ne paraît pas en danger.

M.LE BESNERAIS signale enfin que le mouvement voyageurs reste intense, notamment dans les Régions Sud-Est, Sud-Ouest et Ouest. Le prix de Diane, couru dimanche dernier à Chantilly, a provoqué un mouvement de 17.000 voyageurs contre 12.000 en 1938, soit une augmentation de l'ordre de 40 %.

2°) Trésorerie -

M.LE BESNERAIS rend compte de la situation de trésorerie.

Marchés et commandes - QUESTION III - Marchés et Commandes -

1°) Marché avec MM. de DIETRICH et Cie pour la fourniture de 50 couplages de wagons à ballast, système Talbot - Région Sud-Est - (5.882.500 fr).

M. de TARDE, Rapporteur, expose que ce marché est relatif à la fourniture de 50 couplages de wagons spéciaux destinés à transporter et à décharger le ballast sur la voie, au moyen d'un dispositif particulier qui fait l'objet de deux brevets français pris par la Société allemande Talbot, qui en a concédé la licence à M.M. de DIETRICH et Cie.

.....

Le prix unitaire du couplage est de 117.650 fr et la dépense à prévoir s'élèvera donc au total à 5.882.500 fr. La livraison du matériel s'effectuerait à raison de 15 couplages par mois, le premier couplage étant livré dans un délai de huit mois à compter de la date de notification de la commande.

Les conditions mêmes du marché n'appellent pas d'observation.

Les seules questions qui se posent sont celles de savoir si l'acquisition du matériel en cause est utile; si, le cas échéant, il ne serait pas possible de se passer du brevet dont il s'agit, et si le prix demandé est justifié.

En ce qui concerne l'utilité de cette acquisition, il y lieu de rappeler que les transports de ballast représentent, à l'heure actuelle, environ 2 millions de m^3 par an. Pour faire face à ce trafic, la S.N.C.F. dispose, en outre des wagons ordinaires, de wagons spéciaux qui représentent, en admettant une durée de rotation moyenne de 5 jours, un tonnage annuel d'environ 1.200.000 m^3, sensiblement inférieur aux besoins. Ces wagons spéciaux sont soit des wagons trémies, c'est-à-dire des wagons ordinaires transformés de manière à déverser le ballast de chaque côté de la voie, soit des wagons système "Talbot", wagons spéciaux venant de l'ancien Réseau P.L.M., actuellement en service au nombre de 700, et qui présentent l'avantage de décharger le ballast à la fois des deux côtés et dans l'axe de la voie; cette particularité entraîne une économie certaine dans l'exécution des travaux : économie financière mais surtout économie de temps très importante qui rendent ce matériel indispensable pour la desserte des voies à densité très grande de trafic. Cette commande paraît donc tout à fait justifiée.

En ce qui concerne le brevet, il a paru, après étude, impossible de s'en passer : bien qu'allemand, ce brevet est d'ailleurs exploité par une Société française.

.....

Enfin, le prix de 117.650 fr paraît justifié et avantageux, le prix actuel d'un wagon couvert de marchandises étant de l'ordre de 80.000 fr.

Dans ces conditions, M.de TARDE propose au Conseil d'approuver le marché qui lui est soumis.

M. LE PRESIDENT met aux voix les propositions du Rapporteur, qui sont adoptées à l'unanimité.

2°) 2ème Avenant à un marché du 8 mai 1936 avec la Société d'Electricité MORS pour l'établissement d'un poste central électrique à leviers d'itinéraires en gare de Rennes-voyageurs - Région Ouest - (Dépense supplémentaire: 167.199 fr pour un marché primitif de 2.584.000 fr porté à 4.041.405 fr par un premier avenant).
- Marché avec la même Société pour installations complémentaires de sécurité à la même gare - (7.010.247 fr).

M.JACQUET, Rapporteur, expose que le programme d'extension et d'amélioration des aménagements de la gare de Rennes avait été approuvé par le Ministre des Travaux Publics le 23 mars 1935.

Par la suite, des modifications de principe sont intervenues, nécessitant une revision de la consistance prévue des installations de signalisation.

C'est ainsi que la réalisation de la signalisation Verlant obligeait à modifier les dispositions nouvelles prévues pour le poste et le block.

Par ailleurs, une étude plus détaillée tenant compte des conditions d'exploitation de la gare de Rennes a conduit à prévoir, soit pour améliorer les conditions d'exploitation, soit pour renforcer les dispositions de sécurité, diverses améliorations primitivement envisagées, notamment l'établissement d'un nouveau poste D à l'entrée du triage.

Enfin, des réalisations dans certains postes nouvellement

.....

installés, notamment à Caen et au Mans, ont montré l'intérêt des dispositions nouvelles créées dans ces postes et conduit à les prévoir également à Rennes.

C'est l'ensemble de ces modifications et améliorations qui a fait l'objet d'un projet complémentaire soumis le 25 mai 1937 à l'approbation ministérielle.

Le 25 août, le Ministre, tout en approuvant le projet au point de vue technique, faisait connaître qu'en tenant compte du point de vue budgétaire, l'approbation n'était pas possible.

Mais la seule exécution des travaux prévus au marché de 1936 ne permettait pas l'exploitation, même partielle, des nouveaux aménagements et on dut arrêter les travaux en octobre 1937.

Comme l'indique la note distribuée, les conditions économiques avaient considérablement changé depuis mai 1936, date de parsation du marché et il fallut procéder à une mise au point dudit marché.

Cette mise au point a fait l'objet d'un premier avenant approuvé par la Commission des Marchés le 19 janvier dernier.

Entre temps, on reprenait sur un programme de signaux aussi réduit que possible l'étude des nouvelles dispositions de sécurité à prévoir et on établit un nouveau projet complémentaire - celui qui est aujourd'hui soumis au Conseil - projet qui fut approuvé par décisions ministérielles des 29 décembre 1938 (point de vue financier) et 12 janvier 1939 (point de vue technique).

Il fallait alors reprendre les travaux interrompus en 1937. L'Avenant établi en novembre 1937 ne se trouvait évidemment plus en conformité avec les circonstances économiques et, pour terminer les travaux du premier marché, on dut procéder à l'établissement d'un nouvel avenant avec les mêmes formules qui ont abouti au premier avenant approuvé par la Commission des Marchés.

Il donne ainsi toutes les garanties désirables et M. JACQUET propose au Conseil de l'approuver.

.....

En ce qui concerne le marché complémentaire, il remarque qu'il n'a pas été procédé à une adjudication, mais que de nouvelles propositions ont été seulement demandées à la Société MORS.

Cette procédure était en l'espèce la seule utilisable, car de toute évidence, cette Société, qui a entrepris l'exécution du poste, était la seule qualifiée pour y apporter tous remaniements et adjonctions.

Au surplus, les prix unitaires de base sont les mêmes que ceux du marché initial pour le matériel du type déjà existant - et, pour le matériel de type nouveau, ce sont ceux établis par la Maison MORS pour des marchés approuvés par la Commission des Marchés.

Les coefficients de majoration sont calculés à l'aide des formules de variation de prix appliquées dans les avenants dont le premier a été approuvé par la Commission des Marchés, l'approbation du second étant également proposée.

La Maison MORS a admis sur ces coefficients les mêmes abattements de revision que dans les avenants.

Dans ces conditions, M. JACQUET propose au Conseil de donner un avis favorable à la proposition qui lui est soumise.

M. GRIMPRET demande si l'ensemble du projet a été approuvé par le Ministre des Travaux Publics, y compris le projet complémentaire.

M. JACQUET répond par l'affirmative.

M. GRIMPRET constate que cette affaire se présente dans des conditions assez complexes.

La note distribuée aux Membres du Conseil indique que "la "seule exécution des travaux prévus au marché 11.804 ne permet-"tait pas l'exploitation, même partielle, des nouveaux

.....

"aménagements, sans nécessiter une adaptation provisoire très "onéreuse, à laquelle la situation budgétaire s'opposait "d'ailleurs".

M. JACQUET indique que c'est en raison même de cette situation que l'exécution des travaux a été interrompue en 1937 : ces travaux ayant été repris, c'est pour permettre leur achèvement qu'un dernier avenant est conclu, en même temps qu'un marché est passé pour l'exécution des travaux complémentaires nécessaires à la réalisation du programme de signalisation.

M. LE PRESIDENT met aux voix les propositions du Rapporteur, qui sont adoptées à l'unanimité.

Transactions.- QUESTION III bis - Transactions.-

- Règlement d'indemnités pour dommages causés au cours d'un incendie survenu les 1er et 2 mai 1938 sur la ligne de Bordeaux à Irun - Région Sud-Ouest - (4.623.670 fr).-

M. JACQUET, Rapporteur, expose que l'examen du dossier de cette affaire lui a suggéré une remarque préliminaire qu'il lui semble indispensable de soumettre au Conseil pour qu'une règle plus précise soit posée pour l'avenir.

Il s'agit d'une question de compétence.

Parmi les règlements dont la liste est jointe à la note explicative, qui a été distribuée, un assez grand nombre n'atteignent qu'un chiffre peu élevé. Il en est qui ne sont que de 268 fr, 435 fr ou 711 fr. Ce n'est que le total qui se monte à un chiffre élevé, susceptible de faire porter l'affaire devant le Comité de Direction ou le Conseil d'Administration.

Or, il semble à M. JACQUET que chaque règlement doit être considéré en soi, sans tenir compte de l'ensemble.

.....

Il n'y a, à son sens, aucune différence de principe entre l'affaire qui est soumise aujourd'hui au Conseil et un déraillement aboutissant soit à des accidents de voyageurs, soit à des avaries de marchandises.

Chaque affaire est considérée en soi et si, pour fixer les idées, la compétence du Directeur régional est limitée à 50.000 fr, tous les dossiers ne dépassant pas ce chiffre seront réglés à l'échelon région.

L'autre méthode consistant à tout bloquer conduit à une centralisation que M. JACQUET juge regrettable. Il lui semble donc que cette question doive être clairement réglée pour l'avenir.

En ce qui concerne les affaires soumises aujourd'hui au Conseil, il n'y a, puisqu'elles sont au point, qu'à les examiner afin de ne pas en retarder la solution.

M. JACQUET rappelle que cet incendie, qui fit des dommages considérables, a eu pour cause la rupture d'un sabot de frein, des parcelles de sabot portées au rouge ayant été projetées sur le sol forestier.

On a recherché les moyens d'éviter le retour de semblables incendies. Si ses renseignements sont exacts, dans le domaine du Matériel et de la Traction, on n'a rien trouvé encore ou, du moins, rien proposé.

Dans le domaine de la Voie, on a pris certaines mesures : on a établi un gardiennage à raison d'un homme par km et creusé des puits le long de la ligne.

M. le Directeur Général dira, sans doute, que les services continuent à se préoccuper de trouver les moyens d'éviter le retour de ces incidents.

Les indemnités ont été réglées après force discussion par les experts habituels de la S.N.C.F. dont la compétence et

.....

l'autorité sont incontestables.

M. JACQUET ajoute, et cela a une importance indéniable, que ces experts ont réussi à opérer un sauvetage appréciable pour la réussite duquel il fallait agir avec une grande décision.

En effet, les arbres brûlés ou plutôt atteints par l'incendie peuvent encore être utilisés dans les trois semaines au plus suivant l'incendie. M. JAGERSCHMIDT, procédant à de nombreuses adjudications, a réussi un sauvetage de 1.082.000 fr.

Les règlements ont été arrêtés suivant les conditions normales de ces sortes d'affaires et ne donnent lieu à aucune critique.

M. JACQUET ajoute que, depuis que le dossier lui a été remis, dossier qui comportait 72 projets de règlements, un 73ème projet de règlement est parvenu de la région, en faveur de M. MATHIEUX (Elie), commune du Barp, pour un dommage de 170.202 fr (surface incendiée : 22 ha 66) et il propose de joindre cette affaire aux 72 projets de règlements qui sont soumis au Conseil.

L'ensemble des dommages atteint ainsi 4.623.670 fr, sur une surface incendiée de 945 ha 97 a 95 ca pour 73 règlements amiables.

M. JACQUET propose au Conseil de donner son accord sur l'ensemble de ces règlements.

M. LE PRESIDENT désire souligner la remarque faite par M. JACQUET, concernant les mesures à prendre pour empêcher le retour de semblables incendies. Il s'agit là d'une question trop grave pour que le Conseil s'en désintéresse. M. LE PRESIDENT prie donc M. le Directeur Général de bien vouloir faire au Conseil, dans quelques semaines, un exposé sur les mesures prises ou à prendre à ce sujet.

.....

M. LE BESNERAIS déclare qu'il fera le nécessaire.

M. LE PRESIDENT rappelle que M. JACQUET a, d'autre part, soulevé une question de procédure très importante. Il a demandé que, dorénavant, quand une série de règlements se rattache au même sinistre, les limites de compétence ne soient plus déterminées par le montant total de ces règlements, mais par le montant de chacun d'eux.

M. LE BESNERAIS déclare que telle est bien la procédure suivie habituellement; mais, en l'occurrence, une des transactions en cause dépassait, en raison de son montant, sa propre compétence. Or tous les règlements étant présentés en même temps, sur des bases identiques, et par le même expert, l'ensemble, qui dépassait 1 M., a été présenté au Conseil. Mais il est bien évident que, d'une manière générale, les sinistres de peu d'importance sont réglés pour éviter tout retard, suivant les limites respectives de compétence établies.

M. LE PRESIDENT comprend le scrupule qu'a eu M. le Directeur Général de ne pas laisser l'autorité locale régler individuellement des questions de principe qui pouvaient avoir une influence sur un règlement de la compétence du Conseil ou du Comité. Mais il estime que,désormais, dans des cas analogues, les règlements de la compétence du Conseil devront seuls être soumis à ce dernier, qui tranchera les questions de principe pouvant se poser, après quoi les autorités locales règleront elles-mêmes les affaires de leur compétence, en tenant compte de la décision du Conseil.

M. LE PRESIDENT met ensuite aux voix les propositions du Rapporteur, qui sont adoptées à l'unanimité, ainsi que la proposition de procédure ci-dessus.

.....

Projets.- QUESTION IV - Projets.-

1°) Acquisition de 10 locomotives électriques de manoeuvres à la butte (39.000.000 fr).-

M. TIRARD, Rapporteur, expose que la Direction Générale a saisi le Conseil d'un projet d'acquisition de 10 locomotives électriques de manoeuvres à la butte. Il a examiné ce marché, en collaboration avec M.M. BLUM-PICARD et JACQUET. Aucune observation ne paraît à formuler sur le fond même de l'affaire.

Le service des buttes de triage de la zone électrifiée de la Région Sud-Ouest est actuellement assuré au moyen de locomotives BB, généralement couplées par deux.

Mais une telle utilisation est évidemment très défectueuse et il ne pouvait s'agi là que d'une solution d'attente, qui ne saurait se prolonger, maintenant que toutes les buttes de triage de la ligne Paris-Hendaye sont électrifiées.

Notamment, la diminution progressive du tonnage refoulé au cours du débranchement accroît les difficultés à surmonter, et soumet le matériel à un régime très dur qui fait chauffer les enroulements et rend l'entretien particulièrement onéreux.

L'emploi fait en l'occurrence de machines BB est donc loin d'être rationnel et présente de sérieux inconvénients pour la conservation et la bonne utilisation du matériel.

C'est ce qui explique qu'en 1936, on ait fait mettre à l'étude un prototype spécialement adapté au service des buttes. M.BLUM-PICARD a fait remarquer que, normalement, il y a lieu de procéder par voie d'appel à la concurrence. Mais, en l'espèce, s'agissant d'un matériel nouveau, la fourniture des prototypes a été mise au concours, et M. TIRARD estime que c'était la meilleure solution.

.....

Le meilleur modèle a été proposé par le Groupement Compagnie Générale de Construction de Locomotives - Société Oerlikon, Compagnies qui sont spécialisées dans ce matériel.

Dans ces conditions, M. TIRARD propose d'approuver le projet soumis au Conseil, tendant à l'acquisition, auprès du même groupement, de 10 locomotives conformes aux deux prototypes qui ont donné des résultats très satisfaisants.

La dépense globale s'élève à 39 M. de francs se décomposant ainsi :

Acquisition de 10 locomotives de buttes	34 M.
Acquisition de pièces de rechange	3 M.
Somme à valoir (surveillance, contrôle, etc..)	2 M.

M. TIRARD indique que, d'autre part, le Comité de Direction a demandé au Directeur Général d'examiner s'il ne serait pas opportun, pour assurer le service de certains centres de triage non électrifiés, de faire appel à des machines d'autres types, qui pourraient, par exemple, être munies de moteurs à essence, et qui seraient d'un prix d'achat et d'entretien plus économique. Mais il s'agit là d'une autre question.

Quelles que soient les conclusions auxquelles on puisse être ainsi conduit, M. TIRARD propose donc au Conseil de donner une suite favorable au projet qui lui est soumis.

M. LE PRESIDENT met aux voix les propositions du Rapporteur, qui sont adoptées à l'unanimité.

2°) Application de cylindres HP et BP en acier moulé avec distributeurs cylindriques, amélioration de la distribution BP et du circuit de vapeur. Graissage mécanique des boîtes à huile sur 110 locomotives - (31.405.000 fr).-

M. BLUM-PICARD, Rapporteur, expose qu'il s'agit de moderniser un certain nombre de locomotives de manoeuvres à vapeur, actuellement en service dans la Région Nord. Ces machines, de la série 150-A, sont d'un fonctionnement assez défectueux et il est notamment ....

nécessaire d'améliorer le système de distribution, ainsi que la tenue des cylindres.

Les dates de mise en service de ces machines s'échelonnent entre 1912 et 1930; il est proposé de les doter des perfectionnements qui ont été mis au point par la suite, de manière à leur permettre de rendre des services comparables à ceux que rendent des engins beaucoup plus récents.

Le vice essentiel des machines 150-A réside dans les défectuosités des circuits d'adduction de vapeur, qui sont manifestement insuffisants; il y serait remédié en augmentant le diamètre des conduits de vapeur. D'autre part, la disposition actuelle des cylindres en fonte de ces locomotives présente à l'usage des inconvénients sérieux. On constate des ruptures fréquentes de ces organes.

L'application de cylindres en acier moulé permettra d'améliorer le rendement des machines et d'éviter ces inconvénients. Les expériences déjà faites à ce sujet permettent d'affirmer que l'on obtiendra des résultats satisfaisants et que, en particulier, la vitesse maximum pourra être portée à 70 ou 80 km à l'heure.

On peut se demander s'il est plus avantageux de moderniser de vieilles machines que d'en commander des neuves. M. BLUM-PICARD ne pense pas que la question puisse se poser en l'espèce, en raison des avantages exceptionnels qu'offre la transformation envisagée, avantages qui sont à rapprocher du coût relativement peu élevé de cette modification, de l'ordre de 290.000 fr par machine.

D'autre part, ces transformations se feront au fur et à mesure du passage des locomotives en grande réparation. On sait, en effet, que les machines à vapeur font l'objet d'une revision générale qui intervient après un certain temps de service, et dont le prix de revient est de l'ordre de 4 à 500.000 fr. En opérant

.....

ainsi, les modifications à faire s'échelonneront sur une période assez longue, mais on évitera de faire passer deux fois la même machine dans les ateliers.

Dans ces conditions, M. BLUM-PICARD estime qu'il y a tout avantage à approuver le projet qui est soumis au Conseil.

M. LE PRESIDENT met aux voix les propositions du Rapporteur, qui sont adoptées à l'unanimité.

Augmentation de capital de la Société T.E.M.A.C.-

QUESTION IV bis - Augmentation de capital de la Société T.E.M.A.C.-

M. ARON, Rapporteur, rappelle que la Société T.E.M.A.C., dont la S.N.C.F. est actionnaire, a décidé, à la fin de l'année 1938, de construire une 3ème ligne à 220.000 volts de Marèges à Eguzon. Le Conseil d'Administration, dans sa séance du 28 décembre 1938, a longuement discuté pour savoir si la S.N.C.F. devait ou non participer à l'augmentation de ce capital de 25 M. décidée pour financer la construction de cette 3ème ligne et il s'est finalement prononcé en faveur de cette participation.

Il s'agit aujourd'hui tout simplement d'une opération complémentaire : devons-nous participer à une nouvelle augmentation de capital de 5 M., décidée par la Société T.E.M.A.C. pour couvrir les dépassements prévus dans les dépenses de construction de la 3ème ligne ? M. ARON estime que les considérations qui ont motivé la décision antérieurement prise par le Conseil d'Administration restent valables et il demande au Conseil d'approuver la participation de la S.N.C.F. à la nouvelle augmentation de capital envisagée, pour sa quote-part, qui s'élève à 480.000 fr.

M. LE PRESIDENT met aux voix les propositions du Rapporteur, qui sont adoptées à l'unanimité.

.....

Révision du Traité passé avec la Compagnie Internationale des Wagons-Lits (Suite à la décision du Conseil d'Administration du 6 août 1938)-

QUESTION V - Révision du Traité passé avec la Compagnie Internationale des Wagons-Lits (Suite à la décision du Conseil d'Administration du 6 août 1938).

M. BOUFFANDEAU, Rapporteur, expose que les contrats passés par la Compagnie des Wagons-Lits avec les Réseaux de l'Etat, du P.O. et du Midi ont cessé d'être valables le 11 mars 1939; que celui passé avec le Réseau d'Alsace-Lorraine n'expire qu'en 1954; qu'enfin, ceux passés avec les Compagnies du Nord, de l'Est et du P.L.M. ont une durée égale à celle des concessions de ces Compagnies.

La S.N.C.F. s'est donc trouvée, pour trois de ses Régions, dans l'obligation de passer un nouveau contrat avec la Compagnie des Wagons-Lits. Ses Services et ceux de cette Compagnie ont estimé, à cette occasion, qu'il était opportun de conclure un traité unique, mettant fin aux divergences qui existaient entre les clauses des diverses conventions.

C'est ce traité, valable pour l'ensemble des lignes de la S.N.C.F., qui est soumis aujourd'hui à l'approbation du Conseil.

L'intérêt pour la S.N.C.F. de confier à la Compagnie des Wagons-Lits les services de luxe ne paraît guère douteux.

Tout d'abord, ces services (voitures-lits - Pullman - wagons-restaurants) doivent faire l'objet d'une exploitation unique sur le réseau français. Or la Compagnie des Wagons-Lits est encore titulaire de conventions qui, sur certains des anciens Réseaux, n'expireront que dans une période assez éloignée.

En second lieu, - et M. BOUFFANDEAU le démontrera lors de l'examen des clauses financières,- l'exploitation des wagons-lits, Pullman, wagons-restaurants, est loin d'être bénéficiaire.

.....

Enfin, la Compagnie est propriétaire de son matériel. La S.N.C.F., si elle voulait se substituer à la Compagnie, devrait, soit lui racheter ses voitures, soit faire construire du matériel neuf. Elle serait donc obligée d'engager des dépenses d'établissement importantes, à une époque où elle a le plus grand intérêt à réduire ses investissements de capitaux.

M. BOUFFANDEAU examine successivement les principales dispositions du Traité Général, des Annexes II,III et IV relatives à l'exploitation de certains services par la Compagnie des Wagons-Lits, enfin, de l'Annexe I, de beaucoup la plus importante, relative aux clauses financières.

A - Traité Général -

Clause d'exclusivité (art. 5) -

Le contrat général qui est soumis au Conseil s'applique à tous les services des voitures-lits, voitures Pullman, voitures-salons, voitures-restaurants, trains de voitures-lits, trains de voitures-Pullman, trains de voitures-salons, exploités par les Wagons-Lits sur les lignes de la S.N.C.F., à l'exception des services internationaux régis par des conventions particulières, lesquelles demeurent en vigueur.

La S.N.C.F. s'engage à ne pas confier à une autre entreprise l'exploitation de voitures assurant des services analogues.

Elle se réserve la faculté d'exploiter elle-même sur ses lignes, ses voitures munies de couchettes sans drap. Elle a, en outre, la faculté de compléter l'exploitation confiée aux Wagons-Lits en utilisant sur ses lignes, en service intérieur, des voitures-salons et des voitures comportant quelques compartiments de lits-salons ou lits-toilette.

Cette disposition est plus restrictive que les clauses des anciens traités, qui reconnaissaient généralement aux

Réseaux le droit de conserver et d'exploiter eux-mêmes des voitures de luxe (lits-salons - restaurants) faisant partie de leur propre matériel.

Le Comité de Direction a accepté la proposition de la Compagnie, parce qu'elle correspond, en fait, au régime actuel d'exploitation des services de luxe et parce que la S.N.C.F., qui confie à un concessionnaire l'exploitation d'un service, ne saurait légitimement se réserver le droit de lui faire entièrement concurrence.

L'article 5 prévoit aussi que ce n'est qu'à titre exceptionnel que la S.N.C.F. pourra admettre la circulation sur ses lignes des voitures de luxe appartenant à d'autres Compagnies exploitant des lignes de chemins de fer ou à des particuliers, disposition également conforme aux pratiques en vigueur.

Désignation des services à assurer (art. 6)

L'article 6 de la convention confirme à la S.N.C.F. le droit de fixer, la Compagnie des Wagons-Lits entendue, les services à assurer, les trains dans lesquels sont incorporées les voitures des Wagons-Lits, le nombre et la catégorie des voitures de la Compagnie assurant chaque service. La S.N.C.F. peut supprimer des trains, modifier les horaires ou la composition des trains, sans que la Compagnie puisse de ce chef réclamer aucune indemnité. Enfin, la Société Nationale se réserve le droit de prescrire une suspension générale des services assurés par la Compagnie, sans que celle-ci puisse demander réparation des dommages subis par elle ; mais une semblable mesure ne pourra être prise que pour des motifs légitimes, tirés de circonstances extraordinaires. Cette restriction au pouvoir arbitraire que les anciens Réseaux s'étaient attribuée paraît équitable.

.....

Prescriptions générales concernant le matériel (art. 9) -

Aux termes de l'article 9 du contrat, les Wagons-Lits doivent apporter à leur matériel toutes les améliorations qui pourraient leur être demandées par la S.N.C.F., soit, en ce qui concerne les dispositifs propres aux voitures de la Compagnie, de manière à les maintenir au niveau de perfectionnement des meilleures voitures analogues circulant en Europe, soit, en ce qui concerne les autres dispositifs, de manière à maintenir les voitures de la Compagnie au niveau de perfectionnement des voitures de la S.N.C.F. susceptibles de circuler dans les mêmes trains.

Les anciens traités reconnaissaient expressément aux Réseaux le pouvoir d'exiger le remplacement des voitures ne répondant plus aux conditions nécessaires pour assurer le confort ou la sécurité des voyageurs. Il est apparu au Comité de Direction que le nouveau contrat, sans être aussi explicite, donne cependant aux Services de la S.N.C.F. le moyen d'intervenir efficacement en cette matière.

Si des voitures de la Compagnie comportant par exemple certains dispositifs désuets de chauffage ou de freinage, doivent être incorporées dans un train comprenant, par ailleurs, des voitures de la S.N.C.F. mieux aménagées, la Direction Générale aura le droit d'exiger que le matériel de la Compagnie subisse les transformations nécessaires ; il en sera de même à l'égard des voitures construites en bois si elles doivent faire partie de compositions formées avec des voitures métalliques de la S.N.C.F..

La Compagnie s'engage, pour le matériel destiné à circuler sur les lignes de la S.N.C.F., à faire construire en France le nombre de voitures correspondant à la proportion kilométrique des parcours effectués en France par rapport aux parcours totaux des services à assurer; mais elle pourra.....

s'adresser à des constructeurs étrangers si leurs prix sont inférieurs de 5 % ou plus, aux prix des constructeurs français.

Réception des voitures - Entretien et réparation (art. 10 et 11) -

Les voitures ne peuvent être mises en service qu'après avoir été reçues par le Service compétent de la S.N.C.F. Par ailleurs, le contrat fixe avec précision les conditions dans lesquelles doivent être effectuées les réparations à apporter au matériel des Wagons-Lits.

Traction haut-le-pied et manoeuvre (art. 16) -

La S.N.C.F. assure gratuitement la traction des voitures des Wagons-Lits, - même pour les parcours effectués sur ses lignes jusqu'aux ateliers de réparation, - les trajets haut-le-pied et les essais après levage.

Antérieurement, la Compagnie était tenue au paiement d'une taxe lorsque son matériel quittait un réseau pour passer sur un autre. En fait, il n'y avait versement que pour les transports de voitures entre gares de la région parisienne appartenant à des réseaux différents et le montant des sommes ainsi payées n'avait atteint, en 1937, que 31.000 fr. La gratuité totale constitue une utile simplification.

Fourniture de vapeur (art. 18) -

Si les Compagnies de Chemins de fer ont toujours fourni sans redevance correspondante la force motrice nécessaire pour assurer l'éclairage des voitures de la Compagnie, ainsi que

.....

l'eau utilisée pour le levage du matériel et le remplissage des réservoirs des véhicules, les anciens traités prévoyaient, pour la fourniture de la vapeur destinée à assurer le chauffage des voitures des Wagons-Lits, le paiement d'une somme de 5 millimes par km-voiture. Le taux de cette redevance n'a jamais été modifié depuis la guerre. Il est très inférieur au coût de revient de la fourniture, qui représente aujourd'hui 10 centimes par km-voiture.

Il ne saurait être question de maintenir un taux aussi faible.

Deux solutions pouvaient être envisagées : ou majorer la redevance primitive, afin qu'elle corresponde au prix de revient actuel de la fourniture - ou assurer gratuitement le chauffage, sous la condition, naturellement, que l'économie de 180.000 fr réalisée de ce chef par la Compagnie soit déduite, pour le calcul de la tranche exonérée, des dépenses d'exploitation des Wagons-Lits.

C'est cette seconde solution qu'a adoptée le Comité de Direction.

Il faut, en effet, observer que les voyageurs qui empruntent les voitures des Wagons-Lits paient, comme tous les autres voyageurs, le prix de leur billet et que la S.N.C.F. bénéficie intégralement de la somme ainsi versée. On peut donc considérer que, comme les frais de traction, les dépenses de chauffage sont couvertes par le prix du billet. Par ailleurs, le relèvement à 0 fr 10 par km du taux de la redevance compromettrait sérieusement l'équilibre financier du service des Wagons-Lits.

.....

Tarifs et taux des suppléments (art. 26) -

Conformément aux prescriptions des anciens traités, le contrat stipule que les taux des suppléments à percevoir pour l'occupation des places dans les voitures-lits, voitures-Pullman, voitures-salons, sont fixés d'un commun accord entre la Compagnie et la S.N.C.F. et font l'objet de propositions de tarifs présentées par la Société Nationale. Il n'a pas paru utile de prévoir comment pourront être résolus les conflits qui s'élèveront à cet égard entre les deux co-contractants, car il n'est pas douteux que les taux en vigueur, homologués par le Ministre, demeurent applicables tant qu'une entente n'a pas été réalisée sur les nouveaux tarifs des suppléments à percevoir. Il convient aussi de remarquer que la Société Nationale a financièrement intérêt à ce que les recettes de la Compagnie s'accroissent et qu'il est certain qu'elle ne cherchera jamais à gêner systématiquement l'exploitation de son concessionnaire.

Location de places (art. 27) -

La Compagnie sera désormais régulièrement autorisée à percevoir des taxes de location de places. Le produit de ces taxes lui est entièrement acquis, car le service de location est assuré par les agences des Wagons-Lits et les frais de ces agences ne sont pas compris dans les dépenses d'exploitation entrant en compte pour le calcul des redevances dues à la S.N.C.F.

Droits de service (art. 28) -

Quant aux droits de service, ils sont perçus par la Compagnie pour le compte de ses agents.

.....

Circulation gratuite (art. 29) -

La Compagnie doit soumettre au Secrétariat Général de la S.N.C.F. la liste des personnes étrangères au service du chemin de fer à qui elle se propose de délivrer des cartes de circulation. Le Secrétariat Général contrôle également, mais cette fois-ci a posteriori, les exemptions, supérieures ou égales à 50 % du supplément, accordées par la Compagnie. Ce contrôle est assorti d'une sanction sérieuse : si la S.N.C.F. n'admet pas la délivrance d'un permis, la totalité du supplément qui aurait dû être perçu entrera en ligne de compte pour le calcul des redevances dues à la S.N.C.F.

Responsabilité (art. 34) -

L'article 34 du contrat, relatif à la responsabilité respective de la Compagnie et de la S.N.C.F., est conforme aux clauses des anciens traités.

Durée du contrat (art. 35) -

La nouvelle convention, qui remplace tous les accords antérieurs, expirés ou non, prendra fin le 31 décembre 1982. Elle durera donc aussi longtemps que la S.N.C.F. Il y a intérêt à passer avec la Compagnie des Wagons-Lits un contrat de longue durée : en effet, cette entreprise devra d'ici quelque temps reprendre la construction de voitures neuves; elle ne pourra le faire qu'en empruntant et elle serait privée de toute possibilité d'émettre des obligations si elle ne disposait pas d'une durée d'exploitation lui permettant de procéder à l'amortissement des nouvelles charges financières qu'elle devra assumer.

Toutefois, pour ne pas engager pour une trop longue période la S.N.C.F., le contrat accorde à celle-ci le droit de résilier,

...

à sa volonté, la convention en 1963, et ensuite, à des périodes successives de 5 ans en 5 ans, sous réserve d'un préavis de 2 ans; mais, si la S.N.C.F. use de cette faculté, elle sera tenue d'acquérir, sur la demande des Wagons-Lits, le nombre de voitures utilisées sur ses lignes et, pour les services communs avec l'étranger, un nombre de voitures fixé d'après le rapport des parcours sur notre réseau au parcours total du service.Cette disposition, inspirée des clauses analogues des anciens traités, a pour objet de garantir aux obligataires des Wagons-Lits, même en cas de résiliation, l'amortissement des sommes prêtées par eux. Le prix d'achat par la S.N.C.F. du matériel sera fixé d'après le coût initial des véhicules, diminué de 4 % pour chaque année d'utilisation de la voiture, ce qui correspond à un amortissement en 25 ans du matériel. Par contre, en 1982, date d'expiration normale du contrat, la S.N.C.F. sera entièrement libre vis-à-vis de la Compagnie des Wagons-Lits.

M. BOUFFANDEAU, au nom du Comité de Direction, propose au Conseil d'adopter le projet de traité.

M. GRIMPRET demande à M. BOUFFANDEAU de bien vouloir préciser ce qui se passerait au cas où les parties ne se mettraient pas d'accord sur l'opportunité d'une revision ultérieure des taux de suppléments.

Le projet de traité ne prévoit rien sur ce point et M. BOUFFANDEAU paraît estimer qu'une telle lacune n'a aucune importance,les anciens prix devant être maintenus en vigueur, tant qu'un accord n'aura pu être réalisé en vue de les modifier. Est-ce bien cela ?

M. BOUFFANDEAU répond par l'affirmative. Les taux des suppléments perçus par la Compagnie des Wagons-Lits sont fixés

d'un commun accord entre la Compagnie des Wagons-Lits et la S.N.C.F. et sont homologués par le Ministre des Travaux Publics. Si l'un des deux co-contractants propose une modification de ces taux, et si l'autre partie n'est pas d'accord, les anciens tarifs homologués restent en vigueur jusqu'à complète entente. Il ne croit pas d'ailleurs qu'un désaccord sur ces questions puisse se produire, car l'intérêt financier des deux parties est lié étroitement.

M. LIAUD tient à présenter une observation en ce qui concerne l'article 29 du projet de traité, qui prévoit qu'"après entente, la S.N.C.F. et la Compagnie des Wagons-Lits pourront se délivrer réciproquement des permis gratuits ou des bons de réduction en faveur de leur personnel". Il rappelle qu'à l'heure actuelle, le personnel ouvrier de la Compagnie des Wagons-Lits ne jouit pas du même régime de facilités de circulation sur les lignes de la S.N.C.F. que le personnel employé et que la Fédération des Cheminots a vainement insisté jusqu'ici pour obtenir le même régime pour l'ensemble du personnel. Il renouvelle, aujourd'hui, cette demande et prie M. le Directeur Général de l'examiner favorablement.

M. LIAUD aurait également d'autres observations de détail à présenter, mais il se réserve d'en saisir directement la Direction Générale.

M. LE PRESIDENT répond que M. le Directeur Général examinera les points que lui signalera M. LIAUD.

Sous le bénéfice des observations formulées, il met aux voix le projet de traité général, qui est approuvé à l'unanimité (M.M. René MAYER et DAUTRY ayant déclaré ne pas prendre part au vote).

ANNEXE I - Clauses financières.-

M. BOUFFANDEAU examine ensuite l'annexe n° 1, qui concerne les clauses financières, c'est-à-dire le calcul de la redevance due par

.....

la Compagnie des Wagons-Lits à la S.N.C.F. pour les parcours effectués en France. Il expose que l'accord intervenu en avril 1938 entre les Wagons-Lits et la S.N.C.F. pour régler leurs rapports financiers n'était valable que pour un an. Il est expiré le 10 mars 1939.

L'annexe I, qui est soumise au Conseil, détermine pour toute la durée d'application du contrat général les conditions d'un nouvel accord financier; mais, il est stipulé que "3 mois au plus tard avant la fin de chaque année, un nouvel examen pourra avoir lieu en vue de déterminer les taux de redevance et de participation à appliquer ultérieurement".

Il ressort de cette disposition, que les principes du règlement financier sont fixés pour une longue période, mais que les modalités d'application peuvent varier chaque année, afin de les adapter à la situation résultant du niveau des recettes et des dépenses des services de luxe gérés par la Compagnie des Wagons-Lits. Même en cours d'année, une revision de la formule de répartition pourra intervenir à la demande de l'une des parties, mais seulement en cas d'une modification des tarifs de suppléments Wagons-Lits. C'est la reproduction de la clause transactionnelle que le Conseil a adoptée l'année dernière.

M. BOUFFANDEAU croit devoir rappeler brièvement les principes qui régissent depuis 1935 les rapports financiers des chemins de fer et des Wagons-Lits.

Pour chaque catégorie de services, voitures-lits, voitures-Pullman et wagons-restaurants, on détermine la recette moyenne par km-voiture pour les parcours effectués en France et cette recette moyenne est divisée en tranches. Pour ce qui concerne les voitures-lits et wagons-restaurants, une première tranche,

....

correspondant aux frais d'exploitation, frais d'entretien et frais généraux, est exonérée de toute redevance au profit du chemin de fer. Les autres tranches supportent un prélèvement dont le taux s'élève progressivement : pour les Wagons-Lits, 20, 40, 60 %, avec maximum de 30 % de la recette totale - pour les wagons-restaurants, 3, 7, 10 % de la recette repas et consommations, sans limitation. En ce qui concerne les voitures-Pullman, il n'y a pas d'exonération à la base, mais 3 tranches supportent des prélèvements s'élevant respectivement à 5, 15 et 30 % de la recette (supplément du prix repas et consommations).

Ces règles générales sont maintenues par le nouvel accord financier, mais l'accroissement des dépenses de la Compagnie, la réduction en 1938 de ses recettes par rapport aux prévisions faites lors du dernier avenant, rendent nécessaires une modification des conditions d'application.

Fixation de la tranche exonérée.-

Les demandes de revision de la Compagnie concernent, en premier lieu, la fixation de la tranche exonérée.

La part de recette moyenne ne donnant lieu à aucun versement avait été portée, en 1937, pour les Wagons-Lits, de $0^f,75$ à $1^f,15$ par km-voiture. L'avenant de 1938 a élevé la tranche exonérée à $1^f,35$.

Pour les wagons-restaurants, cette première tranche est passée de $1^f,50$ à $2^f,70$ en 1937, puis à $3^f,10$ en 1938.

En ce qui concerne les voitures Pullman, la première tranche, passible du prélèvement de 5 %, a été portée de $1^f,50$ à $2^f,10$, puis fixée en 1938 à $2^f,40$.

L'annexe I, qui est soumise au Conseil, stipule qu'en ce qui concerne les voitures-lits, la partie de la recette inférieure à $1^f,50$ par km-voiture ne donne pas lieu à paiement de redevance.

Il en est de même, en ce qui concerne les voitures-restaurants,

.....

pour les recettes inférieures à $3^f,50$ par km-voiture.

Enfin, pour les Pullman et voitures-salons, la recette affectée du pourcentage de 5 % est élevée à $2^f,60$.

Donc - par rapport aux chiffres de 1938 - l'augmentation de la tranche exonérée correspond à 15 centimes pour les voitures-lits et à 40 centimes pour les voitures-restaurants. En ce qui concerne les Pullman, le niveau de la première tranche est rehaussé de 20 centimes.

Les dépenses moyennes des services de luxe ont été évaluées en 1938 à $1^f,40$ par km-voiture. La Compagnie des Wagons-Lits a estimé, dans les notes remises par elle, que pour l'exercice qui a commencé le 11 mars 1939, cette moyenne doit être portée à $1^f,54$.

En effet, les frais d'exploitation par km-voiture de l'exercice mars 1938 - mars 1939 ont été, suivant les déclarations de la Compagnie, de $1^f,47$ (au lieu du chiffre escompté de $1^f,40$).

Pour la nouvelle période qui s'est ouverte en mars 1939, il y a lieu de tenir compte de nouveaux éléments de dépenses : augmentation des salaires résultant de l'arbitrage Schwartz, soit 0,07 par km-voiture; relèvement des allocations familiales et institution de l'indemnité dite de la femme au foyer : $0^f,02$; application de la taxe d'armement de 1 % aux recettes repas et consommations: $0^f,01$.

En contre-partie, la note des Wagons-Lits fait état des économies résultant du nouveau régime du travail établi en application du décret-loi du 12 novembre 1938 (environ 2 M. de francs) et de la suppression du remboursement des frais de fourniture de vapeur, ces deux éléments correspondant à $0^f,03$ par km-voiture.

.....

Reste une augmentation nette de 7 centimes par km-voiture ressortant des résultats du dernier exercice, plus 7 centimes de dépenses nouvelles. Total, 14 centimes.

M.BOUFFANDEAU ayant fait observer que les calculs de la Compagnie des Wagons-Lits paraissaient avoir omis les économies pouvant résulter du décret du 21 avril 1939 relatif à la durée du travail, la Compagnie a répondu qu'à la différence de la première réforme, la nouvelle mesure ne pouvait pas entraîner une diminution sensible des dépenses de salaires. Elle ne se traduirait, en effet, pour elle, que par une réduction de taux de majoration des heures supplémentaires; or, avec le régime du décret du 31 décembre 1938, les heures supplémentaires seraient peu nombreuses.

Par ailleurs, il faut noter que les évaluations de la Compagnie ne tiennent pas compte de l'incidence sur les frais d'entretien de l'institution de la taxe d'armement. Les calculs établis d'après les éléments actuels du coût de revient laissent à la charge des Wagons-Lits un risque réel d'augmentation de dépenses et ce risque s'est réalisé au cours de chacun des exercices précédents.

M.BOUFFANDEAU ayant, d'autre part, demandé un examen par les Services Financiers de la S.N.C.F. des notes de la Compagnie des Wagons-Lits, le rapport des Services Financiers conclut à l'exactitude des évaluations d'augmentation de dépenses pour l'exercice en cours.

En ce qui concerne l'exercice 1938-1939, les Services Financiers estiment que la dépense par km-voiture a été de 1 fr 57 (au lieu du chiffre de 1 fr 47 mentionné par la Compagnie). L'erreur commise par l'entreprise provient de ce que la note rédigée en février 1939 a pris pour base de calcul le nombre de

.....

km-voiture constaté en 1937-1938, soit 80.000 km environ, alors qu'en 1938-1939 les parcours ont été réduits à environ 74.000 km. La dépense moyenne serait ainsi portée à 1 fr 64 par km-voiture, soit 1 fr 58 pour le service des voitures-lits.

La Compagnie des Wagons-Lits, après avoir pris connaissance de ces constatations, n'a pas demandé la modification des tranches exonérées figurant dans l'Annexe I.

Autres tranches - Depuis 1935, lors des revisions des clauses financières, on s'est borné jusqu'ici à décaler les autres tranches de recettes de l'augmentation constatée des dépenses d'exploitation.

Le contrat actuel semble respecter la même règle; mais ce n'est qu'en apparence.

En effet, depuis le 1er août 1938, l'impôt sur les suppléments Wagons-Lits a été abaissé de 13 à 3 %. Tout récemment est intervenue la taxe d'armement de 1 %. La différence entre l'impôt de 13 % et l'impôt de 3 % plus la taxe d'armement, s'élève, en l'état actuel, à 6.200.000 fr par an.

L'application des termes de l'avenant de 1938 aurait conduit à comprendre le dégrèvement d'impôt parmi les recettes à répartir entre la S.N.C.F. et la Compagnie des Wagons-Lits, mais le décret-loi du 17 juin 1938 a précisé que la S.N.C.F. conserve le bénéfice de la suppression d'impôt. Sur la proposition de M.BOUFFANDEAU, le Comité de Direction avait estimé que le produit de la diminution d'impôt devait revenir intégralement à la S.N.C.F. et pas seulement pour partie.

L'Annexe I qui est soumise au Conseil stipule que, pour tous les calculs de redevance, on doit rechercher la recette moyenne par km-voiture (taxe à la production de 3 % et taxe d'armement déduites). Les 9 % de réduction d'impôt qui subsistent

.....

après l'établissement de la taxe d'armement entreront donc, en fait, à partir de mars 1939, dans l'opération de répartition.

Le Comité de Direction n'est pas, cependant, revenu sur sa décision antérieure. Il continue à penser que seule la S.N.C.F. a droit au produit du dégrèvement et la Compagnie des Wagons-Lits a accepté ce point de vue juridique.

C'est uniquement pour des raisons financières qu'après avoir longuement discuté, il a accepté le projet de la Direction Générale.

Déjà , l'année dernière, la Compagnie avait demandé un allongement des tranches intermédiaires, faisant observer qu'il n'était pas équitable de continuer à maintenir entre deux tranches une différence, par exemple de 20 centimes, établie en 1935, alors que depuis cette date la valeur de la monnaie a subi d'importants changements. Une augmentation de 40 % des tranches intermédiaires taux correspondant au pourcentage des majorations des suppléments Wagons-Lits depuis 1935, lui paraissait justifiée.

Par ailleurs, en 1938, la Compagnie avait réclamé une réduction à 50 % du prélèvement de 60 % sur la tranche supérieure de la recette Wagons-Lits. Elle avait renoncé à cette prétention à raison de l'amélioration à cette époque de sa situation, mais l'exercice 1938-1939 ayant donné des résultats inférieurs aux prévisions, la Compagnie, cette année, a sollicité une réduction importante des coefficients de prélèvement.

Une entente a été réalisée sur les bases suivantes:

1°- attribution à la S.N.C.F. du produit de la réduction d'impôt;

.....

2°) établissement des formules de répartition du surplus des recettes avec allongement des tranches intermédiaires et abaissement des pourcentages de redevance.

Le rapport de la Direction Générale, qui a été distribué aux membres du Conseil, reproduit ces formules.

La conséquence, c'est que la S.N.C.F., attributaire de 6.200.000 fr du chef de la diminution d'impôt, ne perçoit plus, au titre des redevances, que 4.400.000 fr.

Le total des sommes qui lui reviendront à ces deux chefs sera donc de 10.600.000 fr si en 1939 le trafic demeure semblable à ce qu'il a été au cours de l'exercice écoulé.

Il y a lieu d'observer qu'en 1937-1938, la redevance a atteint 11.000.000 fr, que les prévisions pour 1938-1939 étaient de 11.200.000 fr et que ce n'est que grâce à l'attribution au profit de la S.N.C.F. de tout le montant de la réduction d'impôt, réalisée depuis le 1er août 1938, que la somme en cause s'est élevée à 14.700.000 fr.

Quant au produit net de la Compagnie des Wagons-Lits sur la base du trafic actuel et des évaluations de dépenses faites par l'entreprise, il serait de 14.700.000 fr, contre une somme de 14.300.000 fr en 1938-1939.

Ces formules reproduites dans le rapport de la Direction Générale n'ont pas été inscrites dans l'Annexe n° I, pour la raison suivante: on ne peut continuer à isoler le produit de la suppression de l'ancien impôt sur les transports. En effet, on se heurterait, dès la première majoration de tarifs, à des difficultés sérieuses, car il faudrait compliquer encore les formules pour ne faire porter le produit de la suppression d'impôt que sur la part des recettes correspondant aux tarifs actuels.

Les clauses qui sont donc proposées(intégration du dégrèvement d'impôt dans la répartition, avec maintien des anciens espacements de tranches et des anciens taux de prélèvement) aboutissent,en fait, aux mêmes conséquences pratiques que les formules portant attribution de toute la réduction d'impôt à la S.N.C.F. mais avec augmentation des tranches intermédiaires et diminution des coefficients de redevances.

Quels sont les motifs qui ont décidé le Couité de Direction à accepter les nouvelles conditions financières?

La raison essentielle, c'est que le produit net de 14.700.000 fr escompté pour l'exercice en cours ne constitue pas un bénéfice net pour la Compagnie des Wagons-Lits. Il n'est pas tenu compte, pour le calcul des redevances, des charges financières de l'entreprise et la partie des recettes qui, après paiement des frais d'exploitation et des redevances, reste acquise à la Compagnie doit être consacrée par elle à servir à ses obligataires les intérêts échus et à assurer l'amortissement des emprunts. Les charges financières peuvent être évaluées au minimum à 0fr,475 par km-voiture et leur montant en 1936 a été de 23.800.000 fr.

Il apparaît ainsi qu'à aucun moment depuis 1935, le produit net n'a pu couvrir les charges d'intérêt et d'amortissement du matériel utilisé dans les parcours français et que la somme escomptée pour l'exercice en cours sera également très insuffisante.

La Compagnie des Wagons-Lits a, certes, d'autres ressources: produit des lignes internationales, produit de ses exploitations à l'étranger et de ses agences de voyages. Ce sont,

.....

pour la plupart, des services extérieurs à la S.N.C.F.; la S.N.C.F. est cependant en droit de faire état de leurs résultats dans une certaine mesure, car les services annexes ne peuvent être plus ou moins prospères que parce que la Compagnie est concessionnaire sur notre réseau de l'ensemble des services de luxe. Encore faut-il cependant que le déséquilibre de l'exploitation de ces services de luxe ne soit pas trop grand.

A cet égard, il y a lieu d'observer que, pour l'exercice 1938-1939, M. BOUFFANDEAU avait indiqué, comme produit net escompté, 16.100.000 fr. Ce chiffre n'a pas été atteint, par suite de la baisse du trafic et de l'augmentation des dépenses.

Dès à présent, on peut prévoir que le produit net de 14.700.000 fr sera difficilement atteint, à moins d'une augmentation problématique du trafic. Comme M. BOUFFANDEAU l'a fait remarquer, la fixation à 1fr,50 du niveau de la tranche exonérée ne correspond même pas aux dépenses actuelles de la Compagnie. Celle-ci court, par ailleurs, le risque de tous les accroissements de frais d'exploitation.

Si le produit net de la Compagnie n'est, dans les circonstances présentes, que la couverture seulement partielle de ses charges financières, les redevances encaissées par la S.N.C.F. présentent en contre-partie pour elle le caractère d'un bénéfice net. En effet, le voyageur qui utilise les services wagons-lits paie à la Société Nationale le prix de son billet et on peut croire que ce prix couvre toutes les dépenses de traction exposées par le chemin de fer. Certes, le nombre de voyageurs transportés dans une voiture de la Compagnie n'est pas élevé, mais suivant les renseignements donnés par M. le Directeur Général, le produit des billets pris par les usagers de la Compagnie des Wagons-Lits est supérieur, pour la S.N.C.F., au rendement des

.....

meilleurs trains de la Société Nationale, toutes classes comprises.

Il en est autrement à la vérité pour les wagons-restaurants; mais l'exploitation de ceux-ci est très déficitaire et la prise en charge par la S.N.C.F. de leur frais de traction ne constitue qu'une dépense relativement faible par rapport à l'avantage donné aux usagers du chemin de fer.

On peut se demander toutefois s'il ne serait pas possible d'améliorer par d'autres moyens la situation financière du concessionnaire et d'éviter de la sorte les sacrifices financiers importants qui nous sont demandés.

La Direction Générale s'est préoccupée de cet aspect de la question. Elle a reconnu qu'il était actuellement très difficile d'envisager une majoration du tarif des suppléments wagons-lits. Quant à la diminution des dépenses de la Compagnie, elle ne pourrait essentiellement résulter que d'une réduction des services assurés par elle. Cette réduction, il y a lieu de craindre qu'elle n'apporte dans le trafic de la S.N.C.F. un trouble bien supérieur à l'avantage qui pourrait en résulter pour le calcul des redevances.

C'est pour toutes ces raisons que le Comité de Direction propose d'accepter l'Annexe n° 1 présentée par la Direction Générale.

M. BOUFFANDEAU tient d'ailleurs à bien préciser que la S.N.C.F. et la Compagnie des Wagons-Lits sont d'accord pour estimer que la procédure d'arbitrage, prévue à l'article 38 du Traité Général, ne saurait s'appliquer, en cas de désaccord, à la révision de la formule de répartition des recettes, telle qu'elle est envisagée à l'article III de l'Annexe I.

S'il n'y a pas entente entre les parties sur cette révision, les anciennes clauses demeureront en vigueur tant qu'un accord ne sera pas intervenu.

M. LE PRESIDENT demande à M. René MAYER s'il est bien d'accord avec M. BOUFFANDEAU sur ce point, dont il sera pris acte

.....

au Procès-Verbal.

M. René MAYER répond par l'affirmative.

M. GRIMPRET estime que le projet de traité présente une lacune qu'il importerait de combler. Il prévoit bien, en effet, la possibilité d'une révision annuelle de la formule de répartition. Mais, étant donné qu'il faut l'accord des parties pour apporter une modification aux taux en vigueur, la Compagnie des Wagons-Lits, par exemple, pourrait toujours faire échec à une demande de la S.N.C.F.

M. BOUFFANDEAU répond que la situation est exactement le même sur ce point pour les deux parties.

M. GRIMPRET n'a aucunement l'intention d'avantager une partie aux dépens de l'autre. Mais il estime que, si l'une des parties demande la révision, il ne faut pas que l'autre partie puisse, même illégitimement empêcher cette demande d'aboutir.

M. BOUFFANDEAU indique que, si une des parties demande la révision, l'autre partie ne peut se dérober à l'examen de cette demande. Des négociations devront obligatoirement avoir lieu entre la S.N.C.F. et la Compagnie des Wagons-Lits. Mais aucune des deux parties n'aura le droit d'imposer à l'autre une modification de la formule en vigueur.

M. GRIMPRET estime que le désaccord, s'il se prolonge, devrait pouvoir être soumis à une juridiction. Cette solution a été effleurée hier au cours de l'examen du Comité de Direction. Elle lui paraît s'imposer.

M. BOUFFANDEAU déclare qu'il n'appartient pas à une juridiction de se substituer aux parties pour réviser le contrat qui les lie.

.....

M. GRIMPRET estime qu'en l'espèce, il ne s'agit pas de réviser les clauses d'un contrat, mais d'accorder à l'une des parties réparation éventuelle d'un dommage qu'elle subirait.

M. BOUFFANDEAU fait observer que la fixation du montant de la redevance de la Compagnie des Wagons-Lits n'est pas une opération mathématique basée sur la variation de certains index. C'est avant tout une question d'appréciation qui ne saurait, sans danger, être réglée par voie juridictionnelle.

M. GRIMPRET insiste sur la nécessité de prévoir une disposition permettant d'aboutir à une solution, si vraiment le recours à une juridiction est impossible.

M. MARLIO déclare que cette disposition existe, puisqu'en cas de désaccord, il est prévu que la formule antérieure demeurera en vigueur.

M. GRIMPRET estime que cette solution n'est pas satisfaisante. La partie qui a intérêt à ne pas voir modifier la formule pourrait refuser son accord et les choses en resteraient là.

M. René MAYER déclare que, bien que devant s'abstenir dans le vote sur cette question, il est prêt, si M. le Président n'y voit pas d'objections, à donner son opinion sur ce point.

M. LE PRESIDENT déclare que le Conseil sera heureux d'avoir l'avis de M. René MAYER sur la question.

M. René MAYER est d'avis que cette question n'offre pas d'intérêt pratique pour deux raisons :

- tout d'abord, tout le monde espère que les prix et les tarifs conserveront une certaine stabilité et que, par suite, il n'y aura pas lieu de procéder à la révision de cette formule ;

.....

- ensuite, comme il l'a déjà fait remarquer devant le Comité de Direction, l'activité exercée par la Compagnie des Wagons-Lits est entièrement sous le contrôle de la S.N.C.F. et du Ministre des Travaux Publics : c'est, en effet, la S.N.C.F. qui fixe les services que la Compagnie des Wagons-Lits doit effectuer, et c'est le Ministre des Travaux Publics qui homologue les tarifs.

Sans doute, M. le Président GRIMPRET demande ce qui se passera si les deux parties ne se mettent pas d'accord sur la nécessité d'une revision. Mais M. René MAYER rappelle que, jusqu'ici, les deux parties ont toujours négocié de bonne foi et se sont toujours entendues et qu'il n'y a pas de raison qu'il en soit différemment à l'avenir, étant donné l'interconnexion des intérêts des deux parties et le contrôle exercé par l'une sur l'activité de l'autre.

M. GRIMPRET rappelle que le nouveau traité sera valable jusqu'en 1982.

M. René MAYER ne l'oublie pas. Mais ainsi qu'il l'a déjà dit devant le Comité de Direction, si, comme Administrateur de la Compagnie des Wagons-Lits, il n'aurait pas eu d'objections à accepter l'arbitrage, il n'en est pas de même en tant qu'Administrateur et Membre du Comité de Direction de la S.N.C.F. Il considère, en effet, que cette procédure serait très dangereuse et il insiste pour que l'on n'ait pas recours à l'arbitrage, en cas de révision de la formule de répartition des recettes ; en effet, le produit de l'exploitation de la Compagnie des Wagons-Lits en France est nettement inférieur aux charges du capital investi et si, un jour, cette Compagnie est amenée à faire la preuve, devant un arbitre, de ses dépenses d'exploitation, des redevances qu'elle verse à la S.N.C.F. et de l'insuffisance de son produit net pour couvrir ses charges financières, l'arbitre ne pourrait que lui donner raison et l'exonérer de toute redevance à la S.N.C.F.

.....

M. GRIMPRET déclare qu'il est d'accord pour écarter le recours à l'arbitrage, qu'il n'a d'ailleurs pas proposé, mais qu'il faut néanmoins trouver une solution qui permette de mettre fin à un désaccord persistant entre les parties.

M. BOUFFANDEAU fait remarquer que le recours au Ministre des Travaux Publics semble la procédure normale dans ce cas, mais que, pour des raisons internationales, il est préférable de ne pas y faire allusion au traité.

M. ARON rappelle que, devant le Comité de Direction, il avait envisagé l'intervention du Ministre des Travaux Publics pour la réalisation, estimant qu'un bon service de la Compagnie des Wagons-Lits est essentiel pour la S.N.C.F. et au point de vue national. Il a paru préférable de ne prévoir qu'une résiliation contractuelle, soumise à l'appréciation du juge du contrat. Pourquoi dans ces conditions ne pas prévoir que si, dans un certain délai, 3 ans par exemple, les parties ne peuvent se mettre d'accord sur la révision de la formule de répartition, la résiliation du traité pourra être demandée par la partie qui s'estimera lésée?

M. GRIMPRET est d'accord sur cette suggestion.

M. LE PRESIDENT retient de cette discussion que, si le traité lui-même lie les parties jusqu'en 1982, les clauses financières, au contraire, peuvent être révisées chaque année. Mais, si les parties ne sont pas d'accord sur cette révision, aucune sanction n'est prévue et la formule antérieure demeure en vigueur. Il est à présumer, comme l'a rappelé M. René MAYER, que les parties aboutiront toujours à un accord. Mais il lui paraît préférable, malgré tout, d'envisager l'hypothèse contraire. Dans ce cas, M. le Président se rangerait volontiers à la suggestion selon laquelle si, après une période de 3 ans, le désaccord

persiste, la résiliation du traité pourrait être demandée par l'une des parties aux torts et griefs de l'autre.

Il demande à M. le Commissaire du Gouvernement si cette solution soulève des objections de sa part.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT n'a pas d'objection de principe, mais il craint que le fait de demander la résiliation aux torts et griefs de l'autre partie ne paraisse comme un préjugé défavorable à l'encontre de cette dernière et, partant, n'incite chacune d'elles à demander la résiliation.

M. LE PRESIDENT répond qu'il appartiendra aux tribunaux d'apprécier.

M. René MAYER n'a pas d'objection à ce que l'on prévoie, au cas de refus abusif d'une partie d'accepter la révision, le droit pour l'autre partie de demander la résiliation du contrat. Mais, pour que la Compagnie des Wagons-Lits accepte cette formule, il faut, bien entendu, que cette résiliation ne puisse être prononcée que par le juge et non par la S.N.C.F.

D'autre part, il ne suffit pas que la résiliation soit, éventuellement, prononcée aux torts et griefs de la S.N.C.F. Car alors, que ferait la Compagnie des Wagons-Lits de son matériel inemployé ? Si la Compagnie des Wagons-Lits estimait qu'elle ne peut continuer son exploitation, au cas où une révision n'interviendrait pas, elle devrait demander, non seulement la résiliation du contrat, mais le remboursement de son matériel.

De telles dispositions sont d'ailleurs de droit commun et, ainsi qu'il vient de l'entendre dire par M. PORCHE, il n'est pas nécessaire de le prévoir explicitement au projet de traité.

.....

Aussi estimerait-il préférable, quant à lui, de ne rien dire.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT fait observer que M. René MAYER vient de se placer dans l'hypothèse où c'est la Compagnie des Wagons-Lits qui introduirait la demande en résilisation du traité; mais il faut envisager également l'hypothèse inverse, où c'est la S.N.C.F. qui demanderait la révision, et la situation serait alors beaucoup plus compliquée. Que se passerait-il en effet si la S.N.C.F. estimait que la quote-part des Wagons-Lits est trop élevée et voulait en réduire le montant ?

M. BOUFFANDEAU se demande, en effet, si, dans le cas où la résiliation serait prononcée aux torts et griefs de la Compagnie des Wagons-Lits, cette dernière serait en état de payer une indemnité suffisante.

M. René MAYER répond qu'il y a le gage du matériel de la Compagnie des Wagons-Lits.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT déclare que le Ministre des Travaux Publics, qui a déjà examiné officieusement le projet de traité, l'a chargé de faire connaître au Conseil qu'il était d'accord sur l'ensemble des clauses financières du projet.

M. LE PRESIDENT prend acte de cette déclaration, mais elle laisse entière la question de savoir s'il y a lieu pour le Conseil de modifier les clauses financières sur le point soulevé. Personnellement, il s'inquiète de voir la S.N.C.F. accepter de se lier jusqu'en 1982 sans que soit précisé ce point, ce qui pourrait un jour lui être reproché. Aussi, lui paraît-il préférable de ne rien laisser au hasard.

....

M. GRIMPRET trouve dangereux le maintien des formules de répartition en vigueur, en cas de désaccord sur les modifications à y apporter, car la résistance abusive d'une des parties en cette matière peut ruiner l'économie du contrat.

M. BOUFFANDEAU estime que ce maintien présente plus de dangers pour la Compagnie des Wagons-Lits que pour la S.N.C.F. car, jusqu'à présent, c'est toujours la Compagnie des Wagons-Lits qui a proposé et obtenu la modification en sa faveur des Formules.

M. LE PRESIDENT répond qu'il faut néanmoins réserver l'avenir, car, d'ici 1982, la situation peut se renverser.

M. RUEFF a été frappé par l'observation de M.le Président PORCHÉ, et il en déduit que la clause prévue n'ajouterait rien au contrat. Il voulait, d'autre part, poser la question de savoir si, au cours des 20 dernières années, une seule demande de révision avait été formulée au profit des Réseaux. Mais M. BOUFFANDEAU vient d'y répondre par avance et négativement.

En définitive, comme M. PORCHÉ pense qu'une clause de cette nature n'ajoute rien, et comme, d'autre part, il y a lieu de penser que la S.N.C.F. n'aura jamais à s'en prévaloir, il préférerait, quant à lui, ne rien ajouter au contrat.

M. MARLIO déclare que, sans vouloir insister, il serait plutôt favorable à l'insertion d'une telle clause. Il ne peut pas oublier, en effet, qu'il s'agit d'un contrat de très longue durée, qui donnera certainement lieu à des contestations. Dans ces conditions, pourquoi ne pas reconnaître explicitement à une partie, qui s'estimerait lésée par le refus abusif de l'autre partie de procéder à une révision, le droit de demander la résilisation aux torts et griefs de cette dernière ?

.....

M. LE PRESIDENT déclare qu'il est personnellement très désireux d'éviter tout ce qui pourrait prêter à critique, et ne pas défendre suffisamment les intérêts de la S.N.C.F. dans un contrat qui va la lier jusqu'en 1982. Il importe donc, au premier chef, de ne pas laisser celle-ci sans moyens de défense. On dit que ces moyens sont dans le droit commun. Mais ce n'est pas le droit administratif qui s'applique en l'espèce, car on est en matière commerciale.

Aussi, M. LE PRESIDENT demande-t-il aux Juristes éminents qui sont membres du Conseil, de bien vouloir examiner si l'on ne pourrait trouver une formule permettant à une partie, qui s'estimerait lésée, d'avoir, au bout d'un certain délai, un recours contre la mauvaise volonté de son co-contractant.

M. BOUFFANDEAU rappelle que les relations avec la Compagnie des Wagons-Lits, bien que certains traités en cours aient une durée allant jusqu'en 1955 et même 1960, étaient réglées par des avenants qui n'étaient conclus que pour un an, et qu'aucun arbitrage n'avait été prévu en cas d'échec des pourparlers pour la reconduction ou la modification de ces avenants.

M. GRIMPRET fait remarquer que le cas n'est pas tout à fait le même. Du fait même que ces avenants n'étaient valables que pour un an, il était obligatoire d'en passer de nouveaux à leur expiration. Dans le cas présent, au contraire, en cas de désaccord, on se borne à maintenir la formule antérieure, ce qui, d'ailleurs, est plutôt favorable à la S.N.C.F. Mais cette dernière remarque est en dehors de la question. Sa préoccupation est tout autre. Il s'agit de savoir ce qui est équitable et ce qui ne l'est pas.

.....

Or, il n'est pas équitable qu'une des parties, si elle demande la révision, ne puisse rien obtenir si l'autre partie refuse son accord, l'ancien état de choses étant alors maintenu.

M. René MAYER pose la question : de quoi s'agit-il en l'espèce ? De sanctionner le refus abusif d'une des parties à toute révision : or, si la résiliation est prononcée, la seule sanction pratique sera la suppression, en France, du service des Wagons-Lits. M. René MAYER ne croit pas qu'une telle éventualité soit proche. Aussi estime-t-il en définitive qu'une clause de cette nature ne présente que bien peu de danger, parce qu'elle est appelée à demeurer lettre-morte. Dans ces conditions et étant donné les craintes qui se sont manifestées, il estime préférable que cette disposition figure au traité.

M. BOUFFANDEAU estime également que la gravité des conséquences qui résulteraient de la résiliation rend bien improbable le recours à cette procédure.

M. LE PRESIDENT demande au Conseil de bien vouloir donner délégation au Comité de Direction pour élaborer une formule répondant aux observations qui viennent d'être échangées et permettant à une partie, au cas de refus abusif de l'autre partie, de demander, au bout d'un certain délai, la résiliation du traité.

M. PORCHÉ indique que l'on devrait préciser la durée de ce délai et le fixer, par exemple, à trois ans.

.....

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT, revenant sur les craintes que M. le Président a exprimées au sujet de critiques dont le traité en cause pourrait faire l'objet, tient à rappeler que c'est l'Etat Français qui est le plus gros actionnaire de la Compagnie des Wagons-Lits. C'est une constatation qu'il est bon de mettre en lumière.

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Conseil approuve à l'unanimité l'Annexe I au traité passé entre la S.N.C.F. et la Compagnie des Wagons-Lits, étant entendu qu'elle sera complétée dans le sens indiqué et donne délégation au Comité de Direction pour mettre au point le texte de cette disposition complémentaire (M.M. DAUTRY et René MAYER ayant déclaré ne pas prendre part au vote).

ANNEXES II, III et IV.-

M. BOUTTANDEAU indique qu'il reste à examiner les Annexes II, III et IV.

L'annexe II concerne l'exploitation par les Wagons-Lits des services d'alimentation dans les véhicules de la S.N.C.F. - l'annexe III est afférente aux services de colis-messageries, journaux et dépêches postales, exploités dans les trains de la Compagnie des Wagons-Lits ; - enfin, l'Annexe IV fixe les conditions de transport des voitures-restaurants de Modane-gare à la frontière.

ANNEXE II.- Par cette annexe, la S.N.C.F. confie aux Wagons-Lits l'exploitation sur son réseau du service d'alimentation dans des véhicules appartenant non plus à cette Compagnie, mais à la Société Nationale. Il s'agit des voitures-buffets, de certains autorails, de certains trains aérodynamiques.

.....

La S.N.C.F. détermine les services à effectuer, fournit le matériel, sauf en ce qui concerne le mobilier nécessaire pour l'installation des cuisines et offices et les objets d'inventaires.

Pour les voitures-buffets, la Compagnie verse à la S.N.C.F.: 5 % de la recette brute, comprise entre 0 et 300 fr par jour-voiture ; - 15 % pour la tranche entre 300 et 600 fr ; - 10 % à partir de 600 fr. Ce barème est celui qui figure dans les traités actuels.

Le système est différent en ce qui concerne le service dans certains autorails. Les conventions passées en 1936 et 1937 avec des Réseaux ont prévu une tranche de recettes exonérée de toute redevance comme correspondant aux frais d'exploitation et des prélèvements progressifs sur le surplus de la recette. Mais, tandis que les conventions avec le P.L.M. et le Nord fixaient à 400 fr par jour-voiture la tranche exonérée, le dernier traité, passé en septembre 1937 avec la Compagnie de l'Est, portait à 600 fr la limite sus-indiquée.

L'Annexe II généralise pour toutes les Régions de la S.N.C.F. le régime de la Région Est.

Il ressort des études faites par les Services Financiers que la détermination à 600 fr par jour-voiture des dépenses d'exploitation est très modérée et que le service d'alimentation dans les restaurants se traduit, pour les Wagons-Lits, par un déficit certain.

En ce qui concerne les trains aérodynamiques, le contrat se borne à maintenir en vigueur les conditions financières de l'accord précédemment intervenu avec le P.L.M., soit une tranche éxonérée de 1 fr 50 par km-voiture, un prélèvement de 10 % pour les recettes comprises entre 1 fr 50 et 2 fr, et de 15 % pour la tranche excédent 2 fr.

.....

ANNEXE III.- Par cette Annexe, la S.N.C.F. autorise les Wagons-Lits à assurer dans les fourgons de ses trains de voitures-lits, Pullman ou trains de voitures-salons, l'acheminement des colis-messageries, journaux et dépêches postales.

Les Wagons-Lits doivent, d'ailleurs, assurer, avec des fourgons leur appartenant, l'encadrement des trains de voitures-lits, Pullmann, salons, même s'ils n'y effectuent aucun service de messageries.

La Compagnie peut demander des fourgons à la S.N.C.F. mais, alors, elle paie un prix de location de 0 fr 40 par km-fourgon. Il ressort d'une étude spéciale faite par les Services de la Direction Générale que ce taux est suffisant.

En ce qui concerne les colis-messageries, la S.N.C.F. perçoit le tarif des colis express ; un supplément de 20 % est institué et son montant est versé aux Wagons-Lits.

En ce qui concerne les services de transport de journaux, des accords, fixant les rapports financiers de la Compagnie et de la S.N.C.F., doivent intervenir dans chaque cas particulier. Il s'agit d'ailleurs de transports exceptionnels.

Pour les services de dépêches postales, 20 % de la rémunération allouée par l'Administration des P.T.T. aux Wagons-Lits sont versés à la S.N.C.F.

Les anciens traités ne comportaient généralement pas de dispositions analogues ; mais les clauses que M. BOUFFANDEAU vient d'analyser sont conformes aux accords intervenus entre les Réseaux et les Wagons-Lits, après la conclusion des traités généraux.

Comme les services de colis-messageries et journaux sont exécutés par la Compagnie avec son personnel, c'est elle qui est responsable en cas de pertes, avaries ou retards, sauf si elle peut prouver à la charge de la S.N.C.F. l'existence d'une faute.

.....

Enfin, les bagages des voyageurs transportés dans les trains de la Compagnie des Wagons-Lits sont soumis au droit commun : ils sont enregistrés comme les autres bagages et les taxes les concernant sont encaissées intégralement par la S.N.C.F.

ANNEXE IV - Cette Annexe, intitulée "Dispositions spéciales", a, en réalité, une portée très limitée.

Les parcours effectués par les voitures-restaurants de Modane-gare à la frontière continuent à ne pas être soumis au régime général fixé par l'Annexe I (Clauses financières). Pour la traction de ces voitures, la Compagnie paie une redevance de 0fr,15 par km-voiture. C'est la reproduction des dispositions actuellement en vigueur, et, pratiquement, c'est la seule redevance que percevra la S.N.C.F. au titre des wagons-restaurants.

M. LE PRESIDENT met aux voix les annexes II, III et IV au traité passé entre la S.N.C.F. et la Compagnie des Wagons-Lits qui sont approuvées à l'unanimité (M.M. René MAYER et DAUTRY ayant déclaré ne pas prendre part au vote).

L'ensemble de la question ayant été ainsi liquidé, M. LE PRESIDENT tient à remercier M. BOUFFANDEAU du travail considérable qu'il a fourni.

.....

Rapport du Directeur Général sur le fonctionnement des Services au cours de l'exercice 1938 -	QUESTION VI - Rapport du Directeur Général sur le fonctionnement des Services au cours de l'exercice 1938-
Assemblée Générale des actionnaires de la S.N.C.F. - - Rapport du Conseil d'Administration - Autres questions.	QUESTION VII - Assemblée Générale des actionnaires de la S.N.C.F. - - Rapport du Conseil d'Administration - Autres questions.

M. LE PRESIDENT rappelle que le rapport du Directeur Général sur le fonctionnement des Services au cours de l'exercice 1938 a été distribué aux Membres du Conseil, qui viennent également de recevoir un projet de rapport du Conseil d'Administration à l'Assemblée Générale.

Il appartient, aujourd'hui , au Conseil d'approuver ce dernier rapport et de prendre une décision sur certains points qui restent à régler en ce qui concerne l'Assemblée Générale des actionnaires de la S.N.C.F., entre autres la fixation de l'ordre du jour et certaines formalités quant à la convocation de cette Assemblée.

M. LE PRESIDENT tient à faire ressortir au préalable le caractère très différent des deux rapports qui sont soumis au Conseil : celui du Directeur Général et le projet de rapport du Conseil d'Administration à l'Assemblée Générale.

Sans doute , ces deux documents retracent, avec plus ou moins de détails, la marche de la S.N.C.F. au cours de l'exercice 1938.

.....

Mais le rapport du Directeur Général est un document d'ordre intérieur, destiné à éclairer le Conseil d'Administration et qui ne doit pas recevoir de publicité en dehors des services de la S.N.C.F. Il n'engage que la responsabilité de son signataire.

Au contraire, le rapport du Conseil d'Administration à l'Assemblée Générale des actionnaires est l'oeuvre du Conseil lui-même et c'est le seul qui doive être publié en dehors de la Société Nationale.

Cette observation faite, M.le Président ouvre la discussion et donne la parole à M.WINBERG qui lui a fait savoir qu'il désirait donner lecture au Conseil des observations des représentants du personnel à l'occasion du rapport du Directeur Général

M. WINBERG donne lecture de la note d'observations et suggestions suivantes :

"Au moment où nous recevions le rapport de M. le Directeur Général, notre Fédération donnait aux parlementaires son opinion sur le problème ferroviaire qui se pose actuellement à l'attention du Public et principalement sur la question de la coordination du rail et de la route. Ce rapport verbal est à l'heure actuelle à l'impression, et vous sera envoyé.

"Mais nous croirions, M. le Président , et vous, M.M. du Conseil d'Administration, manquer à notre devoir de loyauté envers vous, ainsi qu'à l'égard de ceux qui nous ont mandaté pour siéger dans ce Conseil, si (sans vouloir discuter l'ensemble du rapport de M. le Directeur Général, qui contient des choses fort intéressantes) nous n'attirions pas votre attention sur quelques points qui nous paraissent être, non seulement un résultat de la politique ferroviaire de l'exercice 1938, mais également un programme pour l'exercice prochain.

"Ces points sont les suivants :

" 1°) Mesures d'économies prises pour réaliser l'équilibre budgétaire;

" 2°) La coordination du rail et de la route;

" 3°) Le personnel auxiliaire;

" 4°) La réglementation du travail.

"1°) - Mesures d'économies prises pour réaliser l'équi-
"libre budgétaire.-

"L'organisation statutaire fait à la Société Nationale
"une obligation de maintenir l'équilibre du compte Exploitation.
"C'est cette"obligation" qui nous a autorisés - et nous dirons
"obligés - à prendre des mesures en cours d'exercice, en vue
"d'obtenir un résultat d'exploitation le moins mauvais possible.

"Le budget d'une entreprise de caractère national, qu'est
"la Société Nationale, est établi, qu'on le veuille ou non, compte
"tenu de la place qu'occupe notre industrie dans l'économie de
"notre pays .

"Le chemin de fer doit répondre à toute heure aux besoins
"de cette économie; il est l'outil indispensable à la prospérité
"même de notre pays, il représente - comme le disait un jour
"très justement notre collègue M. BOURGIER - "une des pièces
"maîtresses de la structure nationale".

"Doit-on concevoir que cette entreprise doit, sur le
"plan général de notre économie, obtenir un bilan de fin d'exer-
"cice parfaitement équilibré?

"C'est à celà pourtant que se sont attachés le Gouver-
"nement et la S.N.C.F. C'est ainsi qu'en 1937, la situation des
"chemins de fer devenait dramatique, du fait de la diminution
"du trafic et de nos recettes; le Gouvernement, afin d'obtenir
"un effet de redressement immédiat sur la situation des chemins
"de fer, a imposé deux augmentations de tarifs qui ont comporté
"un relèvement global de 33 à 57% sur les voyageurs, et de
"45 à 66% sur les marchandises. Nous renouvelions l'opération
"le 1er janvier 1938, soit un relèvement général des tarifs de
"22,5% pour les voyageurs et de 24% pour les marchandises, ce
"qui portait les taux de majoration, par rapport à ceux en vigueur
"au 1er janvier 1937, à 49,5% pour les voyageurs, et 53,8%
"pour les marchandises.

"D'autre part, la Société Nationale prenait des mesures
"en vue de réduire au maximum ses dépenses.

"Sur quels chapitres ont principalement porté ces mesu-
"res, et c'est sur ce point que nous voulons porter l'accent,
"puisque c'est là ce qui peut nous différencier sur la notion
"que nous pouvons avoir de ce que doit être ce grand service
"public que sont les chemins de fer.

"Question matériel, nous avons dû ne prévoir qu'un pro-
"gramme réduit, en ce qui concerne le matériel roulant neuf.

"Que représente, en effet, un programme de 113 locomo-
"tives à vapeur et 10 locomotives électriques par rapport au
"parc total français de 18.500 unités, alors que nous avons pu
"constater un gros retard pris dans ce domaine au cours des trois
"dernières années. Nous avons même dû renoncer à la construction
"de 45 locomotives, 45 voitures, 2.000 wagons et 35 autorails.

....

"N'est-ce pas là l'indication très nette du souci de li-
"miter au maximum son chiffre de dépenses, car on ne peut rai-
"sonnablement affirmer que nous n'ayons aucunement besoin de re-
"nouveler une partie de notre matériel.

"De plus, on a pu constater une réduction notable des
"travaux d'entretien et de réparation. On nous répondra que
"c'est en raison de la baisse de trafic. Nous ne pouvons nous
"associer à cette réponse. Cette réduction des programmes de
"travaux de renouvellement et d'entretien du matériel et des
"installations fixes peut entraîner de graves conséquences, tant
"sur la sécurité que pour la bonne conservation de notre parc
"matériel.

"Ce désir, cette pression, dirions-nous, d'économie à
"réaliser coûte que coûte, se retrouve dans le chapitre des
"dépenses d'exploitation proprement dites.

"Si nous rendons hommage aux services de la S.N.C.F., qui
"a eu, au cours de cette première année de fonctionnement, à faire
"face à une tâche d'ampleur exceptionnelle, afin d'assurer la
"gestion courante du chemin de fer, tout en prenant quelques
"mesures d'unification des Réseaux, nous voulons pourtant mar-
"quer que la rationalisation de l'exploitation s'est principale-
"ment fait sentir sur le chapitre "Personnel".

"Là également on nous dira que la diminution des effec-
"tifs est due aux mesures prises dérivant de la contraction
"du trafic.

"Sommes-nous donc "figés" sur le chiffre de trafic actuel,
"que nous considérons comme "niveau normal", auquel nous
"adaptons l'effectif, ou devons-nous considérer que nous sommes
"actuellement dans une situation exceptionnelle de crise et
"qu'avec la reprise des affaires, les chemins de fer devront
"pouvoir répondre immédiatement à la demande des clients?

"Aurons-nous alors un matériel en bon état et un effec-
"tif de personnel suffisant? Il nous appartient de faire toute
"réserve.

"L'effectif qui était, au 31/12/1937, de 522.106 unités
"serait en 1940, selon le rapport de M. le Directeur Général,
"de 454.000, soit une diminution de **plus de 68.000** unités.

"La diminution de l'importance du réseau d'intérêt général
"exploité par la S.N.C.F., la **contraction** du trafic, ne peuvent
"expliquer une telle perte d'effectif.

"Elle est principalement la résultante de la politique
"d'économie pour le seul équilibre budgétaire.

"Nous ne contestons pas que cette question des effectifs
"a une importance capitale dans une entreprise où les dépenses
"de personnel ont représenté environ 60% des dépenses d'exploi-
"tation; est-ce à dire que les économies qui doivent être réa-
"lisées le doivent être principalement sur ce chapitre? L'indus-
"trie des chemins de fer est surtout une industrie de personnel,
"car elle doit pouvoir répondre à tout moment aux nécessités
"de la vie économique de notre pays.

.....

"Nous devons rechercher une amélioration du trafic, de "l'outillage, une meilleure utilisation des voies, la suppres-"sion de toutes dépenses inutiles.

"C'est à quoi le Conseil d'Administration s'est attaché. "Mais nous ajouterons, avec cette particularité quant au souci "d'économie qui nous était commandé, que c'est le personnel qui "fait les frais des mesures prises, tant sur la question de la "coordination du rail et de la route, des méthodes nouvelles "d'exploitation, que sur la question de la réglementation du "travail.

"Concevoir que notre industrie nationale doit pouvoir "réaliser un équilibre budgétaire est, à notre sens, une hérésie.

"Nous devons, c'est certain, faire le moins possible appel "à la subvention budgétaire de l'Etat.

"Mais ce n'est pas une théorie dangereuse que de soutenir "que notre industrie est un service public au premier chef et "que c'est la collectivité, et non seulement le seul usager, "qui doit faire face aux charges de ce grand service. C'est à "la nationalisation totale de tous les transports que nous vou-"lons faire allusion.

"Nous touchons là une grosse question de modification de "la Convention de 1937 qui n'est pas, nous dira-t-on, de notre "ressort.

"Nous avons pensé, Messieurs, qu'il était de notre devoir "pourtant de la poser.

"2° - Personnel.-

"Le Chapitre III qui concerne les questions générales de "personnel appelle un certain nombre d'observations, notamment "en ce qui concerne les effectifs. Il est indiqué que, de mai "à décembre 1938, 21.342 agents ont été supprimés sur un maxi-"mum de 522.106, compte tenu d'une légère augmentation saison-"nière des auxiliaires de la Voie.

"La diminution réalisée a été obtenue par l'interdiction "de tout embauchage, le licenciement de tous les auxiliaires "qualifiés d'inutiles.

"A ce sujet, il convient d'attirer l'attention de la "Direction sur les mesures qui ont été prises et qui sont con-"traires aux dispositions des Conventions qu'elle a librement "signées.

"C'est ainsi que des auxiliaires qui avaient droit à l'in-"corporation au Cadre permanent ont été congédiés. Il est re-"grettable que de telles mesures aient été prises malgré les "contrats passés en bonne et due forme.

"A remarquer également la politique singulière qui est "suivie vis-à-vis des auxiliaires.

.....

"La Convention Collective intervenue entre la S.N.C.F. et "la Fédération des Cheminots reposait sur deux points principaux:

"1°) réduction au minimum indispensable du nombre des auxiliaires

"2°) interdiction d'occuper des auxiliaires dans les emplois du Cadre permanent.

"On avait ainsi entendu mettre fin à une situation reconnue "abusive par les dirigeants des anciens réseaux eux-mêmes et qui "consistait à tourner les dispositions de la loi sur les retrai-"tes en conservant des auxiliaires dits permanents pendant un "certain nombre d'années sans les commissionner.

"Or, au lendemain de la signature de cette convention, on "a eu la surprise de constater que le nombre des auxiliaires, "non seulement n'avait pas été réduit, mais avait été augmenté.

"Il est difficile de connaître l'effectif exact des auxi-"liaires occupés dans les Régions,parce que les statistiques "produites en différentes occasions ne font pas ressortir le "nombre de personnes occupées, mais le nombre d'heures d'occu-"pation pendant des périodes déterminées.

"Les chiffres que nous connaissons donnent les variations "suivantes :

Auxiliaires occupés	au 31 décembre 1935	32.086
	au 31 décembre 1936	43.157
	au 31 décembre 1937	42.749
	au 31 janvier 1938	37.965
	au 30 novembre 1938	38.979

"le rapport indique au 31 décembre 1937 ...: 39.100 et
au 31 décembre 1938 ...: 29.800

"Enfin, on annonce une nouvelle diminution pour l'année "1939 qui serait de l'ordre de 38.500 agents, dont 21.100 au "Cadre permanent et 17.400 au Cadre auxiliaire.

"Il resterait à fin 1939 : 12.400 auxiliaires environ.

"Mais, la dernière phrase du paragraphe A du Chapitre III "indique qu'au cours de l'année 1940 les effectifs correspon-"dant aux nécessités du service s'éleveront à 434.000 agents, "dont 30 à 35.000 auxiliaires, ce qui laisse prévoir un embau-"chage d'ouvriers auxiliaires de l'ordre de 18 à 23.000.

"De telles mesures ne peuvent être prises qu'en applica-"tion du décret du 21 avril 1939 qui a supprimé les disposi-"tions essentielles de la Convention des auxiliaires, c'est-à-"dire qui a annulé en fait unilatéralement ladite Convention. "De telles méthodes ne s'expliquent pas, en tout cas elles n'ont "jamais été justifiées par aucune donnée acceptable :

"Supprimer des agents du Cadre pour les remplacer par des "auxiliaires permet évidemment de réaliser une faible économie "sur les dépenses de main-d'oeuvre,mais on sait que cela n'est "pas l'objectif poursuivi,tout au moins si nous nous en rappor-"tons aux déclarations de M. BERTHELOT.

.....

"Que cherche-t-on ?

"On cherche à disposer d'un volant de personnel assez impor-
"tant pour permettre le retour aux errements de 1934-1935 qui ont
"été formellement condamnés.

"La loi sur les retraites des agents de chemin de fer, la
"Convention Collective des auxiliaires librement discutés et con-
"sentie, l'intérêt social, l'intérêt du service s'opposent à
"de semblables mesures.

"Faute de pouvoir préciser les besoins exacts du service,
"on tombera fatalement dans l'arbitraire en contestant la perma-
"nence des postes ou emplois qui seront déclarés ou non créés
"à titre définitif. On arrivera peu à peu à remplacer les agents
"du Cadre dans le Réseau, pour une cause quelconque, par des
"auxiliaires devenus à leur tour permanents et que la précarité
"de l'emploi mettra dans des conditions morales et matérielles
"particulières.

"Enfin, les nominations au Cadre permanent revêtiront elles
"aussi un caractère arbitraire selon le choix des candidats qui
"pourra être fait, soit par recrutement direct, soit parmi les
"auxiliaires "ayant donné satisfaction" au cours d'un stage d'essai
"prolongé bien au delà de ce qui est prévu dans les dispositions
"de la Convention Collective du Personnel du Cadre permanent.

"C'est pourquoi ces mesures doivent être condamnées.

3° - Réglementation du travail.-

"Les réformes dans les règles du travail réalisées par le
"décret du 12 novembre 1938 font l'objet, dans le rapport de
"M. le Directeur Général, d'une mention spéciale. Il souligne
"que cette réforme a eu pour résultat de dégager de nouveaux
"surnombres dans l'effectif du personnel. C'est incontestable.

"Nous avons, en novembre 1938, au cours d'une séance du
"Conseil d'Administration, élevé nos plus fermes protestations
"contre les mesures qui étaient imposées au personnel et qui
"laissaient loin derrière elles l'esprit dans lequel fut votée
"la loi du 21 juin 1936.

"Pourtant hier, ces mesures ont été reconnues encore insuf-
"fisantes puisque le décret du 12 novembre 1938 a été abrogé
"et remplacé par le décret du 19 mai 1939 instituant, dans les
"services publics et concédés, le régime de 45 heures hebdoma-
"daires.

"Un tel régime sur la réglementation du travail était-il
"absolument nécessaire, tant au point de vue corporatif qu'au
"point de vue national ?

"Qu'on nous permette d'affirmer le contraire.

.....

"La loi du 21 juin 1936 n'a pas été improvisée. Elle "avait fait l'objet, au préalable, d'une sérieuse étude des "Organisations gouvernementales et ouvrières. Certes, l'Orga-"nisation patronale y était opposée comme elle avait été "opposée à la loi instituant, en France, les 8 heures par jour.

"Peut-on affirmer que l'expérience de la semaine de "40 heures a été préjudiciable à l'économie du pays ? Nous "pouvons apporter l'affirmation contraire.

"On fait état, dans différents rapports, des indices "de l'activité économique et on a prétendu que les prix de "revient ont suivi les prix de vente et que la différence en-"tre les deux ne s'est pas modifiée. On veut ainsi montrer la "production écrasée, paralysée sous la charge des augmen-"tations de salaires, notamment du fait des quarante heures.

"Nous pourrions, à l'aide même des chiffres publiés par "la Statistique Générale de la France, démontrer que, dans "le "secteur privé", la durée hebdomadaire du travail s'est "trouvée réduite de 15 %, alors que les effectifs occupés dans "les établissements d'au moins 100 personnes n'augmentaient "que de 7,8 % seulement pour compenser cette réduction.

"Qu'on ne vienne donc pas accuser la semaine de 40 heures "d'être l'élément essentiel du marasme dans lequel on se "débat. On nous permettra de dire que la question de la "production et des prix de revient pouvait permettre de "prendre une autre solution.

"En ce qui nous concerne, - industrie du chemin de fer - "lorsque nous dûmes élaborer le décret instituant la semaine "de 40 heures, la Commission Mixte qui avait été constituée "au Ministère des Travaux Publics tint 8 séances plénières et "26 séances en sous-commissions pour préparer le texte qui, "après mise au point par le Ministre, a été soumis, pour avis, "à la XVème Section Professionnelle (Section des Transports) "du Conseil National Economique. C'est dire qu'un seul texte "ne pouvait pas être considéré comme "improvisé" et comme "pouvant compromettre la situation des chemins de fer.

"Nous le soulignons : ce n'est que par mesure d'écono-"mie budgétaire et pour le seul bénéfice du "profit" dans "l'industrie privée, et non pour remédier à la production, que "le décret du 12 novembre 1938 fut pris. Economie budgétaire "réalisée au détriment de la capacité de consommation des "masses productives.

"(Nous touchons là un problème que l'on nous excusera "de ne pas aborder quant au fond, celui-ci ne faisant pas "l'objet du rapport de M. le Directeur Général).

"Pourtant, le décret du 19 mai 1939 est venu insti-"tuer la semaine de 45 et 46 heures dans les chemins de fer.

.....

"Les roulements et tableaux de service vont se rappro-
"cher de très près de ce qu'ils étaient au moment des arrêtés
"de 1919, à caractère originel tout à fait provisoire, et
"d'un décret de 1922 pris en dépit d'accords ou conclusions
"paritaires.

"Nous manquerions à notre devoir, non seulement de repré-
"sentant du personnel, mais également à celui d'Administrateur,
"si nous n'indiquions pas que nous retrouvons dans le décret
"du 19 mai 1939 les diverses modalités qui étaient incluses
"dans les arrêtés et décret ci-dessus désignés, c'est-à-dire
"tout ce qui fit l'objet de heurts et de conflits entre le
"personnel et les anciennes Compagnies : durée de travail,
"amplitude, détermination du travail effectif pour travaux
"légers, intermittents ou périodes d'inaction, les périodes de
"réserve, la durée des repos, les coupures.

"Nous ne craignons pas de le dire bien haut, la colla-
"boration que nous eûmes dans la période de 1936-1937 servit
"à établir un régime de travail qui permettait de donner aux
"travailleurs du rail les moyens d'assurer un bon service à la
"satisfaction de tous et de bénéficier de la vie familiale à
"laquelle a droit tout citoyen.

"Or, après avoir reconnu, en maintes circonstances, la
"compréhension du devoir professionnel qui anime tous les
"cheminots ainsi que leurs sacrifices communs nécessaires
"et justifiés pour la défense de l'indépendance et des libertés
"nationales, on supprime d'un trait de plume et par simple
"décret l'amélioration qu'ils avaient obtenue de leurs condi-
"tions de vie, matérielles, physiques et morales.

"On nous permettra de ne pas être d'accord avec de telles
"mesures, avec une telle politique.

"Nous le disons très franchement et nous pensons que
"le Conseil comprendra que ces paroles sont le reflet de la
"pensée du personnel, de celui qui, selon son grade et son
"échelle, apporte quotidiennement sa contribution au merveil-
"leux outil que représente le chemin de fer.

"4° - <u>La coordination du Rail et de la Route</u>.-

"L'importante question de la coordination rail-route des
"transports de voyageurs fait l'objet - et avec juste raison -
"d'un chapitre spécial du rapport de M. le Directeur Général.

"Nous voulons donner sur cette question notre opinion :

"Une des raisons du déficit des chemins de fer a été la
"concurrence de la route au rail, et il a été indiqué que le
"trafic passait à la route. Les chiffres ci-dessous le montrent

"Avec les majorations de 50 % des tarifs-voyageurs et
"53,8 % des tarifs-marchandises, on escomptait un supplément
"de recettes de 44 %, soit 5 milliards 400 millions; ce sup-
"plément n'a été que de 18,8 %.

.....

"La perte de trafic a été particulièrement sensible "pour les marchandises. En 1938, ce trafic a diminué de "1.642.384 wagons, soit 9,66% de moins qu'en 1937.

"Il y a , il faut le reconnaître, des limites à ne pas "dépasser, dans l'augmentation des tarifs, et aussi une oppor- "tunité à observer , dans le montant du relèvement.

"En France, des augmentations de tarifs aussi massives "n'auraient dû intervenir que lorsque la coordination voyageurs "et marchandises aurait été réalisée, et sur la base d'une "unification pour les divers transports.

"Nous avons dit qu'il y a des limites à observer; limites "exigées par la fonction de service public et exigées aussi "par la concurrence.

"Et puis, il y a peu d'exemples que les tarifs élevés "aient rétabli une situation déficitaire. C'est plutôt le "contraire, c'est-à-dire des tarifs réduits, qui ont contri- "bué à un redressement.

"C'est ce qui s'est passé en Suisse. Du fait du retard "apporté dans la coordination, les Chemins de fer Suisses ont "pris dès 1926 des mesures de sauvegarde :

"1°) - en consentant d'importants avantages ferroviaires;

"2°) - en accélérant le transport des denrées et marchandises;

"3°) - en organisant le transport porte à porte.

"Egalement au Japon, où, pour lutter contre la concurren- "ce les chemins de fer ont, depuis 1930, organisé un système "de transport de marchandises à tarifs très réduits. Résultats:

"Ceux-ci sont passés de 77.000 tonnes en 1930 à "2 millions 479 mille tonnes en 1936; les recettes de 438.000 yen à 7 millions 577 mille yen.

"Quant à nous, tenus par la Convention de 1937 et les "instructions gouvernementales, nous dûmes appliquer une poli- "tique ferroviaire que M. le Ministre des Travaux Publics "baptisa lui-même de "pénitence". En quoi se résume cette "politique?

"1°) - des suppressions massives de lignes et de trains "sur celles restant ouvertes au trafic ;

"2°) - des restrictions importantes dans les acquisitions "de matériel;

"3°) - le renvoi à plus tard de certains travaux d'élec- "trification, de quadruplement de voies et de réparations de "celles-ci;

"4°) - des restrictions dans les réparations de matériel "et dans l'entretien des bâtiments;

"5°) - enfin, une aggravation des conditions de travail et "de vie des cheminots, et notamment une diminution massive de

.....

l'effectif.

"Notre Fédération a marqué son désaccord avec cette politique "dite de pénitence ferroviaire, en indiquant qu'elle ne pourrait "qu'anémier encore devantage le chemin de fer, en face de ses con-"currents, et que la plupart des mesures d'économies allaient at-"teindre durement le personnel.

"En fait, disions-nous, c'est une installation de ce grand "service public dans la crise, comme si celle-ci était considérée "comme définitive. Cela peut aboutir à un tel affaiblissement du "chemin de fer qu'on précipitera sa destruction au bénéfice des "autres modes de transports.

"Des observations que nous devons faire, c'est que la coordi-"nation aurait dû débuter par le trafic marchandises, qui assure "la vie du chemin de fer; c'est que dans la réorganisation et la "répartition du trafic, il aurait fallu tenir davantage compte du "réseau ferré existant et de toutes ses possibilités d'aménage-"ment et de modernisation, en tenir compte car le développement "des transports routiers a été anarchique et désordonné.

"Leur réglementation a été nulle et insuffisante. Il n'exis-"tait pas de statut pour leur personnel. Certains ont tenté de "justifier cette anarchie des transports en opposant l'économie li-"bérale à l'économie dirigée.

"Nous ne discuterons pas si l'économie libérale a fait la "prospérité du pays, et si elle lui a fait faire l'économie d'une "crise économique.

"Indiscutablement, pour les transports, l'Etat, soucieux du "capital que représentent les chemins de fer, aurait dû intervenir "pour réglementer , dans leur développement, les divers modes de "transports.

"Peut-être que le principe de l'économie libérale en aurait "souffert et les finances de l'Etat en auraient été soulagées.

"A notre avis, les objectifs d'une véritable coordination "doivent être :

"1° - Réaliser une judicieuse répartition du trafic entre "les divers modes de transport, de manière à desservir rapidement "et le plus économiquement possible les populations.

"2° - Réaliser l'égalité de traitement entre les divers mo-"des de transport, ce qui suppose :

"a) les mêmes obligations en tant que service public;

"b) des obligations fiscales équivalentes;

"c) un régime tarifaire réalisant la parité avec des condi-tions équivalentes;

"d) un statut du personnel routier comportant l'application des lois sociales.

"La plupart de ces dispositions restent encore à réaliser.

"Messieurs, les observations ci-dessus nous sont commandées "par l'impression qu'ont produite sur nous les chiffres concernant "la fermeture des lignes, totale ou partielle, ainsi que le nombre "de kilomètres-trains.

"Le total des réductions réalisées depuis le 1er janvier 1938 "s'élèvera à 31 millions de km-trains par rapport à l'exercice "1937-1938, ce qui représente 12% de l'ensemble des parcours des "trains de voyageurs.

....

"A celà, s'ajoute la suppression partielle ou totale "des trains de voyageurs, sur les lignes coordonnées, soit plus "de 15 millions de kilomètres-trains par an.

"On estime que ces suppressions atteindront 24 millions "par an, en fin de 1939, lorsque la coordination voyageurs sera "terminée.

"Pour 1939-1940, la réduction des parcours des trains de "voyageurs est de plus de 20% par rapport au parcours de 1938.

"L'économie réalisée par cette destruction du chemin de "fer n'est pas tellement conséquente ; nous pourrions la chiffrer "approximativement à 485 M., au titre de la coordination du trafic-"voyageurs, ce qui nous fait dire que les mesures de coordina-"tion ont été décidées sur la base de calculs qui fixaient des "économies probables et très problématiques, et non par une déter-"mination des besoins réels des populations intéressées.

"Pour déterminer l'économie réelle réalisée par kilomè-"tres-lignes supprimées, on n'a certainement pas tenu compte :

"1°) - de ce que coûte la réfection et l'entretien des "routes;

"2°) - du montant total des primes octroyées aux départe-"ments pour activer la coordination;

"3°) - des sommes que la S.N.C.F. devra verser aux entre-"prises routières et aux Compagnies secondaires qui prennent les "transports en charge;

"4°) - de la part des charges dont sont grevées les li-"gnes fermées au trafic ;

"Il est certain que ces éléments de dépenses ne sont pas "tous rentrés en ligne de compte.

"De plus, Messieurs, cette question de la coordination "du rail et de la route, tant pour les voyageurs que pour les "marchandides, nous fait penser à la question : gestion indus-"trielle des chemins de fer. On a parlé, en effet, de réaliser "une gestion industrielle qui mette fin aux facilités qu'a créées "la notion du chemin de fer, considéré comme service public.

"La gestion industrielle des chemins de fer ne doit pas "faire oublier son rôle de service public, et de service public "qui, plus que toutes les autres industries, comporte des règles et "conditions de sécurité, qu'il ne faut pas transgresser, car il "y va de la vie des personnes.

"C'est ce que certains détracteurs du chemin de fer parais-"sent négliger; alors que d'autres, par souci d'économie , le "sacrifient avec, d'ailleurs, beaucoup de légèreté.

"Quant aux cheminots, ils aiment leur métier, c'est chose "reconnue. Ils l'aiment, non seulement parce qu'il les fait vivre, "mais encore par les difficultés et les responsabilités du travail "qu'ils exécutent. C'est par devoir, et non par intérêt , qu'ils "défendent le rail, car celui-ci est menacé.

.....

"Les mesures intéressant le chemin de fer et la coordi-
"nation devraient s'inspirer des préoccupations suivantes :

"1°) - Maintenir le chemin de fer au niveau des besoins
"économiques du pays et des besoins éventuels de la Défense
"Nationale.

"2°) - Réaliser dans le délai le plus court une coordi-
"nation avec les transports routiers qui laisse au rail des
"transports de marchandises et de denrées sur les grandes
"distances. Organiser une étroite liaison entre les deux modes,
"rail et route, pour assurer les transports porté à porte, les
"transports routiers jouant, sur le plan local et régional,
"le rôle de distributeur et de rabatteur du chemin de fer.

"3°) - Par ces dispositions, déjà théoriquement acceptées,
"mettre fin à la ruineuse concurrence, tout en accordant des
"tarifs à bon marché.

"Pour maintenir le chemin de fer au niveau des besoins
"économiques et de la Défense Nationale, nos suggestions sont
"les suivantes :

"1°)- Il y a lieu de réformer le régime financier de la
"S.N.C.F. Ce qu'impose la Convention est irréalisable en raison
"du poids des charges antérieures.

"On veut imposer aux usagers du rail des charges qui ne
"sont pas supportées par ceux de la route et de la voie d'eau.
"En effet, ceux-ci ne supportent pas les frais inhérents aux
"travaux de premier établissement, ni même aux dépenses d'en-
"tretien.

"Si on veut exiger de la S.N.C.F. qu'elle réalise son
"équilibre d'exploitation, le petit équilibre, il ne faut pas
"que les charges des emprunts antérieurs soient incorporées dans
"son budget.

"L'Etat doit donc prendre à son compte les charges des
"emprunts émis en couverture des dépenses d'établissement anté-
"rieures à 1938. Cette mesure a été prise pour la Compagnie
"Générale Transatlantique; on ne comprendrait pas qu'elle soit
"refusée à la S.N.C.F., où l'Etat a la plus grande responsabilité
"de gestion, une responsabilité majoritaire.

"2°)- Il convient de réaliser une organisation rationnelle
"des lignes et du trafic, en la basant sur les besoins indus-
"triels et commerciaux des diverses régions du pays, régions
"économiques qui répondraient aux particularités géographiques
"et économiques, et permettraient de mieux connaître et mieux
"satisfaire aux divers besoins commerciaux et industriels du pays.

"3°)- Il est nécessaire de développer la modernisation du
"Chemin de fer, grâce à une technique marchant avec le progrès,
"par l'électrification des lignes à grand trafic et le développe-
"ment des autorails sur les lignes secondaires.

"Cette politique ferroviaire suppose la destruction des
"lignes des grands et petits réseaux (secondaires). Elle suppose la

.....

"modernisation du matériel sur toutes celles dont le maintien du "trafic présente un intérêt évident pour l'économie régionale.

"Quant au développement des autorails, il se heurte à "des tâtonnements dans l'application, et aussi à certaines résis- "tances basées sur le prix de revient qu'on dit trop élevé. C'est "du moins ce qu'il ressort des déclarations faites au Sénat par "M. le Ministre des Travaux Publics, lorsqu'il donnait aux hono- "rables Sénateurs des chiffres de comparaison entre le prix de "revient du kilomètre par l'autorail et par le car :

"15 fr le kilomètre , pour le train voyageurs ;

"10 fr le kilomètre, pour l'autorail,

" 4 fr le kilomètre, pour le car.

"Nous ne voulons pas ici contester ces chiffres qui "demanderaient à être vérifiés, attendu que des informations qui "nous sont parvenues nous indiquent qu'un autorail de 32 places "revient à 1fr,33 de moins par kilomètre qu'un autobus de même "capacité. Du reste, à ce sujet, M. de ROTHSCHILD a déclaré, le "3 février 1937, devant la Commission des Travaux Publics de la "Chambre "que le prix de revient des transports par automotri- "ce est très inférieur à celui du train puisque, amortissement "compris, le prix du kilomètre automotrice est d'environ la moi- "tié de celui du train vapeur, sans amortissement".

"Enfin, M. Jean LEVY, Ingénieur en Chef de la Traction "de la S.N.C.F. a, dans un rapport très détaillé fait devant le "Conseil d'Administration de la S.N.C.F., donné des prix de revient "qui étaient tout à l'avantage des autorails.

"L'autorail simple de 50 places revenait à 5fr,40 au "kilomètre, et c'est seulement celui de 80 places qui coûtait "7fr,65 au kilomètre. On conviendra que ce dernier peut rendre "d'autres services qu'un autobus de 30 places.

"4°) - Il faut maintenir un parc de matériel en suf- "fisance et en bon état, pour être à même de faire face à toutes "les éventualités.

"Nous avons l'exemple de pays voisins qui n'hésitent pas "à investir des milliards pour rénover le matériel ferroviaire.

Conclusions

"Notre conception, c'est que la réorganisation des "chemins de fer n'aurait pas dû se faire par la création d'une "Société mixte, mais par la nationalisation. La nationalisation "n'est pas, comme certains le pensent ou le disent, l'étatisation, "c'est-à-dire la gestion par l'Etat, mais une gestion réalisée

.....

"par les représentants des grandes collectivités, des usagers,
"du personnel et de l'Etat.

"Notre Confédération Générale du Travail a dit excellem-
"ment : "une entreprise est nationalisée lorsqu'elle n'est plus
"exploitée qu'en vue des besoins de la communauté, et qu'elle n'a
"d'autre but que de procurer au consommateur le maximum d'utilité
"et d'économies".

"Tôt au tard, la vie imposera cette solution, que
"des esprits clairvoyants ont préconisée il y a déjà plus d'un
"demi-siècle.

"Telles sont, Messieurs, les observations et suggestions
"que les représentants du personnel à ce Conseil d'Administration
"voulaient vous soumettre, à l'occasion du rapport très complet
"de M. le Directeur Général et du Rapport qui sera présenté à
"l'Assemblée Générale des Actionnaires de la S.N.C.F.".

M. LE PRESIDENT déclare que la note dont M. WINBERG vient de donner lecture au Conseil sera insérée au Procès-Verbal.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT attire l'attention sur les critiques qui viennent d'être formulées à l'encontre de certaines dispositions qui ont été prises. Elles s'adressent, en réalité, essentiellement aux décret-lois qui les ont instituées, et M. le Commissaire du Gouvernement croit devoir rappeler qu'il n'appartient pas au Conseil d'Administration de la S.N.C.F. d'examiner la question de savoir si les décrets-lois intervenus sont ou non opportuns. C'est au Parlement seul qu'il appartient de les sanctionner ou non.

Il tient , de plus, à bien préciser qu'en présence des problèmes posés par le Gouvernement au Ministre des Travaux Publics, celui-ci s'est efforcé en toute circonstance de faire

.....

triompher les solutions qui lui ont paru les moins dommageables, en particulier pour le personnel de la S.N.C.F. Les cheminots savent que le Ministre a toujours pris leur défense de la façon la plus chaleureuse et que les dispositions qui ont été prises sont, en définitive, beaucoup moins pénibles pour le personnel que celles envisagées à l'origine.

M.LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT ajoute qu'il n'a pas eu connaissance, avant la séance, de la note écrite de M.WINBERG, mais il tient à rappeler, en raison des critiques qu'elle contient, relativement aux mesures de coordination prises, quelle est en la matière la situation actuelle.

En ce qui concerne les voyageurs, 80 plans départementaux sont actuellement approuvés (sur 89 départements). Presque toutes les fermetures de lignes qui avaient été envisagées sont d'ores et déjà effectuées.

Actuellement donc, on peut dire que la coordination-voyageurs est faite. Il ne s'agit que de veiller à son application correcte. Tous les transports-voyageurs, aussi bien routiers que ferroviaires, sont réglementés et les transporteurs soumis à un véritable cahier des charges. Si donc les mesures prises sont appliquées - et les services du Ministère y tiendront la main - on peut dire que, d'ores et déjà, les transports-voyageurs par route font l'objet d'une réglementation et d'un contrôle comparables à ceux qui existent en matière de transports ferroviaires. Le public doit avoir les mêmes apaisements à ce point de vue.

Quant à la coordination-marchandises, les groupements professionnels de transporteurs, qui sont à la base de cette

.....

coordination, existent actuellement dans la France entière, et ont dès maintenant leurs bureaux provisoires. Leurs bureaux définitifs seront prochainement constitués. Les règles tarifaires sont établies et tous les textes nécessaires sont édictés. Des assistants techniques ont été désignés dans chaque département. Il suffit d'assurer l'application des règlements, l'Administration y veillera; mais, d'ores et déjà, on n'a plus le droit de dire que la coordination est à faire: elle est faite.

Une autre question a été évoquée: il s'agit de la crainte que l'on ne procède à une réduction des parcours de trains de voyageurs qui serait désastreuse pour le public et ne tiendrait pas compte de ses besoins. M.LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT tient à rappeler à ce propos que, malgré les réductions déjà opérées au mois de mai 1939, les parcours kilométriques des trains de voyageurs sont encore, à l'heure actuelle, sinon supérieurs, du moins très comparables à ce qu'ils étaient à une époque où le trafic avait une importance égale ou supérieure à celle qu'il a actuellement.

En ce qui concerne la sécurité, le Conseil d'Administration n'aurait certainement accepté aucune mesure susceptible de la compromettre. Le Ministre des Travaux Publics aurait d'ailleurs refusé d'approuver de telles propositions.

En ce qui concerne la Défense Nationale, il appartient au Ministère de la Défense Nationale de veiller à ce que celle-ci soit assurée et rien n'est fait sans son accord; lorsque l'on est amené à supprimer, sur certaines lignes, le service voyageurs, les dispositions nécessaires sont prises, en liaison

.....

avec le Ministère, afin que la voie soit maintenue dans un état convenable, pour pouvoir, en cas de besoin, remplir le rôle qui lui serait assigné.

En ce qui concerne le système financier réglant la gestion de la S.N.C.F., il repose essentiellement sur la notion d'équilibre et c'est la tâche primordiale du Conseil d'Administration de réaliser cet équilibre. Cette tâche difficile, il faut reconnaître que le Conseil l'a menée à bien, dans toute la mesure du possible, et qu'il est parvenu à équilibrer sensiblement les recettes et les dépenses du budget d'exploitation de la S.N.C.F.

En ce qui concerne la prise en charge par le compte d'exploitation de la S.N.C.F. des charges de capital antérieures au 1er janvier 1938, il s'agit d'un problème très délicat à résoudre, mais le Gouvernement en a parfaitement compris la difficulté, puisque, d'accord avec les représentants des anciennes Compagnies, il a admis que le point de départ de la période de 5 ans prévue par l'article 19 de la Convention soit reporté du 1er janvier 1939 au 1er janvier 1940.

Dans ces conditions, M.LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT ne pense pas que les mesures qui ont été prises soient aussi dommageables qu'on a bien voulu le dire; en tous cas, il convient de reconnaître qu'elles sont certainement beaucoup moins pénibles pour le personnel que celles qu'on aurait adoptées, si le Ministre des Travaux Publics n'avait pas vigoureusement défendu les cheminots; quant aux décrets-lois qui ont provoqué l'application de ces mesures, c'est au Parlement seul qu'il appartient de les juger.

.....

M.LE PRESIDENT désire revenir brièvement sur l'exposé de M.WINBERG. Il estime, lui aussi, que cet exposé déborde le cadre des préoccupations normales du Conseil par les critiques qui y sont formulées à l'encontre des décrets-lois que la S.N.C.F. n'a pas à discuter, mais a le devoir d'appliquer. D'ailleurs, le rôle essentiel du Conseil d'Administration est de rechercher les mesures propres à assurer l'équilibre des dépenses et des recettes et l'on doit malheureusement constater que les suggestions de M.WINBERG tendraient à revenir sur certaines mesures génératrices d'économies qui ont été déjà décidées, tout en rejetant les relèvements de tarifs, de telle sorte que l'équilibre ne pourrait être obtenu qu'au moyen d'une subvention budgétaire. Il est possible que la question se pose un jour, mais il n'en saurait être question à l'heure actuelle, et il est évident qu'une telle solution ne saurait être considérée comme normale.

M.LE PRESIDENT a, d'autre part, relevé dans l'exposé de M.WINBERG une phrase qui a certainement dépassé sa pensée: "La gestion industrielle des chemins de fer, a-t-il écrit, ne doit pas faire oublier son rôle de service public, et de service public qui, plus que toutes les autres industries, comporte des règles et conditions de sécurité qu'il ne faut pas transgresser, car il y va de la vie des personnes.

"C'est ce que certains détracteurs du chemin de fer paraissent négliger, alors que d'autres, par souci d'économie, le sacrifient avec, d'ailleurs, beaucoup de légèreté".

On croit comprendre que certaines personnes envisagent avec légèreté la question de la sécurité. Est-ce la S.N.C.F., son Conseil d'Administration ou ses Services ? Est-ce le Ministre

.....

des Travaux Publics ? M.WINBERG a, certes, le droit d'exprimer son opinion personnelle et de la publier. Mais M.LE PRESIDENT tient à insister auprès de lui pour qu'il s'abstienne de formuler de telles critiques qui paraissent mettre en cause des personnes que M.WINBERG n'entend certainement pas viser.

M.WINBERG explique qu'il a seulement voulu faire allusion aux critiques que certains organes de presse ont pu formuler à l'encontre de la politique suivie par la S.N.C.F. Il n'a, en aucune façon, voulu viser le Conseil d'Administration ou les services de la S.N.C.F., ou le Ministère des Travaux Publics, à quelque titre que ce soit.

M.LE PRESIDENT demande à M.WINBERG de ne rien publier qui puisse faire croire au public qu'il n'est pas en parfaite sécurité dans les chemins de fer, ainsi que cela paraît résulter des phrases dont il a donné lecture. D'autre part, l'importance du rôle joué par le Directeur Général et ses Services en matière d'unification se trouve certainement minimisée dans l'exposé de M.WINBERG. Un effort considérable a été fait. M.LE PRESIDENT tient, au nom du Conseil d'Administration, à en remercier le Directeur Général. Il désire également remercier M.le Commissaire du Gouvernement pour la part très active qu'il a personnellement prise dans l'élaboration et la mise au point des mesures de coordination et il prie enfin M.le Commissaire du Gouvernement de remercier M.le Ministre des Travaux Publics de l'aide puissante et efficace qu'il a apportée à la S.N.C.F. en la matière.

.....

M. MARLIO désire s'associer aux paroles que M. le Président vient de prononcer en ce qui concerne le travail considérable et souvent très ardu qui a été fait au Ministère des Travaux Publics dans une matière particulièrement ingrate. Des critiques sont souvent formulées, mais il est juste d'attirer également l'attention sur les réalisations heureuses qui ont été obtenues.

M. MARLIO se montrera peut-être un peu moins absolu que M. LE PRESIDENT en ce qui concerne la possibilité, pour le Conseil, de discuter les décrets-lois. Il va de soi que la S.N.C.F. doit les appliquer, mais il appartient toujours au Parlement et au Gouvernement de les modifier et, lorsque certaines décisions paraissent mériter une révision, M. MARLIO ne croit pas qu'il soit interdit au Conseil d'Administration de la S.N.C.F. d'exprimer son opinion à leur sujet. C'est une simple question de mesure et de forme.

M. MARLIO pense, d'autre part, que le Conseil d'Administration a le droit d'affirmer qu'il n'a pas fait mauvais usage de ses pouvoirs et qu'il a heureusement réduit le déficit d'exploitation de l'exercice 1938, tâche éminemment difficile.

Mais il ne peut que reconnaître ce qu'il y a de juste dans une observation que M. WINBERG a formulée à propos des dépenses d'entretien, dont le montant a été fortement réduit pendant l'année 1938.

Cette réduction n'a été acceptée qu'à titre tout à fait exceptionnel par les Membres du Conseil, sur l'avis de techniciens qui ont estimé qu'elle pouvait être faite.

Mais il n'est pas douteux qu'un tel sacrifice, s'il peut être toléré pendant un an ou dix-huit mois, ne saurait être prolongé et considéré comme une méthode normale.

.....

M. GOY rappelle , afin d'éviter toute interprétation erronée, que les délibérations du Conseil sont secrètes et que rien de ce qui se dit ou se lit dans son enceinte ne peut faire l'objet d'une publication quelconque. Il demande à M.le Président de bien vouloir préciser sa pensée sur ce point.

M. LE PRESIDENT se déclare tout à fait d'accord avec M. GOY et s'excuse si ce qu'il a dit à ce sujet peut paraître prêter à ambiguïté. Sans doute, chaque membre du Conseil a le droit d'avoir et d'exprimer une opinion personnelle sur les questions soumises au Conseil, mais il a le devoir de ne rien divulguer des délibérations du Conseil et de ne rien faire qui soit de nature à les gêner.

D'autre part, à propos de ce qu'a dit M. WINBERG en ce qui concerne les charges de capital, M. LE PRESIDENT tient à rappeler que, lors de l'élaboration de la Convention du 31 août 1937, certains des négociateurs avaient fait valoir l'intérêt qu'il y aurait à ne pas faire peser sur la S.N.C.F. les charges de capital antérieures à sa constitution. Ce point de vue était parfaitement défendable,mais n'a pas prévalu. Depuis, le Gouvernement lui-même est entré dans ces vues en attendant l'incorporation du premier cinquième de ces charges. On peut fort bien envisager l'éventualité de l'octroi d'une subvention budgétaire pour la couverture de ces charges.

.....

M. WINBERG ne voudrait pas que l'on considère son exposé comme constituant une critique de la gestion de la S.N.C.F. ou du rapport de M. le Directeur Général. Il est le premier à reconnaître l'effort considérable qui a été fait par ce dernier et par ses Services, mais ses collègues et lui-même ont cru nécessaire, à l'occasion du rapport de M. le Directeur Général, d'exprimer la conception qu'ils ont de la politique ferroviaire qu'il convient de suivre en France. La note dont il a donné lecture a eu pour but de formuler des idées générales sur la question plutôt que des critiques.

M. MARLIO pense que le Conseil d'Administration sera unanime pour remercier le Directeur Général du document considérable et plein de renseignements intéressants qu'il a établi avec sa clarté et sa loyauté habituelles.

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Conseil, à l'unanimité, remercie M. le Directeur Général pour son rapport dont il prend acte.

M. LE BESNERAIS remercie.

M. LE PRESIDENT s'excuse de ne pas encore avoir donné la parole à M. MOREAU-NERET, chargé, par la Commission antérieurement désignée, de présenter au Conseil le projet de rapport que ce dernier doit soumettre à l'Assemblée Générale.

M. MOREAU-NERET expose que, conformément au mandat qui lui avait été donné, cette Commission a préparé le rapport du Conseil à l'Assemblée Générale des Actionnaires de la S.N.C.F. Ce rapport est essentiellement l'oeuvre de M. CLOSSET qui l'a rédigé dans un délai très court et avec une clarté à laquelle on doit rendre hommage.

M. MOREAU-NERET rappelle quelles sont les idées générales qui ont présidé à l'élaboration de ce texte qui répond à un objet tout à fait différent du rapport du Directeur Général . En premier lieu, on a voulu que ce rapport, qui est destiné à être publié et qui aura une

.....

certaine diffusion, soit relativement court et ne comporte pas trop de détails techniques. Les chiffres qui y figurent ont été revus par les services et l'on s'est efforcé d'éviter toutes évaluations pouvant donner lieu à controverse. La Commission a estimé également qu'il n'y avait pas lieu d'insister sur les questions d'organisation intérieure qui n'intéressent pas le public.

- En ce qui concerne le jeu de l'article 18 de la Convention, on aurait pu présenter un historique complet de la question, mais le Comité de Direction comme votre Commission ont estimé, en accord avec M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT, qu'il était préférable d'adopter une rédaction plus brève en rappelant seulement les solutions sur lesquelles l'accord s'est réalisé en définitive, ainsi que les mesures mises en oeuvre.

- En ce qui concerne la couverture des dépenses d'établissement de l'année 1938, le rapport précise que la S.N.C.F. n'a pas dépassé le montant global maximum des autorisations d'émission prévu par la loi de finances sans entrer dans le détail des prévisions faites primitivement pour chacune des catégories de dépenses.

- Enfin, il a semblé préférable de ne pas entrer dans le détail des mesures prises en ce qui concerne les ressources de trésorerie de l'exercice, tout en rappelant cependant que la S.N.C.F. a remboursé les emprunts à court terme souscrits en monnaie étrangère.

.....

Des modifications de détail doivent être encore apportées à ce rapport, pour tenir compte de certaines observations des Services, auxquels il a été communiqué. On insistera davantage sur les mesures prises en vue d'assurer le contrôle du budget, et en vue de suivre de plus près les variations des approvisionnements. De même, on indiquera quelles ont été les participations financières souscrites en cours d'exercice de manière à mettre à jour la liste des participations de la S.N.C.F.

En dehors de ce rapport, M. MOREAU-NERET désire dire un mot d'autres documents qui doivent être soumis à l'Assemblée Générale.

Il y a d'abord le Rapport de la Commission des Comptes sur l'application faite au cours de l'exercice des dispositions de l'article 10 de la Convention, lequel reproduit les termes de l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867 sur les Sociétés. Le Comité de Direction a pensé que c'était à la Commission des Comptes seule qu'il appartenait de présenter à l'Assemblée Générale le compte rendu spécial prévu par cet article.

En ce qui concerne, d'autre part, les projets de résolution à soumettre à l'Assemblée Générale, M. MOREAU-NERET signale que le premier de ces projets, relatif à l'approbation des comptes et du bilan de l'exercice 1938, tel qu'il a été distribué aux Membres du Conseil, comporte, dans la colonne de droite, en variante, une addition qui tend à faire approuver, dès maintenant, par l'Assemblée Générale, les modifications que l'on se propose d'apporter, à partir de 1939, à la présentation du bilan, pour distinguer au passif comme il est déjà

.....

fait à l'actif, les ressources alimentant le compte de premier établissement et les ressources affectées aux insuffisances d'exploitation.

Le Comité de Direction ainsi que votre Commission ont estimé inutile de faire approuver dès maintenant cette modification qui ne saurait s'appliquer aux comptes qu'à partir de l'exercice 1937, et cela d'autant plus qu'il est impossible de prévoir dès maintenant avec certitude ce qui se passera en 1939.

Enfin, en ce qui concerne les facilités de circulation à accorder aux Membres de la Commission des Comptes, la Commission n'a pas eu à se prononcer sur ce point qui est de la compétence de l'Assemblée Générale.

M. LE PRESIDENT remercie M. MOREAU-NERET, ainsi que la Commission et M. CLOSSET de leur travail. Il demande au Conseil d'approuver les propositions qui lui sont soumises et de donner délégation au Bureau pour mettre au point, d'accord avec M. MOREAU-NERET, le Rapport à l'Assemblée Générale.

Ces propositions sont approuvées à l'unanimité.

M. LE PRESIDENT désire dire un mot des autres questions qui doivent être soumises à l'Assemblée Générale et des formalités à remplir en vue de sa convocation.

a) Pouvoirs des actionnaires -

Il appartient au Conseil, conformément à l'article 19 des Statuts, de déterminer la forme des pouvoirs ainsi que les lieu et délai de leur production. M. le Président propose au Conseil d'approuver le modèle de pouvoir annexé à la note qui a été distribuée aux Membres du Conseil et de décider qu'ils seront produits le jour de l'Assemblée Générale à l'entrée du lieu de réunion. En ce qui concerne le représentant de l'Etat aux Assemblées

.....

Générales des actionnaires de la S.N.C.F., M. LORIOT, il a été nommément désigné par arrêté du 9 mars 1938 de M. le Ministre des Finances et de M. le Ministre des Travaux Publics.

b) Fixation de l'ordre du jour -

Le Conseil doit également arrêter l'ordre du jour de l'Assemblée Générale. Le projet d'ordre du jour, annexé à la note distribuée, comprend les questions suivantes :

1°) Rapport du Conseil d'Administration sur la gestion et les comptes de l'exercice 1938.

2°) Rapports de la Commission des Comptes sur l'exercice 1938 et sur les opérations prévues à l'article 10 de la Convention du 31 août 1937.

3°) Approbation de la gestion et des comptes de cet exercice.

4°) Autorisation prévue par l'article 10 de la Convention du 31 août 1937.

5°) Facilités de circulation à accorder aux Membres de la Commission des Comptes et à leurs collaborateurs pour l'exercice de leur mission.

c) Application de l'article 10 de la Convention du 31 août 1937 -

M. LE PRESIDENT donne lecture de l'article 10 de la Convention du 31 août 1937, ainsi conçu :

"Il est interdit aux Administrateurs de prendre ou de conserver un intérêt direct ou indirect dans une entreprise ou dans un marché fait avec la Société Nationale ou pour son compte, à moins qu'ils n'y soient autorisés par l'Assemblée Générale.

"Il est, chaque année, rendu à l'Assemblée Générale un compte spécial de l'exécution des marchés ou entreprises par elle autorisés, aux termes du paragraphe précédent.

"En outre, lorsque le Conseil d'Administration ou le Comité de Direction de la Société Nationale examinera un marché ou traité de quelque nature qu'il puisse être, conclu entre la Société Nationale et une entreprise dans laquelle un des administrateurs de la Société aurait des intérêts au titre de propriétaire, gérant ou administrateur, cet administrateur ne prendra pas part au vote.

"Dans les cas prévus au précédent alinéa, mention spéciale des conditions de passation du marché ou traité sera faite lors de sa présentation à la Commission des Marchés visée à l'article 42".

.....

M. LE PRESIDENT ajoute qu'il a fait établir la liste des Sociétés dans lesquelles les Administrateurs de la S.N.C.F. ont des sièges. Cette liste a été remise à M. le Président de la Commission des Comptes, en vue du compte rendu spécial qui doit être fait par cette Commission à l'Assemblée Générale pour les opérations qu'elle a autorisées en vertu de sa résolution du 9 décembre 1937.

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Conseil prend acte de cette remise, faite en vue du compte rendu spécial qu'il appartient à la Commission des Comptes de présenter à l'Assemblée Générale sur les opérations prévues à l'article 10 de la Convention du 31 août 1937.

d) Résolutions à soumettre à l'Assemblée Générale -

C'est au Conseil qu'il appartient d'arrêter le texte des résolutions à soumettre à l'Assemblée Générale. Ces résolutions figurent en annexe à la note. M. le Président demande au Conseil de les approuver.

Il y a toutefois une question sur laquelle M. le Président tient à donner quelques explications, c'est celle qui concerne les facilités de circulation à accorder aux Membres de la Commission des Comptes et à leurs collaborateurs.

M. LE PRESIDENT rappelle que M. MOUTON, Conseiller d'Etat, Président de la Commission des Comptes, avait demandé que les Membres de la Commission et le collaborateur qu'en vertu de l'article 17 des Statuts chaque membre de la Commission est en droit de s'adjoindre, bénéficient de facilités de circulation.

L'Assemblée Générale des actionnaires, réunie extraordinairement le 28 janvier 1938, avait accordé à chaque membre de la Commission des Comptes une carte de libre circulation en 1ère classe sur les lignes de la S.N.C.F. et au collaborateur de

.....

chacun d'eux des permis en 1ère classe, pour l'exercice de leur mission. Or, depuis, M. MOUTON a fait savoir qu'il estimait préférable que les collaborateurs des Membres de la Commission des Comptes bénéficient, comme les Membres eux-mêmes, d'une carte de libre circulation. Seule l'Assemblée Générale des actionnaires a qualité pour modifier sur ce point sa résolution du 28 janvier 1938. C'est pourquoi cette question a été inscrite à l'ordre du jour de l'Assemblée Générale, à laquelle il est proposé de donner satisfaction à la demande de M. MOUTON.

M. GRIMPRET estime que la rédaction du projet de résolution "les Membres de la Commission des Comptes et leurs collaborateurs" n'est pas suffisamment précise. Les facilités de circulation prévues ne doivent pouvoir être accordées qu'au seul collaborateur que chaque Membre de la Commission est en droit de s'adjoindre.

M. FILIPPI indique que, pour éviter toute ambiguïté, il suffirait d'une référence à l'article 17 des Statuts qui a prévu que chaque Membre de la Commission des Comptes pourrait s'adjoindre un collaborateur.

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, il en est ainsi décidé à l'unanimité.

e) Convocation des actionnaires.-

L'avis de convocation des actionnaires doit être inséré 16 jours au moins à l'avance au Journal Officiel et dans l'un des journaux d'annonces légales du lieu du siège social. Le nécessaire sera fait; les actionnaires recevront également une lettre de convocation et les Ministres intéressés seront tenus au courant.

M. LE PRESIDENT met aux voix l'ensemble des propositions soumises au Conseil, qui sont adoptées à l'unanimité, sous réserve des modifications ci-dessus rappelées.

.....

Questions diverses.

- Questions diverses -

a) Relèvement des taux des indemnités de déplacements et des indemnités de matinée, de soirée et de nuit.-

M. LE BESNERAIS expose que le dernier relèvement des taux des indemnités de déplacements allouées aux agents de la S.N.C.F. est intervenu à la date du 1er octobre 1937. Il n'a été décidé, en fait, qu'au début de 1938, mais il a été appliqué avec effet rétroactif à partir du 1er octobre 1937, date à partir de laquelle les taux fixés le 1er janvier 1929 ont été majorés de 12,5 %.

Etant donné la hausse du coût de la vie, le Comité de Direction s'est montré favorable à la proposition qui lui a été soumise, tendant à porter à partir du 1er mai 1939 la majoration des taux des indemnités de déplacements de 12,5 à 20 %. C'est cette proposition qu'il est demandé au Conseil d'approuver.

M. LE PRESIDENT demande quel sera le coût de ce relèvement ?

M. LE BESNERAIS répond qu'il se chiffrera à 13 M.5 environ pour les indemnités de déplacements.

M. LIAUD indique que les représentants du personnel voteront la proposition qui est présentée par M. le Directeur Général, bien qu'ils la jugent insuffisante, parce qu'elle constitue une nouvelle étape vers la revalorisation totale des indemnités de déplacements. Il signale toutefois que le Directeur Général n'a pas fait mention des indemnités de matinée, de soirée et de nuit. Il désire savoir si ces indemnités seront également relevées.

.....

M. LE BESNERAIS précise que ces indemnités seront relevées dans la même proportion.

Le coût total du relèvement des taux des indemnités de déplacements et des indemnités de matinée, de soirée et de nuit sera de l'ordre de 20 M.

M. LE PRESIDENT met aux voix ces propositions, qui sont adoptées à l'unanimité.

b) Calendrier des séances du Conseil d'Administration pour le 3ème trimestre 1939.

M. LE PRESIDENT propose de fixer ainsi qu'il suit les dates de réunion du Conseil d'Administration pour le 3ème trimestre: 5 juillet, 19 juillet, 2 août, 6 septembre, 20 septembre à 9 h.30, en réservant la possibilité de tenir des réunions supplémentaires entre le 2 août et le 6 septembre si le besoin s'en faisait sentir.

Ces propositions sont adoptées à l'unanimité.

c) Application du tarif P.V. 100

M. WINBERG voudrait demander à M. le Directeur Général s'il lui serait possible de fournir au Conseil d'Administration quelques renseignements concernant le tarif P.V. 100 qui est appliqué aux groupeurs. Son attention a, en effet, été attirée sur les conditions très avantageuses qui sont faites à ces derniers et qui ne doivent pas être très rémunératrices pour la S.N.C.F.

M. LE PRESIDENT demande à M. le Directeur Général de présenter au Conseil un rapport sur cette question dans une prochaine séance.

.....

M. LE BESNERAIS rappelle que des précisions ont déjà été données dans la notice qui a été adressée à tous les membres du Conseil à l'occasion des modifications proposées au tarif P.V. n° 100.

M. LE PRESIDENT craint que l'application de ce tarif ait pu donner lieu à certains abus et estime qu'il y aurait intérêt à présenter au Conseil un rapport sur la question.

M. LE BESNERAIS demande à M. WINBERG de vouloir bien lui préciser les points auxquels il fait allusion, afin de lui permettre de les examiner et de présenter au Conseil le rapport qui vient de lui être demandé.

M. WINBERG déclare qu'il se rapprochera de M. le Directeur Général à cette fin.

Le séance est levée à 12 h.10

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du 21 juin 1939

II - Comptes rendus :

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

[illegible]

Rn 19 an., p. voy. 38, -2,5% et -2,8% et m. -5%

Rn 1 an. (exclu P) -1,1 +8,4 +5,9% an.

V. sv. pres. p. 23 s. -0,3% [illegible] 100 m. de affl.

U. je [illegible] +200 m.

Portant 5 km car +3% [illegible] 24 s. (exp. 23 m +...)

— Trs. [illegible] grave. [illegible] intéressant [illegible] et une imp. à

[illegible] de voyageurs.

[illegible] 16 p. km. voy. p. p. [illegible] 2 km 5 [illegible].

qui p. [illegible]

— Perte. Pour faire [illegible] à nos [illegible] de 2 [illegible]

de f. and., [illegible], [illegible], [illegible] — [illegible]

[illegible] imp. [illegible], intérêt et [illegible], [illegible] mettre [illegible]

P. une P. p. d'[illegible] [illegible] 3. [illegible] :

[illegible] de [illegible].

S.N.C.F.

N° 34

ha

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Réunion du 21 juin 1939

Compte rendu sur le trafic et les recettes

I - Examen des résultats des deux dernières semaines

1° - Wagons chargés

Le nombre de wagons chargés et entrés chargés s'élève à :

	1939 (en milliers)	1938 (en milliers)	% 1939/1938
22ème semaine (28 mai au 3 juin (Pentecôte 1939)	284,6	320,8	- 11,3
23ème semaine (4 au 10 juin) (Pentecôte 1938)	318,0	273,5	+ 16,3
Total	602,6	594,3	+ 1,4 %

L'augmentation pour ces deux semaines est sensiblement égale à celle qui avait été enregistrée depuis le début de l'année jusqu'à la fin de la 21ème semaine (+ 1,1 %).

Le nombre de wagons chargés et entrés chargés pendant les 7 derniers jours connus (10 au 16 juin) fait apparaître par rapport à la période correspondante de 1938 une hausse de 3,2 % en faveur de 1939.

.....

2° - Recettes marchandises

Les recettes du trafic marchandises s'élèvent à :

	1939 (chiffres provisoires)	1938 (chiffres définitifs)	% 1939/1938
22ème semaine (28 mai au 3 juin) (Pentecôte 1939)	213M702	219M291	- 2,5
23ème semaine (4 au 10 juin) (Pentecôte 1938)	239.818	180.122	+ 33,1
Total	453 .520	399.413	+ 13,5

L'augmentation est de 13,5 % en 1939 par rapport à la période correspondante de 1938 et comme les tarifs ont été majorés dans l'ensemble de 0,6 %, l'augmentation du trafic marchandises ressort à 12,9 %. Cette hausse est supérieure à celle qui avait été enregistrée depuis le début de l'année jusqu'à la fin de la 21ème semaine (+ 8 %).

3° - Recettes voyageurs

Les recettes du trafic voyageurs s'élèvent à :

	1939 (chiffres provisoires)	1938 (chiffres définitifs)	% 1939/1938
22ème semaine (28 mai au 3 juin) (Pentecôte 1939)	101M770	75M891	+ 34,1
23ème semaine (4 au 10 juin) (Pentecôte 1938)	87.192	93.522	- 6,8
Total	188.962	169.413	+ 11,5

L'augmentation pour ces deux semaines est de 11,5 % en 1939 par rapport à 1938 et comme les tarifs voyageurs ont été majorés de 19,9 %, la diminution du trafic voyageurs ressort à 7 %.

.....

II - Examen des résultats depuis le début de l'année

1° - Wagons chargés

	1939 (en milliers)	1938 (en milliers)	% 1939/1938
Janvier	1.306,9	1.279,1	÷ 2,2
Février	1.236,6	1.234,3	÷ 0,2
Mars	1.396,3	1.395,3	÷ 0,1
Avril	1.266,1	1.275,7	÷ 0,8
Mai	1.325,0	1.308,6	÷ 1,3
1er au 10 juin	476,3	435,8	÷ 9,3
Total	7.007,2	6.928,8	÷ 1,1

Il est à remarquer que du 1er au 10 juin l'augmentation de 9,3% n'est qu'apparente car la période correspondante de 1938 comprenait les fêtes de la Pentecôte.

2° - Recettes voyageurs et marchandises

Les recettes des trafics voyageurs et marchandises s'élèvent depuis le début de l'année jusqu'à la fin de la 23ème semaine à :

	1939 (chiffres provisoires)	1938 (chiffres définitifs)
Voyageurs	1.657M216	1.403M494
Marchandises	5.078.332	4.658.764
Ensemble	6.735,548	6.062,258

L'augmentation est, pour les voyageurs de 18,1 %, pour les marchandises de 9 %, et pour l'ensemble de 11,1 %, mais compte tenu des majorations de tarifs, la hausse du trafic par rapport à la période correspondante de 1938 ressort à 5,9 % soit :

Voyageurs	Marchandises
- 1,1 %	÷ 8,4 %

....

En ce qui concerne le trafic voyageurs, la période des fêtes de la Pentecôte est maintenant entièrement écoulée, l'examen des résultats des quatre semaines qui encadrent ces fêtes (de la 20ème à la 23ème semaine) fait ressortir en 1939 par rapport à 1938 les variations de trafic suivantes :

Est	Nord	Ouest	Sud-Ouest	Sud-Est	Ensemble
÷ 8,1 %	- 1,7 %	÷ 16,5 %	÷ 10,5 %	- 2,6 %	÷ 5,5 %

alors que pour l'ensemble des 19 premières semaines on enregistrait les fluctuations suivantes :

Est	Nord	Ouest	Sud-Ouest	Sud-Est	Ensemble
- 3,8 %	- 9,8 %	÷ 10,9 %	÷ 1,4 %	- 9,5 %	- 2,9 %

Le trafic voyageurs s'est légèrement amélioré pendant la période des fêtes de la Pentecôte, particulièrement sur les régions Est et Sud-Ouest.

Une comparaison identique pour le trafic marchandises fait ressortir les variations ci-après :

Est	Nord	Ouest	Sud-Ouest	Sud-Est	Ensemble
÷ 27 %	÷ 10,8 %	÷ 6,5 %	÷ 4,6 %	÷ 4,6 %	÷ 11,7 %

tandis que pour l'ensemble des 19 premières semaines on note les hausses suivantes :

Est	Nord	Ouest	Sud-Ouest	Sud-Est	Ensemble
÷ 11,5 %	÷ 8,6 %	÷ 2,5 %	÷ 10,1 %	÷ 4,4 %	÷ 7,7 %

Le trafic marchandises a donc progressé pendant la période des fêtes de la Pentecôte, principalement sur les régions de l'Est où l'activité du port de Strasbourg se maintient en ce qui concerne le trafic des potasses, et sur la région de l'Ouest où l'on signale une augmentation des expéditions de céréales et des transports de blé pour le stockage ; sur la région du Sud-Est on note également une amélioration des transports de blé sur les centres de stockage.

III - Comparaison du trafic et de l'activité économique

La reprise de l'activité économique constatée dès la deuxième semaine de mai s'est poursuivie durant tout le mois. La production de fonte est passée de 603.000 T. en avril à 681.000 T en mai (÷ 12,9 %) et la production d'acier est passée de 625.000T en avril à 706.000 T en mai (÷ 13 %).

...

Par rapport à mai 1938, on note un accroissement de 41 % pour la fonte et un accroissement identique pour l'acier.

On constate également un relèvement de nos exportations qui, en tonnage, progressent de 9 % par rapport à avril 1939 et de 17,5% par rapport au mois de mai 1938.

Les chemins de fer bénéficient de cette reprise. En mai, et par rapport à avril 1939, le nombre de wagons chargés s'est accru de 4,7 %. La hausse a été particulièrement sensible dans les transports de produits métallurgiques (÷ 5 %), de combustibles minéraux (÷ 10,6 %) et de minerais (÷ 16,6 %).

En mai 1939 et par rapport à la période correspondante de 1938, le nombre des wagons chargés est en hausse de 1,3 %. Cette hausse ressort à 18,2 % pour les transports de combustibles minéraux, et à 21,3 % pour les transports de minerais.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du 21 juin 1939

II - Comptes rendus :

2°) Trésorerie.

Société Nationale
des
Chemins de fer français

Services Financiers

Division Centrale
des Finances

20 juin 1939

Compte rendu des opérations de trésorerie
effectuées du 3 au 17 juin 1939

I - Les Services Financiers ont encaissé, pendant la période du 3 au 17 juin 1939, une somme de Frs 1.519 millions environ, savoir :

- Versements des gares et assimilés	666	millions
- Ressources à court terme	656	-
- Annuités versées par l'Etat	1	-
- Sommes portées au crédit des Compagnies.	155	-
- Produits des fonds de réserve	38	-
- Divers	3	-
Ensemble	1.519	millions

Pendant la même période, ces Services ont décaissé Frs 1.638 millions environ, savoir :

- Envoi de fonds aux gares et Services(Solde du Personnel, Pensions de retraites,etc.)	53	millions
- Règlement des fournisseurs et divers	318	-
- Charges d'emprunts	308	-
- Remboursement de ressources à court terme	654	-
- Prélèvements des Compagnies	170	-
- Remboursement de Ressources d'établissement à remplacer	133	-
- Divers	2	
Ensemble	1.638	millions

Il ressort au cours de cette période un excédent des décaissements sur les encaissements se montant à 119 millions.

II - La situation des disponibilités s'établissait, à la date du 17 juin 1939, à Frs ..... 602 millions environ, savoir :

- Caisses	3	-
- Trésor Public, Chèques Postaux et Banques...	515	-
- Portefeuille	84	-
Ensemble	602 millions	

III - Les prévisions de trésorerie pour la période du 17 au 30 juin 1939 sont les suivantes :

a) Recettes (y compris les fonds disponibles).	1.170	millions
b) Dépenses (y compris le fonds de roulement indispensable)	2.290	-
Excédent approché des dépenses sur les recettes (abstraction faite du renouvellement probable d'une partie de la dette à court terme venant à échéance et s'élevant à 280 millions environ)	1.120	millions

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du 21 juin 1939

III - Marchés et Commandes -

7640	1°)	6ème avenant au traité avec la Société Nord-Lumière (Le Triphasé) pour fourniture d'énergie électrique nécessaire aux installations de la gare de Paris-Est et à diverses gares de la banlieue - Région Est - (Redevance annuelle ramenée de 3.144.344 fr en 1938 à 2.510.000 fr environ pour 1939).	Rapporteur : M. CRESCENT

ja

CONSEIL D'ADMINISTRATION
du 21 JUIN 1939 193
" Marchés et Commandes"
(Question N° 1)

SOCIETE NATIONALE
DES
CHEMINS DE FER FRANCAIS

Région EST

7640

3 mai 1939

6ème avenant au traité avec la Société Nord-Lumière (Le Triphasé) pour fourniture d'énergie électrique nécessaire aux installations de la gare de Paris-Est et à diverses gares de la banlieue.- Région Est - (Redevance annuelle ramenée de 3.144.344 frs en 1938 à 2.510.000 frs environ pour 1939).

Fournisseur : Sté Nord Lumière (Le Triphasé)

Marché initial passé de gré à gré en date du 24-7-1913, modifié par 5 avenants.
6° avenant : Effet rétroactif du 1-1-1937
Date d'expiration prévue : 31 décembre 1946

Redevance annuelle	en 1938 :	3.144.344 frs.
---------d°-------	approximative	
pour 1939 :		2.510.000 -
Economie annuelle	approximative	630.000 frs.
soit en 10 ans	----------	6.300.000 frs.

La Société Nord-Lumière (Le Triphasé) fournit l'énergie électrique nécessaire aux installations de la S.N.C.F. à la gare de Paris-Est et à diverses gares de la banlieue parisienne en vertu d'un traité en date du 24 juillet 1913 modifié par les avenants des 17 novembre 1916, 24 février 1921, 24 janvier 1929, 6 février 1930 et 23 avril 1931.

Pour appliquer à ces fournitures les dispositions de l'Avenant N° 2 au cahier des charges de la concession d'Etat octroyée à ce secteur le 26-3-1930 (Approuvé par Décret du 13 janvier 1938) et déjà modifié par l'Avenant N° 1 au dit cahier des charges - (approuvé par Décret du 26 juillet 1933). les parties se sont mises d'accord pour établir un nouvel avenant (N° 6) au traité précité.

La tarification de cet avenant est plus avantageuse que la tarification des contrats en vigueur.

.....

En effet, en 1938 pour une consommation annuelle de 5.538.000 Kwh, il a été versé au Secteur une somme de 3.144.344 fr 90 ce qui fait ressortir le prix de revient moyen du Kwh à 0 fr 5677 alors qu'en application du nouvel avenant, la dépense aurait été réduite à 2.510.480 fr 85 ce qui conduit à un prix de revient moyen du Kwh de 0 fr 4533.

L'économie annuelle résultant de l'application de la nouvelle tarification est de l'ordre de 630.000 frs et celle-ci est applicable avec effet rétroactif du 1er janvier 1937.

La période en cours expirera le 31 décembre 1946, faute de dénonciation 6 mois avant cette date, le contrat se continuera par tacite reconduction par période de trois (3) Années.

Il est proposé au Conseil d'Administration de vouloir bien approuver cet Avenant.

Le Chef du Service de la Voie et des Bâtiments,

Signé : RIDET.

ja

CONSEIL D'ADMINISTRATION
du 21 JUIN 1939 193
"Marchés et Commandes"
(Question N° 1)

SOCIETE NATIONALE
DES
CHEMINS DE FER FRANCAIS

Région EST

7640

3 mai 1939

6ème avenant au traité avec la Société Nord-Lumière (Le Triphasé) pour fourniture d'énergie électrique nécessaire aux installations de la gare de Paris-Est et à diverses gares de la banlieue.- Région Est - (Redevance annuelle ramenée de 3.144.344 frs en 1938 à 2.510.000 frs environ pour 1939).

Fournisseur : Sté Nord Lumière (Le Triphasé)

Marché initial passé de gré à gré en date du 24-7-1913, modifié par 5 avenants.
6° avenant : Effet rétroactif du 1-1-1937
Date d'expiration prévue : 31 décembre 1946

Redevance annuelle en 1938 :	3.144.344 frs.
---------d°------- approximative pour 1939 :	2.510.000 -
Economie annuelle approximative	630.000 frs.
soit en 10 ans ----------	6.300.000 frs.

La Société Nord-Lumière (Le Triphasé) fournit l'énergie électrique nécessaire aux installations de la S.N.C.F. à la gare de Paris-Est et à diverses gares de la banlieue parisienne en vertu d'un traité en date du 24 juillet 1913 modifié par les avenants des 17 novembre 1916, 24 février 1921, 24 janvier 1929, 6 février 1930 et 23 avril 1931.

Pour appliquer à ces fournitures les dispositions de l'Avenant N° 2 au cahier des charges de la concession d'Etat octroyée à ce secteur le 26-3-1930 (Approuvé par Décret du 13 janvier 1938) et déjà modifié par l'Avenant N° 1 au dit cahier des charges - (approuvé par Décret du 26 juillet 1933). les parties se sont mises d'accord pour établir un nouvel avenant (N° 6) au traité précité.

La tarification de cet avenant est plus avantageuse que la tarification des contrats en vigueur.

.....

En effet, en 1938 pour une consommation annuelle de 5.538.000 Kwh, il a été versé au Secteur une somme de 3.144.344 fr 90 ce qui fait ressortir le prix de revient moyen du Kwh à 0 fr 5677 alors qu'en application du nouvel avenant, la dépense aurait été réduite à 2.510.480 fr 85 ce qui conduit à un prix de revient moyen du Kwh de 0 fr 4533.

L'économie annuelle résultant de l'application de la nouvelle tarification est de l'ordre de 630.000 frs et celle-ci est applicable avec effet rétroactif du 1er janvier 1937.

La période en cours expirera le 31 décembre 1946, faute de dénonciation 6 mois avant cette date, le contrat se continuera par tacite reconduction par période de trois (3) Années.

Il est proposé au Conseil d'Administration de vouloir bien approuver cet Avenant.

Le Chef du Service de la Voie et des Bâtiments,

Signé : RIDET.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

-:-:-:-:-

Conseil d'Administration

-:-:-

Séance du 21 juin 1939

-:-:-

III - Marchés et Commandes

7923 3°) Marché avec la Société de DIETRICH pour la fourniture de 5 autorails à gazogène et d'organes de rechange (10.150.880 fr) — Rapporteur : M. JACQUET.

[illegible]

CONSEIL D'ADMINISTRATION
du 21 JUIN 1939 193
" Marchés et Commandes"
(Question 7 juin 1939
N°3

gv

SOCIETE NATIONALE
DES
CHEMINS DE FER FRANCAIS

Service Central
du Matériel

7923

RAPPORT AU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Marché de gré à gré pour la fourniture de 5 autorails de DIETRICH à gazogène

---

Par Dépêche du 3 février 1939, M. le Ministre des Travaux Publics a autorisé la S.N.C.F. à soumettre à la Commission des Marchés des projets de contrats relatifs à la fourniture d'autorails dont le Constructeur était désigné, notamment :

- 5 autorails de DIETRICH à gazogène.

Ces engins sont prévus, à quelques perfectionnements près, semblables à une série prototype de 3 unités commandée en octobre 1936.

Cependant, la valeur actuelle du matériel nouveau, 1.890.000 fr, ne saurait être déduite du prix de 755.000 fr, consenti en octobre 1936 par le même Constructeur; il s'agissait, en effet, à cette époque, d'autorails prototypes pour lesquels aucun prix de revient sérieux n'avait pu être établi.

Par contre, les indications données par l'analyse des prix élémentaires de fournitures entrant dans la construction nous ont permis de négocier le prix de l'autorail à gazogène par comparaison avec celui des autorails de DIETRICH à moteurs Diesel 320 CV, récemment approuvé par la Commission des Marchés et s'élevant à 1.760.000 fr.

Nous avons eu l'assurance que ces 2 types d'autorails conduisaient sensiblement au même prix de revient lorsque les boites de vitesses (type Mylius) étaient commandées en Allemagne, soit environ 1.845.000 fr, bénéfice non compris. Mais alors que, pour les autorails à moteur diesel dont le type est courant, le Constructeur a pu, depuis un certain temps, s'équiper en vue de la fabrication des boites de vitesses, l'obligation qui lui est faite de construire en France un petit nombre de boites d'un modèle spécial entraîne un supplément sur le prix de l'autorail à gazogène. .....

L'augmentation correspondante est de 20.000 fr, chiffre indiqué par de DIETRICH, comme montant de la moins-value unitaire qu'il aurait consentie dans le cas où il aurait été autorisé à importer les 5 boites de vitesses.

A ce supplément s'ajoute une provision de 33.000 fr représentant, par rapport au prix de revient brut, une marge qui nous paraît acceptable.

La somme de ces différents éléments conduirait ainsi au prix de 1.898.000 fr.

Mais le prix ainsi évalué comprend, selon le Constructeur, une part destinée à le couvrir contre les aléas de la formule de révision.

Nous avons cherché à obtenir que cette marge de sécurité soit justement équilibrée avec l'importance du seuil de révision et de la part raisonnable que nous désirions conserver. La solution à laquelle nous nous sommes arrêtés : seuil de 3 %, part raisonnable de 10 %, a permis d'abaisser à 1.890.000 fr le prix définitif de l'autorail (1).

La valeur des organes de rechange a été discutée dans les mêmes conditions :

En ce qui concerne le moteur PANHARD de 270 CV au gaz pauvre, le prix de 272.000 fr peut paraître relativement élevé si on le rapporte à sa puissance d'utilisation.

Mais, étant donné que ce même type de moteur équipe des MICHELINES où il développe 420 CV à l'essence, il convient d'estimer que, sur cette base, le prix ressort à 650 fr par CV, chiffre tout à fait acceptable par comparaison avec des moteurs similaires.

Il est demandé au Conseil d'Administration d'approuver ce projet de marché.

Signé : J. LEVY

---

(1) Prix qui deviendrait 1.870.000 fr si, comme il est dit plus haut, les Etablissements de DIETRICH étaient autorisés à importer d'Allemagne les 5 boites de vitesses.

CONSEIL D'ADMINISTRATION
du 21 JUIN 1939 193
"Marchés et Commandes"
(Question 7 juin 1939
9-3

gv

SOCIETE NATIONALE
DES
CHEMINS DE FER FRANCAIS

Service Central
du Matériel

7923

RAPPORT AU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Marché de gré à gré pour la fourniture de 5 autorails de DIETRICH à gazogène

---

Par Dépêche du 3 février 1939, M. le Ministre des Travaux Publics a autorisé la S.N.C.F. à soumettre à la Commission des Marchés des projets de contrats relatifs à la fourniture d'autorails dont le Constructeur était désigné, notamment :

- 5 autorails de DIETRICH à gazogène.

Ces engins sont prévus, à quelques perfectionnements près, semblables à une série prototype de 3 unités commandée en octobre 1936.

Cependant, la valeur actuelle du matériel nouveau, 1.890.000 fr, ne saurait être déduite du prix de 755.000 fr, consenti en octobre 1936 par le même Constructeur; il s'agissait, en effet, à cette époque, d'autorails prototypes pour lesquels aucun prix de revient sérieux n'avait pu être établi.

Par contre, les indications données par l'analyse des prix élémentaires de fournitures entrant dans la construction nous ont permis de négocier le prix de l'autorail à gazogène par comparaison avec celui des autorails de DIETRICH à moteurs Diesel 320 CV, récemment approuvé par la Commission des Marchés et s'élevant à 1.760.000 fr.

Nous avons eu l'assurance que ces 2 types d'autorails conduisaient sensiblement au même prix de revient lorsque les boites de vitesses (type Mylius) étaient commandées en Allemagne, soit environ 1.845.000 fr, bénéfice non compris. Mais alors que, pour les autorails à moteur diesel dont le type est courant, le Constructeur a pu, depuis un certain temps, s'équiper en vue de la fabrication des boites de vitesses, l'obligation qui lui est faite de construire en France un petit nombre de boites d'un modèle spécial entraîne un supplément sur le prix de l'autorail à gazogène. .....

L'augmentation correspondante est de 20.000 fr, chiffre indiqué par de DIETRICH, comme montant de la moins-value unitaire qu'il aurait consentie dans le cas où il aurait été autorisé à importer les 5 boites de vitesses.

A ce supplément s'ajoute une provision de 33.000 fr représentant, par rapport au prix de revient brut, une marge qui nous paraît acceptable.

La somme de ces différents éléments conduirait ainsi au prix de 1.898.000 fr.

Mais le prix ainsi évalué comprend, selon le Constructeur, une part destinée à le couvrir contre les aléas de la formule de révision.

Nous avons cherché à obtenir que cette marge de sécurité soit justement équilibréeavec l'importance du seuil de révision et de la part raisonnable que nous désirions conserver. La solution à laquelle nous nous sommes arrêtés : seuil de 3 %, part raisonnable de 10 %, a permis d'abaisser à 1.890.000 fr le prix définitif de l'autorail (1).

La valeur des organes de rechange a été discutée dans les mêmes conditions :

En ce qui concerne le moteur PANHARD de 270 CV au gaz pauvre, le prix de 272.000 fr peut paraître relativement élevé si on le rapporte à sa puissance d'utilisation.

Mais, étant donné que ce même type de moteur équipe des MICHELINES où il développe 420 CV à l'essence, il convient d'estimer que, sur cette base, le prix ressort à 650 fr par CV, chiffre tout à fait acceptable par comparaison avec des moteurs similaires.

Il est demandé au Conseil d'Administration d'approuver ce projet de marché.

Signé : J. LEVY

---

(1) Prix qui deviendrait 1.870.000 fr si, comme il est dit plus haut, les Etablissements de DIETRICH étaient autorisés à importer d'Allemagne les 5 boites de vitesses.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du 21 juin 1939

V - Logements mis par la S.N.C.F. à la disposition de son personnel -

Pr. [illegible] CA [illegible]

Ouradou – [illegible]

[illegible] ~~[illegible]~~ [illegible]

[illegible] 1645,50 ... [illegible] 25 [illegible]

[illegible] 25 m [illegible].

[illegible] 825 à 18 ...

[illegible]

Pr. Ouradou [illegible]

[illegible]

Jacquet. [illegible]

10% [illegible] 5% [illegible] ..

[illegible] .. Pr. [illegible].

[illegible] 10% = 3 [illegible] 5% = 1'50 .. [illegible]

[illegible] Pr. [illegible].

Ad..

	Nard	Esr	Bang progress	Ampurias		HBB Brandy legulieu	210 Cof.s
	—	—	—	Esr		—	
1 Pesc.	876	996	1680	800 ave 1 wyo		1361.00	
2 Pesc	1092	1248	1920	700 F	60%	1637.50	
3 Pesc	1308	1500	2400	900	60%	1936.70	

1v

CONSEIL D'ADMINISTRATION
du 21 JUIN 1939 193
(Question N° V)

SOCIETE NATIONALE
DES
CHEMINS DE FER FRANCAIS

16 juin 1939

Fixation du taux du loyer des logements mis par la S.N.C.F. à la disposition du personnel -

RAPPORT AU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Les règles relatives à la fixation du taux du loyer des logements mis par la S.N.C.F. à la disposition de son personnel sont encore celles des anciens Réseaux; elles différaient assez notablement d'un Réseau à l'autre.

D'autre part, les taux des loyers pratiqués par les Régions sont loin d'assurer la couverture normale des charges d'amortissement et d'entretien des immeubles; ainsi que le montre le tableau ci-dessous, le déficit annuel qui en résulte pour la S.N.C.F. est de l'ordre de 62 millions.

	Montant des charges pour 1937		Nombre approximatif de logements	Total des loyers encaissés en 1937	Déficit d'exploitation
	Intérêt et amortissement du capital	Dépenses d'entretien			
NORD	23 M,500	5 M,700	7.000	8 M,350	20 M,850
EST (ancien Est	13 ,070	2 ,680	6.500	6 ,240	9 ,510
) ancien A.L.	3 ,200	0 ,800	3.000	2 ,050	1 ,950
OUEST	6 ,370	0 ,730	4.800	6 ,050	1 ,050
SUD-EST(1)....	34 ,700	5 ,000	8,900	11 ,670	28 ,030
SUD-OUEST	2 ,420	0 ,980	3.100	2 ,600	0 ,800
	83 ,260	15 ,890	33.300	36 ,960	62 ,190
	99 M. 150				

(1) Y compris les immeubles de la Caisse des Retraites.

.....

On ne peut envisager la résorption totale de ce déficit (1.870 fr en moyenne par logement) sans recourir à des taux de loyer prohibitifs. Mais il est possible de le réduire en relevant les taux de location en vigueur à un niveau raisonnable (1). Il serait, d'autre part, rationnel d'établir pour l'ensemble des agents logés de gré à gré, un tarif unique qui ferait disparaître les différences très sensibles existant actuellement entre les diverses Régions ainsi que le montre le tableau ci-après, où figurent également lex maxima actuels des loyers des habitations à Bon Marché tels qu'ils ont été fixés par le décret du 27 avril 1937 :

.....

(1) La législation des loyers n'est pas applicable aux immeubles du Domaine public.

Consistance du logement	Loyer annuel des logements situés dans des constructions en dur (1)													
	NORD		EST				SUD - EST		OUEST 1°Catégorie seulement Ag^ts des éch. 1 à 7		HABITATIONS A BON MARCHE (2)			
			Ancien EST		Ancien A.L.						Province		Région parisienne	
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	Col.	Ind.	Col.	Ind.
Cuisine et 1 pièce	"	"	"	"	"	"	"	"	606	1236	917	1100	1108	1330
Salle commune et 1 pièce	540	876	540	996	"	"	600	1000	816	1644	1070	1284	1293	1552
Cuisine et 2 pièces	"	"	"	"	"	"	"	"	816	1644	1222	1466	1583	1900
Salle commune et 2 pièces	888	1092	792	1248	"	"	900	1500	1026	2052	1426	1711	1847	2216
Cuisine et 3 pièces.....	"	"	"	"	"	"	"	"	1026	2052	1529	1835	1900	2280
Salle commune et 3 pièces	1044	1308	1044	1500	648	984	1200	2000	1236	2460	1784	2141	2217	2660
Cuisine et 4 pièces	"	"	"	"	"	"	"	"	1236	2460	1835	2202	2280	2736
Salle commune et 4 pièces	1212	1416	"	"	768	1104	1500	2500	1428	2868	2141	2569	2660	3192
Cuisine et 5 pièces	"	"	"	"	"	"	"	"	1428	2868	2141	2569	2660	3192
Salle commune et 5 pièces	1380	1716	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

La relativité entre les minima et maxima du tableau ci-dessus correspond à peu près à celle des minima et maxima des indemnités de résidence.

o

o o .....

(1) Le loyer des maisons dites "Semi-provisoires" existant dans la Région du Nord, construites en bois et briques, est égal à 75% et celui des maisons en bois à 50% environ de celui des maisons construites en dur.

(2) Ces tarifs peuvent être majorés à concurrence de 20% pour tenir compte des charges et ne comprennent pas divers accessoires, tels que: buanderie, jardin, etc... qui peuvent être facturés en plus.

Le tarif unique que nous proposons d'appliquer à l'avenir et qui figure à l'Annexe au présent rapport est sensiblement égal à celui des locations consenties par les Sociétés ou Offices d'Habitations à Bon Marché et le chiffre du loyer demandé sera presque toujours inférieur au septième des ressources de l'agent-locataire, critérium généralement adopté pour déterminer la part raisonnable des charges de logement dans le budget familial.

La réduction du déficit que ces taux permettront d'obtenir atteindra 18 millions environ lorsque le nouveau tarif aura son plein effet.

Toutefois, les nouveaux taux proposés étant parfois très supérieurs aux taux actuels, notamment sur les Régions du NORD et de l'EST, nous proposons d'adopter les mesures transitoires ci-après : les taux actuels seront tout d'abord majorés de 10% à partir du 1er juillet 1939; ils seront également majorés , à partir de cette même date, de la moitié des augmentations du traitement fixe dont bénéficieront les intéressés : les majorations seront naturellement limitées au chiffre nécessaire pour atteindre le taux nouveau du loyer.

La réduction du déficit qui résultera de la majoration de 10% à partir du 1er juillet 1939 sera de l'ordre de 3 millions.

Le Directeur Général,

LE BESNERAIS.

St

[redacted]

FIXATION DU TAUX DES LOYERS DES LOGEMENTS
MIS PAR LA S.N.C.F. A LA DISPOSITION DE SON PERSONNEL.

Dispositions générales.

Les loyers des logements mis par la S.N.C.F. à la disposition de son personnel sont, à dater du 1er juillet 1939, fixés, en principe, comme il est indiqué dans le tableau ci-après.

Les taux indiqués ne comprennent par les fournitures d'eau, de gaz, d'électricité ou de combustibles; ces fournitures sont facturées d'après les quantitées consommées soit au compteur, soit à forfait.

Consistance des logements	Taux des loyers annuels dans les localités où l'indemnité de résidence[1] est comprise entre:											
	0 et 871f,20		1.016f,40 et 1.742f,40		1.887f,60 et 2.613f,60		2.758f,80 et 3.049f,20		3.194f,40 et 3.339f,60		3.484f,80 et 3.630f,00	
A - Chambres de célibataires.....(nues.....	300		300		360		360		420		480	
(meublées.	480		480		540		540		600		660	
B - Logements ordinaires dans des maisons en: et comprenant:	Dur	Bois[2]	Dur	Bois[2]	Dur	Bois[2]	Dur	Bois[2]	Dur	Bois[2]	Dur	Bois[2]
Cuisine et 1 pièce (Pavillon.....	780.	420.	1.020.	540.	1.200.	600.	1.320.	660.	1.440.	720.	1.560.	780.
(Collectif.....	720.	"	900.	"	1.080.	"	1.200.	"	1.320.	"	1.440.	"
Salle commune et 1 pièce (Pavillon.....	900.	480.	1.140.	600.	1.320.	660.	1.440.	720.	1.680.	840.	1.860.	960.
(Collectif.....	840.	"	1.020.	"	1.200.	"	1.320.	"	1.500.	"	1.680.	"
Cuisine et 2 pièces (Pavillon.....	1.080.	540.	1.260.	660.	1.440.	720.	1.680.	840.	1.860.	960.	2.100.	1.080.
(Collectif.....	960.	"	1.140.	"	1.320.	"	1.500.	"	1.680.	"	1.920.	"
Salle commune et 2 pièces (Pavillon.....	1.200.	600.	1.380.	720.	1.560.	780.	1.860.	960.	2.100.	1.080.	2.400.	1.200.
(Collectif.....	1.080.	"	1.260.	"	1.440.	"	1.680.	"	1.920.	"	2.160.	"
Cuisine et 3 pièces (Pavillon.....	1.320.	660.	1.560.	780.	1.860.	960.	2.100.	1.080.	2.400.	1.200.	2.640.	1.320.
(Collectif.....	1.200.	"	1.440.	"	1.680.	"	1.920.	"	2.160.	"	2.400.	"
Salle commune et 3 pièces (Pavillon.....	1.440.	720.	1.740.	900.	1.980.	1.020.	2.220.	1.140.	2.580.	1.320.	2.880.	1.440.
(Collectif.....	1.320.	"	1.560.	"	1.800.	"	2.040.	"	2.340.	"	2.640.	"
Cuisine et 4 pièces (Pavillon.....	1.560.	780.	1.920.	960.	2.220.	1.140.	2.520.	1.260.	2.820.	1.440.	3.180.	1.620.
(Collectif.....	1.440.	"	1.740.	"	2.040.	"	2.280.	"	2.580.	"	2.880.	"
Salle commune et 4 pièces (Pavillon.....	1.740.	900.	2.040.	1.020.	2.460.	1.260.	2.760.	1.380.	3.120.	1.560.	3.420.	1.740.
(Collectif.....	1.560.	"	1.860.	"	2.220.	"	2.520.	"	2.820.	"	3.120.	"
Cuisine et 5 pièces (Pavillon.....	1.860.	960.	2.160.	1.080.	2.580.	1.320.	2.880.	1.440.	3.300.	1.680.	3.720.	1.860.
(Collectif.....	1.680.	"	1.980.	"	2.340.	"	2.640.	"	3.000.	"	3.360.	"
Salle commune et 5 pièces (Pavillon.....	1.980.	1.020.	2.400.	1.200.	2.760.	1.380.	3.180.	1.620.	3.540.	1.800.	3.960.	1.980.
(Collectif.....	1.800.	"	2.160.	"	2.520.	"	2.880.	"	3.240.	"	3.600.	"
C - Logements pour agents dirigeants comprenant: cuisine, toilette ou salle de bains, W.C., et:	sans chauffage central	avec chauffage cent.[3]	sans chauffage central	avec chauffage centr.[3]	sans chauffage central	avec chauffage centr.[3]	sans chauffage central	avec chauffage centr.[3]	sans chauffage central	avec chauffage centr.[3]	sans chauffage central	avec chauffage centr.[3]
2 pièces (Pavillon.....	1.800.	1.980.	1.860.	2.040.	1.980.	2.220.	2.340.	2.580.	2.880.	3.180.	3.840.	4.140.
(Collectif.....	1.620.	1.800.	1.680.	1.860.	1.800.	2.040.	2.100.	2.340.	2.640.	2.940.	3.480.	3.780.
3 pièces (Pavillon.....	2.220.	2.460.	2.340.	2.580.	2.520.	2.820.	3.000.	3.300.	3.720.	4.080.	4.800.	5.160.
(Collectif.....	2.040.	2.280.	2.100.	2.340.	2.280.	2.580.	2.700.	3.000.	3.360.	3.720.	4.380.	4.740.
4 pièces (Pavillon.....	2.880.	3.180.	3.060.	3.360.	3.360.	3.720.	3.960.	4.320.	4.860.	5.280.	6.180.	6.600.
(Collectif.....	2.640.	2.940.	2.760.	3.060.	3.060.	3.420.	3.600.	3.960.	4.440.	4.860.	5.640.	6.060.
5 pièces (Pavillon.....	3.720.	4.140.	3.960.	4.380.	4.500.	4.980.	5.280.	5.760.	6.420.	6.960.	7.920.	8.460.
(Collectif.....	3.360.	3.780.	3.600.	4.020.	4.080.	4.560.	4.800.	5.280.	5.820.	6.360.	7.200.	7.740.

(1) - Y compris les deux majorations successives de 10 % de juin 1937 et de janvier 1938.
(2) - Les constructions en matériaux légers tels que fibro-ciment, carreaux de plâtre, etc.... sont assimilées aux maisons en bois.
(3) - Le loyer ci-dessous ne tient compte que de l'installation proprement dite, le chauffage des locaux étant facturé en sus ~~(article~~
NOTA. - Les loyers des maisons dites "semi-provisoires" existant dans la Région du Nord notamment (constructions en bois et briques) est égal à 75 % du loyer fixé pour les constructions en dur, les chiffres obtenus après réduction étant arrondis arithmétiquement à des multiples de 5 fr.

Réductions. Les taux indiqués dans le tableau ci-contre s'appliquent à des logements comportant des installations individuelles de W.C., d'eau, de gaz et d'électricité et disposant soit d'un cellier, soit d'un grenier, soit d'une cave.

Les loyers des logements qui sont dépourvus de certaines de ces installations ou dont certaines pièces situées sous comble sont mansardées, sont réduits dans les conditions ci-après:

a) - Défaut d'installation individuelle de:	W.C. réduction	de 8 %
	Eau "	de 6 %
	Gaz "	de 6 %
	Electricité "	de 5 %

b) - Logements ne comportant aucune des installations ci-après: cellier, cave, grenier: réduction de 5 %.

c) - Pour une ou plusieurs pièces mansardées: réduction de 5 % par pièce mansardée.

d) - Logements de la catégorie C ne comportant pas de pièce à l'usage de salle de bains ou de cabinet de toilette ou dont le cabinet de toilette n'est pas muni au moins d'un lavabo avec arrivée d'eau et évacuation des eaux usées: réduction de 5 %.

Ces diverses réductions peuvent se cumuler. Les chiffres obtenus après réduction sont arrondis au multiple supérieur de 5 francs.

Majorations. Les taux indiqués dans le tableau ci-contre sont majorés dans les conditions ci-après, lorsqu'indépendamment du logement le locataire dispose d'une ou plusieurs annexes ou d'un jardin:

.....

a) - Poulailler-clapier (1)	en bois-	Majoration	de 60f	par an
	en dur -	" "	de I20.	"
b) - Etable ou remise	en bois-	" "	de 60f	"
	en dur -	" "	de I20.	"
c) - Buanderie	en bois-	" "	de I20f	"
	en dur -	" "	de 240.	"
d) - Pigeonnier	en bois-	" "	de 60f	"
	en dur -	" "	de I20.	"
e) - Jardin	jusqu'à 200 mq.	"	60f	"
	au-dessus de 200 mq.		I20.	"

f) - Chambre de bonne (logements type C)majoration 600 fr.

Familles nombreuses.

Les agents qui ont 5 ou 6 enfants donnant droit à l'allocation pour charges de famille et qui occupent un logement de plus de quatre pièces (cuisine ou salle commune comprise) paient le loyer correspondant à un logement comprenant une chambre de moins que celui qu'ils occupent.

Ceux qui ont plus de 6 enfants donnant droit à l'allocation pour charges de famille, ne paient que le loyer correspondant à un logement de 4 pièces (cuisine ou salle commune comprise).

Agents logés au I/IOe du traitement.

Les dispositions qui précèdent ne s'appliquent, en principe, qu'aux agents logés de gré à gré.

Toutefois, les agents logés moyennant une retenue du I/IOe du traitement ne paient que le loyer fixé ci-dessus,

.....

(1) - Les poulaillers, clapiers en dur ancien modèle existant sur la Région du Nord sont assimilés aux poulaillers-clapiers en bois.

lorsqu'il est inférieur pour le logement qu'ils occupent, à cette retenue du I/IOe.

Dérogations. Il peut être exceptionnellement dérogé à ces dispositions :

I° - si l'application des règles ci-dessus conduit à fixer des taux de loyers nettement supérieurs à ceux pratiqués dans la même localité pour des logements analogues;

2° - si l'état de vétusté du logement ou ses conditions d'accès le justifient.

Dans ces divers cas, le Directeur de l'Exploitation de la Région adresse au Directeur Général (Service Central du Personnel) les propositions utiles.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

-:-:-:-:-

Conseil d'Administration

-:-:-

Séance du 21 juin 1939

-:-:-

VII - Emprunts à long terme : Compte rendu de M. LE BESNERAIS.

distribuée au CD

Ministère
des
Finances

Direction du Mouvement
Général des Fonds

N° 9.687

Paris, le 9 juin 1939

Monsieur le Président,

Par lettre en date du ~~24~~ 11 mai 1939, vous avez bien voulu appeler mon attention sur l'intérêt qu'il y aurait à assurer par des emprunts à long terme la couverture des dépenses d'établissement de la S.N.C.F. Vous seriez d'autant plus heureux de procéder le plus tôt possible à une émission d'obligations sur le marché que, pour bénéficier de la réduction de moitié de l'impôt sur le revenu des capitaux mobiliers édictée par le décret du 31 décembre 1938, les emprunts doivent être émis avant le 1er août 1939.

Vous me demandez, en conséquence, d'accorder à la S.N.C.F., le plus tôt qu'il sera possible, et tout au moins suffisamment à temps pour que l'opération puisse être réalisée avant le 1er août 1939, l'autorisation de procéder à une émission d'obligations sur le marché.

J'ai l'honneur de vous faire savoir qu'en ce qui concerne les émissions publiques, ma politique ne s'est pas modifiée depuis le mois de novembre dernier, et que je ne crois pas qu'il soit opportun de procéder à des émissions successives de titres de l'Etat ou garantis directement ou indirectement par l'Etat.

L'Emprunt du Trésor qui vient d'être émis ne l'a été qu'à l'expiration du délai de six mois que je m'étais imparti. Il ne serait pas possible, dans les circonstances présentes, de procéder à un nouvel appel au marché avant un certain temps. C'est pourquoi je ne suis pas en mesure, à mon grand regret, de donner suite à la demande que vous avez présentée.

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

LE MINISTRE DES FINANCES :

Pour le Ministre et par autorisation
Le Conseiller d'Etat
Directeur du Mouvement Général des Fonds

.....

Monsieur le Président de la Société Nationale des Chemins de fer français
88, rue Saint-Lazare; Paris.

1v

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

D 612/10

11 mai 1939

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous remettre ci-joint copie d'une lettre que j'adresse ce jour à M. le Ministre des Finances au sujet des émissions d'obligations de la S.N.C.F.

Je vous renouvelle, Monsieur le Ministre, l'assurance de mon très respectueux dévouement.

Le Président
du Conseil d'Administration,

signé : GUINAND.

Monsieur le Ministre des TRAVAUX PUBLICS.-

1v

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

D 612/10 11 mai 1939

Monsieur le Ministre,

Cette lettre a été distribuée le 14 décembre 1938

J'ai eu l'honneur, par une lettre en date du 9 décembre 1938, de vous demander si, l'interdiction légale d'émission résultant d'un décret-loi du 12 novembre 1938 ayant disparu en ce qui la concerne par suite de la hausse du cours en bourse des obligations des Réseaux et en particulier du type 6% 1936, la Société Nationale pouvait reprendre le placement à ses guichets des obligations du type susvisé.

Par une dépêche en date du 9 janvier dernier, vous avez bien voulu me faire connaître que le Gouvernemont avait décidé de suspendre, jusqu'à nouvel avis, toute émission à long terme sur le marché français pour le compte de l'Etat ou des emprunteurs bénéficiant de la garantie de l'Etat.

A l'heure actuelle, le délai de six mois que vous aviez assigné en principe à la suspension de ces émissions est sur le point d'expirer. Je me permets donc d'appeler aujourd'hui votre attention sur l'intérêt qu'il y aurait à assurer , par des emprunts à long terme, la couverture des dépenses d'établissement de la S.N.C.F., ce qui se traduirait, du reste, par une diminution à due concurrence des avances du Trésor.

Nous serions d'autant plus désireux de procéder le plus tôt possible à une émission d'obligations sur le marché que, pour bénéficier de la réduction de moitié du tarif de l'impôt sur le revenu des capitaux mobiliers édictés par le décret du 31 décembre 1938, les emprunts doivent être émis avant le 1er août 1939.

.....

Monsieur Paul REYNAUD
Ministre des Finances, 93, rue de Rivoli - PARIS (1er)

Je vous serais en conséquence très obligé de vouloir bien accorder à la S.N.C.F. , le plus tôt qu'il sera possible et tout au moins suffisamment à temps pour que l'opération puisse être réalisée avant le 1er août 1939, l'autorisation de procéder à une émission d'obligations sur le marché.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mon respectueux dévouement.

Le Président
du Conseil d'Administration,

signé: GUINAND.

lv.

Ministère des FINANCES

Direction
du Mouvement Général
des Fonds

Bureau A.3. (Chemins
) de fer

Société Nationale des
Chemins de fer

Emissions aux guichets

Paris, le 9 janvier 1939

Monsieur le Président,

Vous avez bien voulu porter à ma connaissance qu'en exécution des dispositions du décret-loi du 12 novembre 1938 relatif aux conditions d'émission des emprunts du Trésor et des emprunts bénéficiant de la garantie de l'Etat, la Société Nationale des Chemins de fer a suspendu dès le 14 novembre 1938 le placement aux guichets des obligations 6% 1936 des Grands Réseaux qui comportaient à cette époque un prix de placement inférieur de plus de 10% à la valeur nominale des titres.

L'état du marché financier s'étant depuis lors fortement amélioré, les obligations en question pourraient être actuellement placées avec une prime d'émission nettement inférieure à la marge maxima autorisée par le décret susvisé. Dans ces conditions et afin de recourir dans la moindre mesure possible aux avances du Trésor , pour couvrir tant l'arriéré des dépenses à fin 1937 que les dépenses d'établissement de 1938, vous avez demandé que la S.N.C.F. soit autorisée à ouvrir à nouveau ses guichets aux souscriptions d'obligations 6% 1936, tout au moins sous forme nominative et en remploi des titres nominatifs amortis. Ces émissions auraient à votre avis l'avantage de répondre aux besoins très particuliers de la clientèle obligataire des chemins de fer et de vous permettre de garder avec cette clientèle un contact dont le maintien vous paraît nécessaire au succès des émissions à venir.

....

Monsieur le Président du Conseil d'Administration
de la Société Nationale des Chemins de fer français ,
Direction des Services Financiers
17, rue de Londres
PARIS

J'ai l'honneur de vous informer que, sans méconnaître la valeur des arguments invoqués à l'appui de votre demande, je ne puis, pour l'instant, envisager de donner à cette dernière, une suite favorable. En effet, le Gouvernement a décidé, en vue de favoriser l'abaissement du loyer de l'argent, de suspendre jusqu'à nouvel avis toute émission à long terme, sur le marché français, pour le compte de l'Etat ou des emprunteurs bénéficiant de la garantie de l'Etat, et ceci quels que soient la forme ou les motifs de l'émission y compris le cas de renouvellement de titres amortis.

Le Gouvernement attache à cet égard une grande importance à ce que toutes les disponibilités en quête d'emploi puissent s'investir au maximum sur le marché financier et répondre, à des conditions moins onéreuses, à la demande de capitaux des entreprises particulières.

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

Le Ministre des Finances,
Pour le Ministre et par autorisation,
Le Conseiller d'Etat
Directeur du Mouvement Général des Fonds,

signé : RUEFF.

MINISTERE DES FINANCES

Direction du Mouvement général
des Fonds.

N° 9.687

PARIS, le 9 Juin 1939

M Grelat avez vous inscrit cette question, à titre de compte rendu, à l'ordre du jour du Conseil du 21 ? [illegible]

COPIE pour Monsieur FILIPPI

Monsieur le Président,

2 lettres au prochain Conseil compte rendu

Par lettre en date du 24 Mai1939, vous avez bien voulu appeler mon attention sur l'intérêt qu'il y aurait à assurer par des emprunts à long terme la couverture des dépenses d'établissement de la S.N.C.F. Vous seriez d'autant plus heureux de procéder le plus tôt possible à une émission d'obligations sur le marché que, pour bénéficier de la réduction de moitié de l'impôt sur le revenu des capitaux mobiliers édictée par le décret du 31 décembre 1938, les emprunts doivent être émis avant le 1er août 1939.

Vous me demandez, en conséquence, d'accorder à la S.N.C.F., le plus tôt qu'il sera possible, et tout au moins suffisamment à temps pour que l'opération puisse être réalisée avant le 1er août 1939, l'autorisation de procéder à une émission d'obligations sur le marché.

J'ai l'honneur de vous faire savoir qu'en ce qui concerne les émissions publiques, ma politique ne s'est pas modifiée depuis le mois de novembre dernier, et que je ne crois pas qu'il soit opportun de procéder à des émissions successives de titres de l'Etat ou garantis

Monsieur le Président de la
Société Nationale des Chemins de fer français,
88, rue Saint-Lazare - PARIS (9e)

directement ou indirectement par l'Etat.

L'Emprunt du Trésor qui vient d'être émis ne l'a été qu'à l'expiration du délai de six mois que je m'étais imparti. Il ne serait pas possible, dans les circonstances présentes, de procéder à un nouvel appel au marché avant un certain temps. C'est pourquoi je ne suis pas en mesure, à mon grand regret, de donner suite à la demande que vous avez présentée .

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

LE MINISTRE DES FINANCES :

Pour le Ministre et par autorisation

Le Conseiller d'Etat
Directeur du mouvement général des fonds

.....

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du 21 juin 1939

- Questions diverses -

bh

D'ac.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du 21 juin 1939

-Questions diverses

- Représentation de la S.N.C.F. au Conseil d'Administration du Port Autonome de Strasbourg.

1 ex a été envoyé à tous les membres du CA -

8 juin 1939

D E S I G N A T I O N

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

NOTE pour le CONSEIL d'ADMINISTRATION

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

Cette désignation doit être soumise au Ministre des Travaux Publics.

SOCIÉTÉ NATIONALE
DES
CHEMINS DE FER FRANÇAIS

8.6.39

Monsieur le Directeur Général :

M. Gouze
d'accord
Lry

Comme suite à votre note, j'ai préparé les deux propositions ci jointes :

– la 1ère (Cie Gde du Rhin) serait traitée au prochain Comité, sans inscription à l'ordre du jour ; le Président en parlerait dans les questions diverses ;

– pour la seconde – port de Strasbourg – M. Cezaent réclame une délibération du Conseil : la note préparée serait distribuée avant la séance.

Si vous êtes d'accord, je ferai le nécessaire.

Votre respectueux dévoué :

P. Jouy

J.6.39

Mr Closet

Lucre de faire distribuer la note
relative à Strasbourg (questions diverses Conseil)
- et de mettre l'autre dans le dossier
des "questions diverses" du Comité p.
Président, avec un double pour
celui de Mr le Bernard -

Bien à vous

R Jay

J.G.

8 JUIN 1939

CD

Gens Bureaux

M. L. Pr

LB

Filler

REPRESENTATION

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

---

NOTE pour le COMITE de DIRECTION

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

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

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

J.G.

8 JUIN 1939

CA
Quorum atteint
à Strasbourg
PC

DESIGNATION

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

NOTE pour le CONSEIL d'ADMINISTRATION

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

Cette désignation doit être soumise au Ministre des Travaux Publics.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS
88 RUE SAINT-LAZARE . PARIS IX . TÉL. TRINITÉ 73-00

LE SECRÉTAIRE GÉNÉRAL
DU
CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le 15 juin 19 39

DOSSIER

Monsieur l'Administrateur,

J'ai l'honneur de vous faire savoir, de la part de M. le Président, que le Conseil d'Administration se réunira **le mercredi 21 juin 1939, à 9 heures 30,** 88, rue Saint-Lazare.

Je vous adresse ci-joint l'ordre du jour de cette séance.

Veuillez agréer, Monsieur l'Administrateur, l'expression de mes sentiments respectueux et dévoués.

Signé : GRELAT

Monsieur Lettre adressée à tous les membres du Conseil d'Administration.-

CONSEIL D'ADMINISTRATION

du 21 juin 1959

Questions diverses

Représentation de la S.N.C.F. au Conseil d'Administration du Port autonome de Strasbourg.

Fichet remis à M. le Président GUIRAND et à M. le Vice-Président GRIMPRET, ainsi qu'à MM. LE BEGNERAIS et FILIPPI.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

du 21 juin 1939

Questions diverses

Représentation de la S.N.C.F. au Conseil d'Administration du Port autonome de Strasbourg.

Fichet remis à M. le Président GUINAND et à M. le Vice-Président GRIMPRET, ainsi qu'à MM. LE BESNERAIS et FILIPPI.

t

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

88 RUE SAINT-LAZARE . PARIS IX . TÉL. TRINITÉ 73-00

SECRÉTARIAT DE LA
DIRECTION GÉNÉRALE

D 732/207

PIÈCES JOINTES

le 15 Juin 19 39

Monsieur le Secrétaire Général
du Conseil d'Administration

M. le Directeur Général a décidé l'inscription de la question suivante à l'Ordre du Jour du Conseil d'Administration du 21 Juin 1939 :

- 6ème avenant au traité de fourniture d'énergie électrique aux gares de la S.N.C.F. (Région Est) situées dans la région de PARIS.

En vous remettant le dossier, je m'empresse de vous faire connaître que M. le Directeur Général a désigné M. RIDET, Chef du Service de la Voie et des Bâtiments (Région de l'Est), pour se tenir, le cas échéant, à la disposition du Rapporteur que M. le Président voudra bien désigner et dont je vous serais obligé de me faire connaître le nom dès que possible.

Le Secrétaire
de la Direction Générale,

610 M. R.

COPIE à M. le Chef du Service de la Voie et des Bâtiments de la Région de l'Est

rg

15 JUIN 1939 juin 39

Monsieur le Secrétaire de la Direction Générale

Comme suite à votre note du 15 juin, je vous informe que M. le Président a désigné M. CRESCENT pour rapporter l'affaire suivante devant le Conseil d'Administration du 21 juin prochain :

- 6ème avenant au traité avec la Société Nord-Lumière (Le Triphasé) pour fourniture d'énergie électrique nécessaire aux installations de la gare de Paris-Est et à diverses gares de la banlieue - Région Est - (redevance annuelle ramenée de 3.144.344 fr en 1938 à 2.510.000 fr environ pour 1939).

Signé : G. GRÉLAT

rg

15 JUIN 1939 juin 39

Monsieur le Secrétaire de la Direction Générale

Comme suite à votre note du 15 juin, je vous informe que M. le Président a désigné M. CRESCENT pour rapporter l'affaire suivante devant le Conseil d'Administration du 21 juin prochain :

- 6ème avenant au traité avec la Société Nord-Lumière (Le Triphasé) pour fourniture d'énergie électrique nécessaire aux installations de la gare de Paris-Est et à diverses gares de la banlieue - Région Est - (redevance annuelle ramenée de 3.144.344 fr en 1938 à 2.510.000 fr environ pour 1939).

Signé : G. BRÉLAN

rg

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

88 RUE SAINT-LAZARE . PARIS IX . TÉL. TRINITÉ 73-00

15 JUIN 1939

Le juin 1939

LE SECRETAIRE GÉNÉRAL
DU
CONSEIL D'ADMINISTRATION

Monsieur l'Administrateur,

M. le Président me charge de vous demander de bien vouloir rapporter devant le Conseil d'Administration du **21 juin 1939**, l'affaire suivante :

- **6ème avenant au traité avec la Société Nord-Lumière (Le Triphasé) pour fourniture d'énergie électrique nécessaire aux installations de la gare de Paris-Est et à diverses gares de la banlieue - Région Est - (redevance annuelle ramenée de 3.144.344 fr en 1938 à 2.510.000 fr environ pour 1939).**

Je vous transmets ci-joint le dossier de cette affaire en vous informant que **M. RIDET, Chef du Service de la Voie et des Bâtiments (Région de l'Est), 23, rue d'Alsace (Botzaris 48-80)** a été prié de se tenir à votre disposition pour vous fournir tous les renseignements complémentaires dont vous pourriez avoir besoin.

Veuillez agréer, Monsieur l'Administrateur, l'expression de mes sentiments respectueux et dévoués.

Signé : G. GRÉLAT

63805 M. R.

Monsieur **CRESCENT** Administrateur de la S.N.C.F.

rg

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

88 RUE SAINT-LAZARE . PARIS IX . TÉL. TRINITÉ 73-00

LE SECRETAIRE GÉNÉRAL
DU
CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le 15 JUIN 1939 juin 1939

Monsieur l'Administrateur,

M. le Président me charge de vous demander de bien vouloir rapporter devant le Conseil d'Administration du **21 juin 1939**, l'affaire suivante :

- **6ème avenant au traité avec la Société Nord-Lumière (Le Triphasé) pour fourniture d'énergie électrique nécessaire aux installations de la gare de Paris-Est et à diverses gares de la banlieue - Région Est - (redevance annuelle ramenée de 3.144.344 fr en 1938 à 2.510.000 fr environ pour 1939).**

Je vous transmets ci-joint le dossier de cette affaire en vous informant que **M. RIDET, Chef du Service de la Voie et des Bâtiments (Région de l'Est), 23, rue d'Alsace (Botzaris 48-80)** a été prié de se tenir à votre disposition pour vous fournir tous les renseignements complémentaires dont vous pourriez avoir besoin.

Veuillez agréer, Monsieur l'Administrateur, l'expression de mes sentiments respectueux et dévoués.

Signé : G. BRÉLAT

63805 M. R.

Monsieur **CRESCENT** Administrateur de la S.N.C.F.

1

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

88 RUE SAINT-LAZARE . PARIS IX . TÉL. TRINITÉ 73-00

SECRÉTARIAT DE LA
DIRECTION GÉNÉRALE
D 735/47

le 15 Juin 1939

1 dossier
PIÈCES JOINTES

Monsieur le Secrétaire Général
du Conseil d'Administration

M. le Directeur Général a décidé l'inscription de la question suivante à l'Ordre du Jour du Conseil d'Administration du 21 Juin 1939 :

- Travaux de la gare de NANTES.

En vous remettant le dossier, je m'empresse de vous faire connaître que M. le Directeur Général a désigné M. PORCHEZ pour se tenir, le cas échéant, à la disposition du Rapporteur que M. le Président voudra bien désigner et dont je vous serais obligé de me faire connaître le nom dès que possible.

Le Secrétaire
de la Direction Générale,

610 M. R.

COPIE à Monsieur le Directeur du Service Central des Installations Fixes -

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS
88 RUE SAINT-LAZARE . PARIS IX . TÉL. TRINITÉ 73-00

LE SECRETAIRE GÉNÉRAL
DU
CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le 15 JUIN 1939 juin 19 39

Monsieur l'Administrateur,

M. le Président me charge de vous demander de bien vouloir rapporter devant le Conseil d'Administration du **21 juin 1939** l'affaire suivante :

Gares de Nantes :
- **Déplacement de la ligne de Tours à Saint-Nazaire dans la traversée de la Ville de Nantes.**
- **Aménagement de la gare de Nantes-Orléans en gare centrale à voyageurs**
- **Suppression des passages à niveau de la rive gauche et aménagement de la gare Etat en gare centrale P.V. (235 M.)**

Je vous transmets ci-joint le dossier de cette affaire en vous informant que **M. PORCHEZ, Directeur du Service Central des Installations Fixes, 42, rue de Châteaudun (TRI. 29-94 et la suite)** a été prié de se tenir à votre disposition pour vous fournir tous les renseignements complémentaires dont vous pourriez avoir besoin.

Veuillez agréer, Monsieur l'Administrateur, l'expression de mes sentiments respectueux et dévoués.

Signé : G. GRÉLAT

63805 M. R.

Monsieur **René MAYER** Administrateur de la S.N.C.F.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS
88 RUE SAINT-LAZARE . PARIS IX . TÉL. TRINITÉ 73-00

LE SECRETAIRE GÉNÉRAL
DU
CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le 15 JUIN 1939 juin 19 39

Monsieur l'Administrateur,

M. le Président me charge de vous demander de bien vouloir rapporter devant le Conseil d'Administration du **21 juin 1939** l'affaire suivante :

Gares de Nantes :
- **Déplacement de la ligne de Tours à Saint-Nazaire dans la traversée de la Ville de Nantes.**
- **Aménagement de la gare de Nantes-Orléans en gare centrale à voyageurs**
- **Suppression des passages à niveau de la rive gauche et aménagement de la gare Etat en gare centrale P.V. (235 M.)**

Je vous transmets ci-joint le dossier de cette affaire en vous informant que **M. PORCHEZ, Directeur du Service Central des Installations Fixes, 42, rue de Châteaudun (TRI. 29-94 et la suite)** a été prié de se tenir à votre disposition pour vous fournir tous les renseignements complémentaires dont vous pourriez avoir besoin.

Veuillez agréer, Monsieur l'Administrateur, l'expression de mes sentiments respectueux et dévoués.

Signé : G. GRÉLAT

63805 M. R.

Monsieur **René MAYER** Administrateur de la S.N.C.F.

rg

15 JUIN 1939 juin 39

Monsieur le Secrétaire de la Direction Générale

Comme suite à votre note du 15 juin, je vous informe que M. le Président a désigné M. René MAYER pour rapporter l'affaire suivante devant le Conseil d'Administration du 21 juin prochain :

- Gares de Nantes :
  - Déplacement de la ligne de Tours à Saint-Nazaire dans la traversée de la Ville de Nantes.
  - Aménagement de la gare de Nantes-Orléans en gare centrale à voyageurs.
  - Suppression des passages à niveau de la rive gauche et aménagement de la gare Etat en gare centrale P.V. (235 M.)

Signé : G. GRÈLAT

rg

15 JUIN 1939 juin 39

Monsieur le Secrétaire de la Direction Générale

Comme suite à votre note du 15 juin, je vous informe que M. le Président a désigné M. René MAYER pour rapporter l'affaire suivante devant le Conseil d'Administration du 21 juin prochain :

- Gares de Nantes :
  - Déplacement de la ligne de Tours à Saint-Nazaire dans la traversée de la Ville de Nantes.
  - Aménagement de la gare de Nantes-Orléans en gare centrale à voyageurs.
  - Suppression des passages à niveau de la rive gauche et aménagement de la gare Etat en gare centrale P.V. (235 M.)

Signé : G. ORÉLAT

S

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

88 RUE SAINT-LAZARE . PARIS IX . TÉL. TRINITÉ 73-00

SECRÉTARIAT DE LA
DIRECTION GÉNÉRALE

Jacquel

Le 19 Juin 1939

Monsieur le Secrétaire Général
du Conseil d'Administration

M. le Directeur Général a décidé l'inscription de la question suivante à l'Ordre du Jour du Conseil d'Administration du 21 Juin 1939 :

- Marché de fourniture de 5 autorails de DIETRICH à gazogène.

En vous remettant le dossier, je m'empresse de vous faire connaître que M. le Directeur Général a désigné M. J. LEVY pour se tenir, le cas échéant, à la disposition du Rapporteur que M. le Président voudra bien désigner et dont je vous serais obligé de me faire connaître le nom dès que possible.

Le Secrétaire
de la Direction Générale,

610 M. R.

Copie à Monsieur le Directeur du Service Central du Matériel

7923

sur cie

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

~~Service Central~~
du Matériel

PARIS, le 7 JUIN 1939

RAPPORT AU CONSEIL D'ADMINISTRATION

DEMANDE D'APPROBATION
d'un marché de gré à gré pour la fourniture
de 5 autorails de DIETRICH à gazogène

Par Dépêche du 3 Février 1939, M. le Ministre des Travaux Publics a autorisé la S.N.C.F. à soumettre à la Commission des Marchés des projets de contrats relatifs à la fourniture d'autorails dont le Constructeur était désigné, notamment :

- 5 autorails de DIETRICH à gazogène.

Ces engins sont prévus, à quelques perfectionnements près, semblables à une série prototype de 3 unités commandée en Octobre 1936.

Cependant, la valeur actuelle du matériel nouveau, 1.890.000 Fr, ne saurait être déduite du prix de 755.000 Fr, consenti en Octobre 1936 par le même Constructeur; il s'agissait, en effet, à cette époque, d'autorails prototypes pour lesquels aucun prix de revient sérieux n'avait pu être établi.

Par contre, les indications données par l'analyse des prix élémentaires de fournitures entrant dans la construction nous ont permis de négocier le prix de l'autorail à gazogène par comparaison avec celui des autorails de DIETRICH à moteurs Diesel 320 CV, récemment approuvé par la Commission des Marchés et s'élevant à 1.760.000 Fr.

Nous avons eu l'assurance que ces 2 types d'autorails conduisaient sensiblement au même prix de revient lorsque les boîtes de vitesses (type Mylius) étaient commandées en Allemagne, soit environ 1.845.000 Fr, bénéfice non compris. Mais alors que, pour les autorails à moteur diesel dont le type est courant, le Constructeur a pu, depuis un certain temps, s'équiper en vue de la fabrication des boîtes de vitesses, l'obligation qui lui est faite de construire en France un petit nombre de boîtes d'un modèle spécial entraîne un supplément sur le prix de l'autorail à gazogène.

L'augmentation correspondante est de 20.000 Fr, chiffre indiqué par de DIETRICH, comme montant de la moins-value unitaire qu'il aurait consentie dans le cas où il aurait été autorisé à importer les 5 boîtes de vitesses.

A ce supplément s'ajoute une provision de 33.000 Fr représentant, par rapport au prix de revient brut, une marge qui nous paraît acceptable.

La somme de ces différents éléments conduirait ainsi au prix de 1.898.000 Fr.

Mais le prix ainsi évalué comprend, selon le Constructeur, une part destinée à le couvrir contre les aléas

de la formule de révision.

Nous avons cherché à obtenir que cette marge de sécurité soit justement équilibrée avec l'importance du seuil de révision et de la part raisonnable que nous désirions conserver. La solution à laquelle nous nous sommes arrêtés : seuil de 3 %, part raisonnable de 10 %, a permis d'abaisser à 1.890.000 Fr le prix définitif de l'autorail(1).

La valeur des organes de rechange a été discutée dans les mêmes conditions :

En ce qui concerne le moteur PANHARD de 270 CV au gaz pauvre, le prix de 272.000 Fr peut paraître relativement élevé si on le rapporte à sa puissance d'utilisation.

Mais, étant donné que ce même type de moteur équipe des MICHELINES où il développe 420 CV à l'essence, il convient d'estimer que, sur cette base, le prix ressort à 650 Fr par CV, chiffre tout à fait acceptable par comparaison avec des moteurs similaires.

Il est demandé au Conseil d'Administration d'approuver le projet de marché ~~ci-joint~~.

Signé : J. LEVY

---

(1) Prix qui deviendrait 1.870.000 Fr si, comme il est dit plus haut, les Etablissements de DIETRICH étaient autorisés à importer d'Allemagne les 5 boîtes de vitesses.

lv

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

88 RUE SAINT-LAZARE . PARIS IX . TÉL. TRINITÉ 73-00

LE SECRETAIRE GÉNÉRAL
DU
CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le 19 JUIN 1939 juin 1939

Monsieur l'Administrateur,

M. le Président me charge de vous demander de bien vouloir rapporter devant le Conseil d'Administration du 21 juin 1939 l'affaire suivante :

- **Marché de fourniture de 5 autorails de DIETRICH à gazogène**

Je vous transmets ci-joint le dossier de cette affaire en vous informant que **M. Jean LEVY, directeur du Service Central du Matériel, 20, rue de Rome, (Labor de 88-00 et la suite)** a été prié de se tenir à votre disposition pour vous fournir tous les renseignements complémentaires dont vous pourriez avoir besoin.

Veuillez agréer, Monsieur l'Administrateur, l'expression de mes sentiments respectueux et dévoués.

Signé : G. GRÉLAT

63805 M. R.

Monsieur **JACQUET** Administrateur de la S.N.C.F.

lv

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

88 RUE SAINT-LAZARE . PARIS IX . TÉL. TRINITÉ 73-00

LE SECRETAIRE GÉNÉRAL
DU
CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le 19 JUIN 1939 juin 1939

Monsieur l'Administrateur,

M. le Président me charge de vous demander de bien vouloir rapporter devant le Conseil d'Administration du **21 juin 1939** l'affaire suivante :

- **Marché de fourniture de 5 autorails de DIETRICH à gazogène**

Je vous transmets ci-joint le dossier de cette affaire en vous informant que **M. Jean LEVY, directeur du Service Central du Matériel, 20, rue de Rome, (Laborde 88-00 et la suite)** a été prié de se tenir à votre disposition pour vous fournir tous les renseignements complémentaires dont vous pourriez avoir besoin.

Veuillez agréer, Monsieur l'Administrateur, l'expression de mes sentiments respectueux et dévoués.

Signé : G. GRÉLAT

63805 M. R.

Monsieur **JACQUET** Administrateur de la S.N.C.F.

lv

19 JUIN 1939

juin 39

Monsieur le Secrétaire de la Direction Générale,

Comme suite à votre note du 19 juin, je vous informe que M. le Président a désigné M. JACQUET pour rapporter l'affaire suivante devant le Conseil d'Administration du 21 juin prochain :

- Marché de fourniture de 5 autorails de DIETRICH à gazogène.

Signé : G. GRÉLAT

lv

19 JUIN 1939

juin 39

Monsieur le Secrétaire de la Direction Générale,

Comme suite à votre note du 19 juin, je vous informe que M. le Président a désigné M. JACQUET pour rapporter l'affaire suivante devant le Conseil d'Administration du 21 juin prochain :

- Marché de fourniture de 5 autorails de DIETRICH à gazogène.

Signé : G. GRÉLAT

i

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

88 RUE SAINT-LAZARE . PARIS IX . TÉL. TRINITÉ 73-00

SECRÉTARIAT DE LA
DIRECTION GÉNÉRALE

Le 19 Juin 1939

1 dossier
PIÈCES JOINTES

Monsieur le Secrétaire Général
du Conseil d'Administration

M. le Directeur Général a décidé l'inscription de la question suivante à l'Ordre du Jour du Conseil d'Administration du 21 Juin 1939 :

- Fourniture d'éléments de piles et accessoires pour le 2ème semestre 1939.

En vous remettant le dossier, je m'empresse de vous faire connaître que M. le Directeur Général a désigné M. PORCHEZ pour se tenir, le cas échéant, à la disposition du Rapporteur que M. le Président voudra bien désigner et dont je vous serais obligé de me faire connaître le nom dès que possible.

Le Secrétaire
de la Direction Générale,

610 M. R.

COPIE à Monsieur le Directeur du Service Central des Installations Fixes.

7915

NB

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Service Central
des
Installations Fixes

- 7 JUIN 1939

Vts/eg[1] n° E 0013

R A P P O R T

au

Conseil d'Administration

au sujet de l'acquisition d'éléments de piles et d'accessoires destinés à l'entretien des installations de signalisation électrique de la S.N.C.F pendant le 2ème semestre de 1939

2 marchés de gré à gré

Fournisseurs :	Montants
Société "Le Carbone Lorraine"	14 135 907, 50 fr
Société de la "Pile Leclanché"	813 462, 50 fr

Les deux marchés présentés ont pour objet de couvrir les besoins de l'ensemble de la S.N.C.F. en éléments de piles et en accessoires destinés à l'entretien des installations de signalisation électrique pendant le 2ème semestre de 1939.

Ces fournitures consistent, au total, en :

....

Eléments complets :

46 000	éléments	de piles	type	130 - 1
15 000	-	-	-	270 - 1
77 000	-	-	-	270 - 4
153 000	-	-	-	AD 618
400	-	-	-	AD 218
6 300	-	-	-	AD 619 à 1 seul positif.

Accessoires

26 500	positifs	pour éléments de piles	AD 218
89 500	recharges	- -	AD 218
7 000	zincs	- -	AD 235
5 000	positifs	- -	AD 221
12 000	zincs	- -	AD 221

Jusque vers le milieu de l'année 1938, la Société "Le Carbone Lorraine", seule susceptible de fabriquer du matériel satisfaisant à nos conditions techniques, était consultée pour ce genre de fournitures.

Pour encourager d'autres firmes à étudier cette fabrication et pouvoir, dans l'avenir, faire appel à la concurrence, il a été passé successivement le 29 Août 1938 et le 7 Février 1939 après une période d'essais de laboratoire, des commandes de piles 130-1, 270-1 et 270-4, en quantités ne dépassant pas 10 000 éléments par type, à la Société de "La Pile Leclanché". Une partie de ces fournitures sont actuellement en service et les résultats obtenus montrent que

....

cette Société doit être en mesure de mettre au point la fabrication en série d'éléments répondant aux différents articles de nos spécifications techniques. Cette Société a donc été consultée pour le matériel correspondant.

En vue de laisser une grande latitude pour l'établissement de la commande, chacune des deux Sociétés précitées a été invitée à remettre, pour les éléments 130-1, 270-1 et 270-4, ses propositions pour des quantités variant entre le quart et les trois-quarts des besoins totaux.

Les prix indiqués sont les suivants :

Types d'éléments	Société "Le Carbone Lorraine"	Société Leclanché
AD 130-1	(20,20 fr pour 11 500 éléments (19,80 fr pour 34 500 -	(20,15 fr pour 11 500 éléments (19,90 fr pour 34 500 -
AD 270-1	(27,50 fr pour 3 750 éléments (27,00 fr pour 11 250 -	(27,45 fr pour 3 750 éléments (27,20 fr pour 11 250 -
AD 270-4	(29,65 fr pour 16 250 éléments (29,05 fr pour 48 750 -	(29,50 fr pour 16 250 éléments (29,20 fr pour 48 750 -

La différence en faveur de la Société Le Carbone-Lorraine est faible. Nous avons d'autre part intérêt à permettre à la Société Leclanché de poursuivre la fabrication de ces piles de manière à assurer encore à l'avenir une concurrence pour ce matériel. Il a donc été prévu de commander à la Société Le Carbone, qui a fait le meilleur prix, les trois quarts des besoins et un quart à la Société Leclanché.(1) Cette nouvelle commande constituera le prolongement des commandes d'essai déjà passées et rappelées ci-dessus.

....

(1) Par suite d'une addition faite après réception des offres à la liste du matériel à commander à la Société Le Carbone, pour des besoins urgents, les proportions des commandes passées à chaque fournisseur ne sont pas strictement celles ci-dessus.

Il est à remarquer en outre que la Société Nationale, poursuivant sa tâche d'unification des types d'appareils, a réduit encore, par rapport aux précédentes commandes, les modèles des piles à utiliser par les différentes Régions.

Les prix offerts par la Société Le Carbone Lorraine représentent, par rapport aux prix de la dernière commande passée en Février 1939 à cette Société, de légères hausses qui entraînent une majoration de 1,3% environ sur le montant des fournitures d'éléments complets et de 1,1% environ sur le montant des fournitures d'accessoires.

Ces majorations résultent des variations des indices de main d'oeuvre et matières et de l'application de la taxe d'armement, dont les incidences sont intervenues depuis le 30 Novembre 1938 jusqu'au 15 Mai 1939, dates respectives des remises de prix de la commande de Février 1939 et de la présente proposition de commande. L'application des formules de révision de prix insérées dans les marchés présentés, formules qui comportent une partie fixe de 15% et qui laissent une part de 10% de la variation à la charge du bénéficiaire de la révision, justifierait une majoration d'environ 1,5% sur le montant des fournitures d'éléments complets et de 1,4% sur le montant des fournitures d'accessoires.

Les prix offerts par les deux fournisseurs consultés sont acceptables et il est proposé au Conseil d'Administration d'approuver les deux marchés qui lui sont présentés.

Le Directeur,

rg

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

88 RUE SAINT-LAZARE . PARIS IX . TÉL. TRINITÉ 73-00

LE SECRETAIRE GÉNÉRAL
DU
CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le 19 JUIN 1939 juin 1939

Monsieur l'Administrateur,

M. le Président me charge de vous demander de bien vouloir rapporter devant le Conseil d'Administration du **21 juin 1939,** l'affaire suivante :

- **Fourniture d'éléments de piles et accessoires pour le 2ème semestre 1939.**

Je vous transmets ci-joint le dossier de cette affaire en vous informant que **M. PORCHEZ, Directeur du Service Central des Installations Fixes, 42, rue de Châteaudun, (Téléphone Trinité 29-94 et la suite),** a été prié de se tenir à votre disposition pour vous fournir tous les renseignements complémentaires dont vous pourriez avoir besoin.

Veuillez agréer, Monsieur l'Administrateur, l'expression de mes sentiments respectueux et dévoués.

Signé : G. GRÉLAT

63805 M. R.

Monsieur **CRESCENT** Administrateur de la S.N.C.F.

rg

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

88 RUE SAINT-LAZARE . PARIS IX . TÉL. TRINITÉ 73-00

LE SECRETAIRE GÉNÉRAL
DU
CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le 19 JUIN 1939 juin 1939

Monsieur l'Administrateur,

M. le Président me charge de vous demander de bien vouloir rapporter devant le Conseil d'Administration du **21 juin 1939,** l'affaire suivante :

- **Fourniture d'éléments de piles et accessoires pour le 2ème semestre 1939.**

Je vous transmets ci-joint le dossier de cette affaire en vous informant que **M. PORCHEZ, Directeur du Service Central des Installations Fixes, 42, rue de Châteaudun, (Téléphone Trinité 29-94 et la suite),** a été prié de se tenir à votre disposition pour vous fournir tous les renseignements complémentaires dont vous pourriez avoir besoin.

Veuillez agréer, Monsieur l'Administrateur, l'expression de mes sentiments respectueux et dévoués.

(Signé) G. GRÉLAT

63805 M. R.

Monsieur **CRESCENT** Administrateur de la S.N.C.F.

rg

19 JUIN 1939 juin 39

Monsieur le Secrétaire de la Direction Générale,

Comme suite à votre du 19 juin, je vous informe que M. le Président a désigné M. CRESCENT pour rapporter l'affaire suivante devant le Conseil d'Administration du 21 juin prochain :

- Fourniture d'éléments de piles et accessoires pour le 2ème semestre 1939.

(Sgné) G. TRÉLAT

rg

19 JUIN 1939 juin 39

Monsieur le Secrétaire de la Direction Générale,

Comme suite à votre du 19 juin, je vous informe que M. le Président a désigné M. CRESCENT pour rapporter l'affaire suivante devant le Conseil d'Administration du 21 juin prochain :

- Fourniture d'éléments de piles et accessoires pour le 2ème semestre 1939.

Signé : G. PRÉLAT

i

Juin 39

Monsieur le Secrétaire Général
du Conseil d'Administration

M. le Directeur Général a décidé l'inscription de la question suivante à l'Ordre du Jour du Conseil d'Administration du 21 Juin 1939 :

- Fourniture d'éléments de piles et accessoires pour le 2ème semestre 1939.

En vous remettant le dossier, je m'empresse de vous faire connaître que M. le Directeur Général a désigné M. PORCHEZ pour se tenir, le cas échéant, à la disposition du Rapporteur que M. le Président voudra bien désigner et dont je vous serais obligé de me faire connaître le nom dès que possible.

Le Secrétaire
de la Direction Générale,

Agne. Langley

COPIE à Monsieur le Directeur du Service Central des Installations Fixes.

i

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

88 RUE SAINT-LAZARE . PARIS IX . TÉL. TRINITÉ 73-00

SECRÉTARIAT DE LA
DIRECTION GÉNÉRALE

le 19 Juin 1939

Monsieur le Secrétaire Général
du Conseil d'Administration

M. le Directeur Général a décidé l'inscription de la question suivante à l'Ordre du Jour du Comité de Direction du 20 Juin et du Conseil d'Administration du 21 Juin :

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

Je m'empresse de vous faire connaître que M. le Directeur Général a désigné M. BARTH pour se tenir, le cas échéant, à la disposition du Rapporteur que M. le Président voudra bien désigner et dont je vous serais obligé de me faire connaître le nom dès que possible.

Le Secrétaire
de la Direction Générale,

610 M.R.

COPIE à Monsieur le Directeur du Service Central du Personnel.

Gr/Bn

sur cre

16 Juin 1939

SOCIETE NATIONALE
DES
CHEMINS DE FER FRANÇAIS

RAPPORT AU CONSEIL D'ADMINISTRATION

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

Fixation du taux du loyer des logements mis par la S.N.C.F. à la disposition du Personnel.

Les règles relatives à la fixation du taux du loyer des logements mis par la S.N.C.F. à la disposition de son personnel sont encore celles des anciens Réseaux; elles différaient assez notablement d'un Réseau à l'autre.

D'autre part, les taux des loyers pratiqués par les Régions sont loin d'assurer la couverture normale des charges d'amortissement et d'entretien des immeubles, ainsi que le montre le tableau ci-dessous, le déficit annuel qui en résulte pour la S.N.C.F. est de l'ordre de 62 millions.

	Montant des charges pour 1937		Nombre approximatif de logements	Total des loyers encaissés en 1937	Déficit d'exploitation.
	Intérêt et amortissement du capital.	Dépenses d'entretien			
NORD.....	23M, 500	5M,700	7.000	8M,350	20M, 850
EST (ancien Est	13 ,070	2 ,680	6.500	6, 240	9, 510
EST (ancien A.L.	3 ,200	0 ,800	3.000	2 ,050	1, 950
OUEST	6 ,370	0 ,730	4.800	6 ,050	1 , 050
SUD-EST (1)	34 ,700	5 ,000	8.900	11 ,670	28 , 030
SUD-OUEST.....	2 ,420	0 ,980	3.100	2 ,600	0 , 800
	83 ,260	15 ,890	33.300	36 ,960	62 , 190
	99M,150				

(1) y compris les immeubles de la Caisse des Retraites.

On ne peut envisager la résorption totale de ce déficit (1.870 fr. en moyenne par logement) sans recourir à des taux de loyer prohibitifs. Mais il est possible de le réduire en relevant les taux de location en vigueur à un niveau raisonnable (1). Il serait, d'autre part, rationnel d'établir pour l'ensemble des agents logés de gré à gré, un tarif unique qui ferait disparaître les différences très sensibles existant actuellement entre les diverses Régions ainsi que le montre le tableau ci-après, où figurent également les maxima actuels des loyers des habitations à Bon Marché tels qu'ils ont été fixés par le décret du 27 Avril 1937 :

Consistance du logement	Loyer annuel des logements situés dans des constructions en dur(1)													
	NORD		EST				SUD-EST		OUEST		HABITATIONS A BON MARCHE (2)			
			Ancien EST		Ancien A.L.				IºCatégorie seulement Agts des éch. 1 à 7		Province		Région parisienne	
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	Col.	Ind.	Col.	Ind.
Cuisine et 1 pièce.....	"	"	"	"	"	"	"	"	606	I236	9I7	II00	II08	I330
Salle commune et 1 pièce...	540	876	540	996	"	"	600	I000	8I6	I644	I070	I284	I293	I552
Cuisine et 2 pièces..	"	"	"	"	"	"	"	"	8I6	I644	I222	I466	I583	I900
Salle commune et 2 pièces..	888	I092	792	I248	"	"	900	I500	I026	2052	I426	I7II	I847	22I6
Cuisine et 3 pièces.....	"	"	"	"	"	"	"	"	I026	2052	I529	I835	I900	2280
Salle commune et 3 pièces..	I044	I308	I044	I500	648	984	I200	2000	I236	2460	I784	2I4I	22I7	2660
Cuisine et 4 pièces.....	"	"	"	"	"	"	"	"	I236	2460	I835	2202	2280	2736
Salle commune et 4 pièces..	I2I2	I4I6	"	"	768	II04	I500	2500	I428	2868	2I4I	2569	2660	3I92
Cuisine et 5 pièces.....	"	"	"	"	"	"	"	"	I428	2868	2I4I	2569	2660	3I92
Salle commune et 5 pièces..	I380	I7I6	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

La relativité entre les minima et maxima du tableau ci-dessus correspond à peu près à celle des minima et maxima des indemnités de résidence.

o o o

(1) La législation des loyers n'est pas applicable aux immeubles du Domaine public.

(1) - Le loyer des maisons dites "Semi-provisoires" existant dans la Région du Nord, construites en bois et briques, est égal à 75 % et celui des maisons en bois à 50 % environ de celui des maisons construites en dur.

(2) - Ces tarifs peuvent être majorés à concurrence de 20 % pour tenir compte des charges et ne comprennent pas divers accessoires, tels que: buanderie, jardin, etc...., qui peuvent être facturés en plus.

Le tarif unique que nous proposons d'appliquer à l'avenir et qui figure à l'Annexe au présent rapport est sensiblement égal à celui des locations consenties par les Sociétés ou offices d'Habitations à Bon Marché et le chiffre du loyer demandé sera presque toujours inférieur au septième des ressources de l'agent-locataire, critérium généralement adopté pour déterminer la part raisonnable des charges de logement dans le budget familial.

La réduction du déficit que ces taux permettront d'obtenir atteindra 18 millions environ lorsque le nouveau tarif aura son plein effet.

Toutefois, les nouveaux taux proposés étant parfois très supérieurs aux taux actuels, notamment sur les Régions du NORD et de l'EST, nous proposons d'adopter les mesures transitoires ci-après : les taux actuels seront tout d'abord majorés de 10 % à partir du 1er Juillet 1939; ils seront également majorés, à partir de cette même date, de la moitié des augmentations du traitement fixe dont bénéficieront les intéressés : les majorations seront naturellement limitées au chiffre nécessaire pour atteindre le taux nouveau du loyer.

La réduction du déficit qui résultera de la majoration de 10 % à partir du 1er Juillet 1939 sera de l'ordre de 3 millions.

Le Directeur Général,

Le Besnerais

St

[redacted]

FIXATION DU TAUX DES LOYERS DES LOGEMENTS
MIS PAR LA S.N.C.F. A LA DISPOSITION DE SON PERSONNEL.

Dispositions générales.

Les loyers des logements mis par la S.N.C.F. à la disposition de son personnel sont, à dater du 1er juillet 1939, fixés, en principe, comme il est indiqué dans le tableau ci-après.

Les taux indiqués ne comprennent par les fournitures d'eau, de gaz, d'électricité ou de combustibles; ces fournitures sont facturées d'après les quantitées consommées soit au compteur, soit à forfait.

Consistance des logements	Taux des loyers annuels dans les localités où l'indemnité de résidence[1] est comprise entre:											
	0 et 871f,20		1.016f,40 et 1.742f,40		1.887f,60 et 2.613f,60		2.758f,80 et 3.049f,20		3.194f,40 et 3.339f,60		3.484f,80 et 3.630f,00	
A - Chambres de célibataires.....(nues.....	300		300		360		360		420		480	
(meublées.	480		480		540		540		600		660	
B - Logements ordinaires dans des maisons en: et comprenant:	Dur	Bois[2]	Dur	Bois[2]	Dur	Bois[2]	Dur	Bois[2]	Dur	Bois[2]	Dur	Bois[2]
Cuisine et 1 pièce (Pavillon.....	780.	420.	1.020.	540.	1.200.	600.	1.320.	660.	1.440.	720.	1.560.	780.
(Collectif.....	720.	"	900.	"	1.080.	"	1.200.	"	1.320.	"	1.440.	"
Salle commune et 1 pièce (Pavillon.....	900.	480.	1.140.	600.	1.320.	660.	1.440.	720.	1.680.	840.	1.860.	960.
(Collectif.....	840.	"	1.020.	"	1.200.	"	1.320.	"	1.500.	"	1.680.	"
Cuisine et 2 pièces (Pavillon.....	1.080.	540.	1.260.	660.	1.440.	720.	1.680.	840.	1.860.	960.	2.100.	1.080.
(Collectif.....	960.	"	1.140.	"	1.320.	"	1.500.	"	1.680.	"	1.920.	"
Salle commune et 2 pièces (Pavillon.....	1.200.	600.	1.380.	720.	1.560.	780.	1.860.	960.	2.100.	1.080.	2.400.	1.200.
(Collectif.....	1.080.	"	1.260.	"	1.440.	"	1.680.	"	1.920.	"	2.160.	"
Cuisine et 3 pièces (Pavillon.....	1.320.	660.	1.560.	780.	1.860.	960.	2.100.	1.080.	2.400.	1.200.	2.640.	1.320.
(Collectif.....	1.200.	"	1.440.	"	1.680.	"	1.920.	"	2.160.	"	2.400.	"
Salle commune et 3 pièces (Pavillon.....	1.440.	720.	1.740.	900.	1.980.	1.020.	2.220.	1.140.	2.580.	1.320.	2.880.	1.440.
(Collectif.....	1.320.	"	1.560.	"	1.800.	"	2.040.	"	2.340.	"	2.640.	"
Cuisine et 4 pièces (Pavillon.....	1.560.	780.	1.920.	960.	2.220.	1.140.	2.520.	1.260.	2.820.	1.440.	3.180.	1.620.
(Collectif.....	1.440.	"	1.740.	"	2.040.	"	2.280.	"	2.580.	"	2.880.	"
Salle commune et 4 pièces (Pavillon.....	1.740.	900.	2.040.	1.020.	2.460.	1.260.	2.760.	1.380.	3.120.	1.560.	3.420.	1.740.
(Collectif.....	1.560.	"	1.860.	"	2.220.	"	2.520.	"	2.820.	"	3.120.	"
Cuisine et 5 pièces (Pavillon.....	1.860.	960.	2.160.	1.080.	2.580.	1.320.	2.880.	1.440.	3.300.	1.680.	3.720.	1.860.
(Collectif.....	1.680.	"	1.980.	"	2.340.	"	2.640.	"	3.000.	"	3.360.	"
Salle commune et 5 pièces (Pavillon.....	1.980.	1.020.	2.400.	1.200.	2.760.	1.380.	3.180.	1.620.	3.540.	1.800.	3.960.	1.980.
(Collectif.....	1.800.	"	2.160.	"	2.520.	"	2.880.	"	3.240.	"	3.600.	"
C - Logements pour agents dirigeants comprenant: cuisine, toilette ou salle de bains, W.C., et:	sans chauffage central	avec chauffage cent.(3)	sans chauffage central	avec chauffage centr.(3)	sans chauffage central	avec chauffage centr.(3)	sans chauffage central	avec chauffage centr.(3)	sans chauffage central	avec chauffage centr.(3)	sans chauffage central	avec chauffage centr.(3)
2 pièces (Pavillon.....	1.800.	1.980.	1.860.	2.040.	1.980.	2.220.	2.340.	2.580.	2.880.	3.180.	3.840.	4.140.
(Collectif.....	1.620.	1.800.	1.680.	1.860.	1.800.	2.040.	2.100.	2.340.	2.640.	2.940.	3.480.	3.780.
3 pièces (Pavillon.....	2.220.	2.460.	2.340.	2.580.	2.520.	2.820.	3.000.	3.300.	3.720.	4.080.	4.800.	5.160.
(Collectif.....	2.040.	2.280.	2.100.	2.340.	2.280.	2.580.	2.700.	3.000.	3.360.	3.720.	4.380.	4.740.
4 pièces (Pavillon.....	2.880.	3.180.	3.060.	3.360.	3.360.	3.720.	3.960.	4.320.	4.860.	5.280.	6.180.	6.600.
(Collectif.....	2.640.	2.940.	2.760.	3.060.	3.060.	3.420.	3.600.	3.960.	4.440.	4.860.	5.640.	6.060.
5 pièces (Pavillon.....	3.720.	4.140.	3.960.	4.380.	4.500.	4.980.	5.280.	5.760.	6.420.	6.960.	7.920.	8.460.
(Collectif.....	3.360.	3.780.	3.600.	4.020.	4.080.	4.560.	4.800.	5.280.	5.820.	6.360.	7.200.	7.740.

(1) - Y compris les deux majorations successives de 10 % de juin 1937 et de janvier 1938.
(2) - Les constructions en matériaux légers tels que fibro-ciment, carreaux de plâtre, etc.... sont assimilées aux maisons en bois.
(3) - Le loyer ci-dessous ne tient compte que de l'installation proprement dite, le chauffage des locaux étant facturé en sus ~~(article~~ est égal à 75 % du loyer fixé pour les constructions en dur, les chiffres obtenus après réduction étant arrondis arithmétiquement à des multiples de 5 fr.

NOTA. - Les loyers des maisons dites "semi-provisoires" existant dans la Région du Nord notamment (constructions en bois et briques) est égal à 75 % du loyer fixé pour les constructions en dur, les chiffres obtenus après réduction étant arrondis arithmétiquement à des multiples de 5 fr.

Réductions. Les taux indiqués dans le tableau ci-contre s'appliquent à des logements comportant des installations individuelles de W.C., d'eau, de gaz et d'électricité et disposant soit d'un cellier, soit d'un grenier, soit d'une cave.

Les loyers des logements qui sont dépourvus de certaines de ces installations ou dont certaines pièces situées sous comble sont mansardées, sont réduits dans les conditions ci-après:

a) - Défaut d'installation individuelle de:	W.C.	réduction de 8 %
	Eau	" de 6 %
	Gaz	" de 6 %
	Electricité	" de 5 %

b) - Logements ne comportant aucune des installations ci-après: cellier, cave, grenier: réduction de 5 %.

c) - Pour une ou plusieurs pièces mansardées: réduction de 5 % par pièce mansardée.

d) - Logements de la catégorie C ne comportant pas de pièce à l'usage de salle de bains ou de cabinet de toilette ou dont le cabinet de toilette n'est pas muni au moins d'un lavabo avec arrivée d'eau et évacuation des eaux usées: réduction de 5 %.

Ces diverses réductions peuvent se cumuler. Les chiffres obtenus après réduction sont arrondis au multiple supérieur de 5 francs.

Majorations. Les taux indiqués dans le tableau ci-contre sont majorés dans les conditions ci-après, lorsqu'indépendamment du logement le locataire dispose d'une ou plusieurs annexes ou d'un jardin:

.....

a) - Poulailler-clapier (1)	(en bois-	Majoration de	60f	par an
	(en dur -	" "	de I20.	"
b) - Etable ou remise	(en bois-	" "	de 60f	"
	(en dur -	" "	de I20.	"
c) - Buanderie	(en bois-	" "	de I20f	"
	(en dur -	" "	de 240.	"
d) - Pigeonnier	(en bois-	" "	de 60f	"
	(en dur -	" "	de I20.	"
e) - Jardin	(jusqu'à 200 mq.	"	60f	"
	(au-dessus de 200 mq.		I20.	"

f) - Chambre de bonne (logements type C)majoration 600 fr.

Familles nombreuses.

Les agents qui ont 5 ou 6 enfants donnant droit à l'allocation pour charges de famille et qui occupent un logement de plus de quatre pièces (cuisine ou salle commune comprise) paient le loyer correspondant à un logement comprenant une chambre de moins que celui qu'ils occupent.

Ceux qui ont plus de 6 enfants donnant droit à l'allocation pour charges de famille, ne paient que le loyer correspondant à un logement de 4 pièces (cuisine ou salle commune comprise).

Agents logés au I/IOe du traitement.

Les dispositions qui précèdent ne s'appliquent, en principe, qu'aux agents logés de gré à gré.

Toutefois, les agents logés moyennant une retenue du I/IOe du traitement ne paient que le loyer fixé ci-dessus.

.....

(1) - Les poulaillers, clapiers en dur ancien modèle existant sur la Région du Nord sont assimilés aux poulaillers-clapiers en bois.

lorsqu'il est inférieur pour le logement qu'ils occupent, à cette retenue du I/IOe.

Dérogations. Il peut être exceptionnellement dérogé à ces dispositions :

I° - si l'application des règles ci-dessus conduit à fixer des taux de loyers nettement supérieurs à ceux pratiqués dans la même localité pour des logements analogues;

2° - si l'état de vétusté du logement ou ses conditions d'accès le justifient.

Dans ces divers cas, le Directeur de l'Exploitation de la Région adresse au Directeur Général (Service Central du Personnel) les propositions utiles.

r

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

88 RUE SAINT-LAZARE . PARIS IX . TÉL. TRINITÉ 73-00

SECRÉTARIAT DE LA
DIRECTION GÉNÉRALE

A7027

Le 19 Juin 1939

PIÈCES JOINTES

Monsieur le Secrétaire Général
du Conseil d'Administration

M. le Directeur Général a décidé l'inscription de la question suivante à l'Ordre du Jour du Conseil d'Administration du 21 Juin :

Fourniture de 13.450^{T} de rails, éclisses et selles pour le 2ème trimestre 1939.

En vous remettant le dossier, je m'empresse de vous faire connaître que M. le Directeur Général a désigné M. PORCHEZ pour se tenir, le cas échéant, à la disposition du Rapporteur que M. le Président voudra bien désigner et dont je vous serais obligé de me faire connaître le nom dès que possible.

Le Secrétaire
de la Direction Générale,

610 M. R.

COPIE à Monsieur le Directeur du Service
Central des Installations Fixes

NB

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Service Central
des
Installations Fixes

Le - 8 JUIN 1939

Vtm/eg[1] n° E 0009

RAPPORT

au Conseil d'Administration au sujet d'un projet de marché pour la fourniture de 13 450 t environ de rails, éclisses et selles pour le 2ème trimestre 1939

Marché : de gré à gré

Fournisseur : Le COMPTOIR SIDERURGIQUE DE FRANCE

Montant : 22 000 000 de fr environ.

Dans sa séance du 19 Avril le Conseil d'Administration a bien voulu approuver le prix de base de 1 455 fr pour les fournitures de rails et menu matériel pour le 1er trimestre 1939.

Nous avions fait connaître, à cette époque, que le Comptoir Sidérurgique de France réétudiait les divers éléments qui justifieraient une augmentation de prix des rails et qu'il comptait nous adresser cette étude assez prochainement.

....

Cette étude n'étant pas encore terminée, le Comptoir Sidérurgique de France nous propose le maintien au 2ème trimestre des conditions de prix du trimestre précédent.

En fait les différents facteurs entrant dans le prix de revient du rail ont subi depuis Avril les fluctuations suivantes :

- les salaires sont passés de 56 fr à 56,34 fr,
- le coke est passé de 291 fr la tonne à 292 fr ; le mark a légèrement baissé mais la proportion de coke étranger qui reste plus cher que le coke français, est en augmentation du fait de l'accroissement de l'activité de la métallurgie.
- le spiegel est passé de 1 044 fr à 1 054 fr le 1er Mai,
- les rentrées sont en hausse de 5 fr à 454 fr la tonne.

Sur ces bases l'application de la formule :

$$P = 332,50 + 7,45\ S + 2,34\ C + 0,255\ Mn - 0,66\ R$$

conduirait à une hausse du prix des rails de 4 fr à la tonne.

Il est proposé au Conseil d'Administration de bien vouloir approuver, pour le 2ème trimestre 1939, le maintien du prix du 1er trimestre.

P/ Le Directeur
Le Chef Adjoint du Service,

Lemaître

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS
88 RUE SAINT-LAZARE . PARIS IX . TÉL. TRINITÉ 73-00

LE SECRETAIRE GÉNÉRAL
DU
CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le 19 JUIN 1939 juin 1939

Monsieur l'Administrateur,

M. le Président me charge de vous demander de bien vouloir rapporter devant le Conseil d'Administration du 21 juin 1939 l'affaire suivante :

- **Fourniture de 13.450T de rails, éclisses et selles pour le 2ème trimestre 1939.**

Je vous transmets ci-joint le dossier de cette affaire en vous informant que **M. PORCHEZ, Directeur du Service Central des Installations Fixes, 42,rue de Châteaudun, (Téléphone Trinité 29-94 et la suite),** a été prié de se tenir à votre disposition pour vous fournir tous les renseignements complémentaires dont vous pourriez avoir besoin.

Veuillez agréer, Monsieur l'Administrateur,l'expression de mes sentiments respectueux et dévoués.

Signé : G. GRÉMIAT

63805 M. R.

Monsieur **ARON**, Administrateur de la S.N.C.F.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS
88 RUE SAINT-LAZARE . PARIS IX . TÉL. TRINITÉ 73-00

LE SECRETAIRE GÉNÉRAL
DU
CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le 19 JUIN 1939 juin 1939

Monsieur l'Administrateur,

M. le Président me charge de vous demander de bien vouloir rapporter devant le Conseil d'Administration du 21 juin 1939 l'affaire suivante :

- Fourniture de 13.450T de rails, éclisses et selles pour le 2ème trimestre 1939.

Je vous transmets ci-joint le dossier de cette affaire en vous informant que **M. PORCHEZ, Directeur du Service Central des Installations Fixes, 42,rue de Châteaudun, (Téléphone Trinité 29-94 et la suite),** a été prié de se tenir à votre disposition pour vous fournir tous les renseignements complémentaires dont vous pourriez avoir besoin.

Veuillez agréer, Monsieur l'Administrateur,l'expression de mes sentiments respectueux et dévoués.

63805 M. R.

Monsieur **ARON,** Administrateur de la S.N.C.F.

19 JUIN 1939

juin 39

Monsieur le Secrétaire de la Direction Générale,

Comme suite à votre note du 19 juin, je vous informe que M. le Président a désigné M. ARON pour rapporter l'affaire suivante devant le Conseil d'Administration du 21 juin prochain :

- Fourniture de 13.450^{T} de rails, éclisses et selles pour le 2ème trimestre 1939.

19 JUIN 1939 juin 39

Monsieur le Secrétaire de la Direction Générale,

Comme suite à votre note du 19 juin, je vous informe que M. le Président a désigné M. ARON pour rapporter l'affaire suivante devant le Conseil d'Administration du 21 juin prochain :

- Fourniture de 13.450^{T} de rails, éclisses et selles pour le 2ème trimestre 1939.