Conseil d'Administration

Séance du 12 Novembre 1941

Texte définitif

Séance du 12 nov. 1941

C.A. le 24/11/41

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Texte définitif adopté dans la séance du 19 novembre 1941

Séance du 12 novembre 1941

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

Sont présents : M.M. FOURNIER, Président
GRIMPRET, Vice-Président
LAURENT-ATTHALIN, Vice-Président
BOUTET
DAYRAS
DEVINAT
FREDAULT
GETTEN
LIAUD
de TARDE
TIRARD
ZAFFREYA

Assistent à la séance: M.M. LE BESNERAIS, Directeur Général
LECLERC du SABLON, ffons de Directeur Général adjoint
VAGOGNE, ffons de Secrétaire Général

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

M.M. CLAUDON, Commissaire du Gouvernement
MARTIN, Commissaire suppléant.

Adoption du Procès-Verbal.

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal.

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Procès-Verbal de la séance du 5 novembre 1941 est adopté.

.....

Comptes rendus.

QUESTION II - Comptes rendus.

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

M. LE BESNERAIS rend compte de l'évolution du trafic et des recettes.

M. LE PRESIDENT tient le Conseil au courant de la situation du parc de matériel.

M. LECLERC du SABLON donne connaissance des incidents qui ont marqué la circulation.

2°) Trésorerie.

M. LE PRESIDENT expose la situation de trésorerie et met le Conseil au courant de la tenue en Bourse des obligations de chemins de fer.

Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 6 novembre 1940.

QUESTION II bis - Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 6 novembre 1940.

M. LE PRESIDENT rend compte des affaires suivantes qui ont été approuvées par le Directeur Général, en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués :

- Tarif spécial G.V. n°3 : acceptation des envois de châtaignes en vrac aux prix et conditions de ce tarif.

- Tarif spécial G.V. n°6 -
1°) Mise en concordance des dispositions du § "Délais" des conditions d'application des différents chapitres de ce tarif spécial avec celles des Tarifs Généraux (article 7) - Distances et itinéraires.
2°) Prolongation du 30 novembre au 31 décembre 1941 des délais d'expédition prévus par le tarif spécial G.V. 6, chapitre ler pour l'application du barème spécial n°6 aux envois de vins blancs doux de primeurs en fûts par wagon de 5 tonnes.

.....

- Tarif spécial P.V. n°7 : suspension de l'application des dispositions dont le maintien n'est plus justifié.

- Tarif international pour le transport à petite vitesse des combustibles minéraux de l'Allemagne sur l'Italie via Modane: modification des prix en RM du parcours franco-allemand.

Marchés et Commandes.

QUESTION III - Marchés et Commandes.

1°) Avenant au marché passé avec la Société "Les Consommateurs de Pétrole" pour la fourniture d'huiles noires de graissage.

M. GRIMPRET rappelle que le marché dont il s'agit, passé le 30 décembre 1938 pour une durée de 5 ans à valoir du ler juillet 1938, prévoit une révision mensuelle des facturations en fonction de références diverses, au nombre desquelles les mercuriales américaines, changes, frets et assurances. Ces références ayant disparu, la clause ne peut plus jouer. "Les Consommateurs de Pétrole" ont accepté, pendant un certain temps, que les prix restent bloqués au niveau de juin 1940. Mais l'industrie française du pétrole ayant obtenu, depuis cette date, deux relèvements de prix successifs, ils demandent aujourd'hui à bénéficier de ces hausses, ainsi que de celles qui seraient ultérieurement homologuées.

Après examen, la Sous-Commission des Marchés estime qu'il n'y a pas lieu de s'arrêter à l'objection que l'on pourrait être tenté de tirer du fait qu'il s'agit, en l'espèce, d'une augmentation de prix pour des produits stockés. L'importation étant à peu près nulle dans les circonstances actuelles, les hausses autorisées en la matière ne s'appliquent, en fait, qu'à des stocks. Au surplus, celles dont il est fait état ont essentiellement pour objet de tenir compte, la première de l'augmentation des frais généraux des entreprises, la seconde, pour la plus large part, d'une taxe de péréquation frappant tous les stocks au 10 juillet 1941.

Aussi la Sous-Commission des Marchés est-elle d'avis d'approuver l'avenant proposé.

Le Conseil approuve l'avenant, M. de TARDE ayant déclaré ne pas prendre part au vote.

2°) Avenants aux marchés conclus avec les entreprises concessionnaires du service du portage des bagages dans les gares de Paris.

A la demande de M. GRIMPRET, le Conseil ajourne l'examen de ces avenants à une prochaine séance.

Service Commercial. QUESTION IV - Service Commercial.

" "

Projets. QUESTION V - Projets.

" "

Budget d'exploitation de 1942. QUESTION VI - Budget d'exploitation de 1942.

M. LE PRESIDENT expose les caractéristiques générales du budget, tel qu'il est soumis au Conseil, ainsi que les conditions dans lesquelles ont été établies, tant en recettes qu'en dépenses, les prévisions afférentes à l'exercice 1942.

1.- Recettes.

Les recettes ont été évaluées en admettant que le trafic de 1942 serait, aussi bien pour les voyageurs que pour les marchandises, égal à celui de 1941.

Sur ces bases, compte tenu des résultats connus des 38 premières semaines de cet exercice ainsi que, pour les 14 autres semaines, des prévisions budgétaires initiales majorées de 21%, elles s'élèveraient à ..... 21.748 M.

.....

2.- Dépenses.

Les dépenses, y compris une réserve de 200 M. pour imprévus, atteindraient un montant total de ..... 25.161 M.

Ce total est essentiellement fonction, en ce qui concerne les chapitres les plus importants, des données ci-après :

= en ce qui concerne le personnel, l'effectif serait ramené à 412.000 agents, sauf à le majorer en cours d'exercice, dans les limites d'un maximum d'ores et déjà fixé à 2.000 unités supplémentaires, au cas où des à-coups viendraient à se produire dans les services de l'exploitation comme il y en a eu l'été dernier;

= pour les combustibles, matières et divers, les prévisions de parcours et de travaux seraient les suivantes :

- une baisse notable a été admise en ce qui concerne les voyageurs, tenant compte des récentes restrictions de circulation; par contre, le nombre des km-trains marchandises serait prévu à un chiffre supérieur à celui de 1941 et assis sur les résultats connus des derniers mois, en vue de tenir compte des transports allemands;

- les programmes de travaux correspondraient aux besoins normaux de l'exploitation, étant précisé, toutefois, que l'effort porterait surtout, en ce qui concerne le matériel et la traction, sur l'entretien des voitures et des wagons et que, en ce qui concerne la voie, l'entretien proprement dit serait assuré, mais les renouvellements ralentis;

Trois points doivent, en outre, retenir l'attention.

Tout d'abord, les augmentations accordées au personnel à compter du 1er novembre 1941 feraient l'objet de l'inscription d'un crédit forfaitaire et global de 1.160 M., à répartir lors de la révision trimestrielle de mars 1942.

D'autre part, suivant la formule qui a déjà été introduite dans le budget de 1941 lors de la révision de juillet, une

.....

"provision pour travaux différés" serait constituée. D'ores et déjà, serait portée à cette rubrique une somme de 380 M. correspondant aux abattements effectués sur les programmes de la Voie. La provision s'accroîtrait, par ailleurs, en cours d'exercice, du montant des travaux prévus non exécutés par suite du manque de matières.

Enfin, une Commission a été nommée récemment au Secrétariat d'Etat aux Communications en vue d'étudier les conditions dans lesquelles la S.N.C.F. pourrait intensifier son effort d'amortissement par imputation sur le compte d'exploitation. Sans préjuger les conditions dans lesquelles il apparaîtra que les règles actuellement en vigueur doivent être révisées, il est proposé d'inscrire au fonds de renouvellement pour 1942 une provision supplémentaire de 1.470 M. correspondant, après application de la dotation déjà prévue par application de l'article 23 de la Convention du 31 août 1937, à la moitié de l'annuité qui serait nécessaire pour assurer le renouvellement normal du parc de matériel.

3.- Equilibre.-

Le déficit à prévoir serait, dans ces conditions, de ..... 3.398 M.

A défaut d'économies suffisantes, dont la réalisation ne saurait être escomptée dans les circonstances actuelles, étant donné les préoccupations qui ont dominé les prévisions de dépenses, l'article 18 de la Convention du 31 août 1937, que confirme et renforce l'article 2 de la Convention du 9 septembre 1939 relative au régime financier des chemins de fer en temps de guerre, commande de procéder aux relèvements de recettes propres à rétablir l'équilibre.

De tels relèvements ne sauraient, d'ailleurs, être regardés que comme justifiés en eux-mêmes, dès lors que la

.....

balance entre les augmentations des dépenses unitaires du chemin de fer depuis 1938 et les majorations unitaires de ses recettes durant la même période fait apparaître un déséquilibre de 3.348 M.

Les mesures à proposer intéresseraient à la fois les recettes escomptées du trafic français et les versements attendus des Autorités d'occupation.

= Services français.- Il serait proposé :

- d'une part, de porter les tarifs voyageurs respectivement à 0 fr 80, 0 fr 60 et 0 fr 45 pour chacune des 3 classes;

- d'autre part, de majorer à nouveau de 10 % les tarifs marchandises, ce relèvement correspondant à la partie non encore satisfaite de la demande présentée à l'occasion du budget de 1941.

= Versements des Autorités d'occupation.- Tout d'abord, les versements à attendre au titre des transports eux-mêmes seraient majorés de 10 %, compte tenu de la hausse du prix de revient à prévoir pour 1942.

En outre, une somme minimum de 750 M. serait inscrite au titre de location du matériel actuellement mis à la disposition de la Reichsbahn, cette somme ne représentant que la compensation de l'amortissement de ce matériel.

L'ensemble de ces mesures procurerait une recette supplémentaire de..... 3.040 M.

ce qui, compte tenu de la variation corrélative de la prime d'exploitation, ramènerait, en définitive, le déficit de 1942 à ..... 398 M.

Ce chiffre représenterait moins de 2 % du montant total du budget et il paraît d'autant plus acceptable que celui-ci

.....

comprend, à concurrence de 1.085 M., des dépenses dont il semblerait justifié que la S.N.C.F. obtienne le remboursement.

Après échange de vues, auquel, avec M. LE PRESIDENT, prennent part M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT et M. TIRARD, le Conseil approuve le budget ainsi que les propositions qui lui sont soumises pour la réalisation de l'équilibre.

Questions diverses.- - Questions diverses -

a) Projet de loi portant modification des articles 21-B,b) et c) et 26 de la Convention du 31 août 1937.-

M. LE PRESIDENT donne connaissance de la lettre en date du 7 novembre 1941 par laquelle il a soumis à M. le Secrétaire d'Etat aux Communications - avec copie à M. le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances - le texte d'un projet de loi destiné à permettre à la S.N.C.F., par modification des articles 21-B, b) et c) et 26 de la Convention du 31 août 1937, de procéder, sous sa propre signature, à des opérations d'émission pour le remboursement, la consolidation et la conversion des emprunts des Réseaux.

Les Compagnies signataires de la Convention de 1937 ont, par lettre du 31 octobre 1941, donné leur adhésion au principe du projet de loi. Elles font observer, toutefois, que les dispositions envisagées auront pour effet de leur enlever la gestion et le service des emprunts convertis avant la date à laquelle, d'après la Convention, la S.N.C.F. aura la faculté de reprendre la gestion de leurs titres. Elles encourront, de ce fait, un préjudice qui justifie, comme condition de leur accord, une compensation équitable.

.....

Le Conseil prend acte de ce compte rendu.

b) Révision de la tarification-voyageurs.-

M. LE PRESIDENT rappelle que, par lettre du 15 juillet 1941, et comme suite à la décision prise par le Conseil le 18 juin 1941, il a fait connaître à M. le Secrétaire d'Etat aux Communications qu'à défaut d'une réforme de structure de la tarification-voyageurs, dont il n'est pas possible de déterminer les bases actuellement, diverses modifications peuvent être envisagées pour le cas où les tarifs présentement suspendus seraient remis en vigueur.

Par dépêche en date du 18 septembre 1941, M. le Secrétaire d'Etat aux Communications a répondu que les mesures proposées ne soulevaient de sa part aucune objection de principe, et a invité, en conséquence, la S.N.C.F. à lui soumettre, dans les formes réglementaires, toutes propositions utiles en vue de leur réalisation.

Le Conseil se déclare d'accord pour qu'il soit donné suite à cette invitation.

c) Application du Code de la famille aux agents retraités.-

M. LE PRESIDENT rend compte au Conseil d'une dépêche en date du 30 octobre 1941 par laquelle M. le Secrétaire d'Etat aux Communications approuve les modifications que le Conseil, dans sa séance du 30 juillet 1941, a proposé d'apporter au Règlement des retraites et au Statut des retraités, en vue de faire bénéficier les agents retraités des avantages prévus par le nouveau Code de la famille.

Cette approbation, toutefois, n'est donnée que sous réserve de l'élévation à 16 ans, comme pour les fonctionnaires retraités de l'Etat, de l'âge limite que doivent atteindre les enfants pour donner droit aux majorations de pension.

.....

Il est indiqué, d'autre part, qu'une circulaire du 7 août 1941 de M. le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances a déterminé les conditions d'application du Code de la Famille aux agents relevés de leurs fonctions. M. le Secrétaire d'Etat aux Communications estime que, eu égard à la similitude des textes législatifs applicables, les agents de la S.N.C.F. doivent, d'une manière générale, être soumis aux mêmes dispositions que les fonctionnaires.

Le Conseil prend acte de cette lettre à laquelle il sera répondu en insistant sur le maintien des dispositions prévues par la S.N.C.F. pour l'allocation des majorations de pension.

d) Nouveau programme quinquennal.-

M. LE PRESIDENT rend compte de ce que, par dépêche du 10 novembre 1941, M. le Secrétaire d'Etat aux Communications a fait connaître que, compte tenu des modifications acceptées par le Conseil dans sa séance du 8 octobre, il approuvait le nouveau programme quinquennal de travaux et de matériel à inclure dans le Plan d'équipement national.

e) Représentation de la S.N.C.F. à la Société concessionnaire du Chemin de fer sous-marin entre la France et l'Angleterre.-

M. LE PRESIDENT rappelle que, le 24 décembre 1940, le Conseil a désigné M. BOUTET pour représenter la S.N.C.F. au sein du Comité d'Administration de cette Société, en

.....

remplacement de M. René MAYER, et l'a habilité à désigner un autre membre du Conseil pour occuper le siège détenu jusqu'alors par M. CLAPIER.

Il a désigné M. DAYRAS, qui a bien voulu accepter.

Le Conseil prend acte de cette désignation.

La séance est levée à 11 heures 30.-

Le Vice-Président
du Conseil d'Administration,

GRIMPRET.

Le Président
du Conseil d'Administration,

FOURNIER.

Texte définitif
adopté dans la séance
du 19 novembre 1941

Séance du 12 novembre 1941

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

Sont présents : M.M. FOURNIER, Président
GRIMPRET, Vice-Président
LAURENT-ATTHALIN, Vice-Président

BOUTET
DAYRAS
DEVINAT
FREDAULT
GETTEN
LIAUD
de TARDE
TIRARD
ZAFFREYA

Assistent à la séance: M.M. LE BESNERAIS, Directeur Général
LECLERC du SABLON, ffons de Directeur Général adjoint
VAGOGNE, ffons de Secrétaire Général

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

M.M. CLAUDON, Commissaire du Gouvernement
MARTIN, Commissaire suppléant.

Adoption du Procès-Verbal.

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal.

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Procès-Verbal de la séance du 5 novembre 1941 est adopté.

.....

Comptes rendus.

QUESTION II - Comptes rendus.

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

M. LE BESNERAIS rend compte de l'évolution du trafic et des recettes.

M. LE PRESIDENT tient le Conseil au courant de la situation du parc de matériel.

M. LECLERC du SABLON donne connaissance des incidents qui ont marqué la circulation.

2°) Trésorerie.

M. LE PRESIDENT expose la situation de trésorerie et met le Conseil au courant de la tenue en Bourse des obligations de chemins de fer.

Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 6 novembre 1940.

QUESTION II bis - Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 6 novembre 1940.

M. LE PRESIDENT rend compte des affaires suivantes qui ont été approuvées par le Directeur Général, en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués :

- Tarif spécial G.V. n°3 : acceptation des envois de châtaignes en vrac aux prix et conditions de ce tarif.

- Tarif spécial G.V. n°6 -
1°) Mise en concordance des dispositions du § "Délais" des conditions d'application des différents chapitres de ce tarif spécial avec celles des Tarifs Généraux (article 7) - Distances et itinéraires.
2°) Prolongation du 30 novembre au 31 décembre 1941 des délais d'expédition prévus par le tarif spécial G.V. 6, chapitre 1er pour l'application du barème spécial n°6 aux envois de vins blancs doux de primeurs en fûts par wagon de 5 tonnes.

.....

- Tarif spécial P.V. n°7 : suspension de l'application des dispositions dont le maintien n'est plus justifié.

- Tarif international pour le transport à petite vitesse des combustibles minéraux de l'Allemagne sur l'Italie via Modane: modification des prix en RM du parcours franco-allemand.

Marchés et Commandes.

QUESTION III - Marchés et Commandes.

1°) Avenant au marché passé avec la Société "Les Consommateurs de Pétrole" pour la fourniture d'huiles noires de graissage.

M. GRIMPRET rappelle que le marché dont il s'agit, passé le 30 décembre 1938, pour une durée de 5 ans à valoir du 1er juillet 1938, prévoit une révision mensuelle des facturations en fonction de références diverses, au nombre desquelles les mercuriales américaines, changes, frets et assurances. Ces références ayant disparu, la clause ne peut plus jouer. "Les Consommateurs de Pétrole" ont accepté, pendant un certain temps, que les prix restent bloqués au niveau de juin 1940. Mais l'industrie française du pétrole ayant obtenu, depuis cette date, deux relèvements de prix successifs, ils demandent aujourd'hui à bénéficier de ces hausses, ainsi que de celles qui seraient ultérieurement homologuées.

Après examen, la Sous-Commission des Marchés estime qu'il n'y a pas lieu de s'arrêter à l'objection que l'on pourrait être tenté de tirer du fait qu'il s'agit, en l'espèce, d'une augmentation de prix pour des produits stockés. L'importation étant à peu près nulle dans les circonstances actuelles, les hausses autorisées en la matière ne s'appliquent, en fait, qu'à des stocks. Au surplus, celles dont il est fait état ont essentiellement pour objet de tenir compte, la première de l'augmentation des frais généraux des entreprises, la seconde, pour la plus large part, d'une taxe de péréquation frappant tous les stocks au 10 juillet 1941.

.....

Aussi la Sous-Commission des Marchés est-elle d'avis d'approuver l'avenant proposé.

Le Conseil approuve l'avenant, M. de TARDE ayant déclaré ne pas prendre part au vote.

2°) Avenants aux marchés conclus avec les entreprises concessionnaires du service du portage des bagages dans les gares de Paris.

A la demande de M. GRIMPRET, le Conseil ajourne l'examen de ces avenants à une prochaine séance.

Service Commercial. — QUESTION IV - Service Commercial.

" "

Projets. — QUESTION V - Projets.

" "

Budget d'exploitation de 1942. — QUESTION VI - Budget d'exploitation de 1942.

M. LE PRESIDENT expose les caractéristiques générales du budget, tel qu'il est soumis au Conseil, ainsi que les conditions dans lesquelles ont été établies, tant en recettes qu'en dépenses, les prévisions afférentes à l'exercice 1942.

1.- Recettes.

Les recettes ont été évaluées en admettant que le trafic de 1942 serait, aussi bien pour les voyageurs que pour les marchandises, égal à celui de 1941.

Sur ces bases, compte tenu des résultats connus des 38 premières semaines de cet exercice ainsi que, pour les 14 autres semaines, des prévisions budgétaires initiales majorées de 21%, elles s'élèveraient à ..... 21.748 M.

.....

2.- Dépenses.

Les dépenses, y compris une réserve de 200 M. pour imprévus, atteindraient un montant total de ..... 25.161 M.

Ce total est essentiellement fonction, en ce qui concerne les chapitres les plus importants, des données ci-après :

= en ce qui concerne le personnel, l'effectif serait ramené à 412.000 agents, sauf à le majorer en cours d'exercice, dans les limites d'un maximum d'ores et déjà fixé à 2.000 unités supplémentaires, au cas où des à-coups viendraient à se produire dans les services de l'exploitation comme il y en a eu l'été dernier;

= pour les combustibles, matières et divers, les prévisions de parcours et de travaux seraient les suivantes :

- une baisse notable a été admise en ce qui concerne les voyageurs, tenant compte des récentes restrictions de circulation; par contre, le nombre des km-trains marchandises serait prévu à un chiffre supérieur à celui de 1941 et assis sur les résultats connus des derniers mois, en vue de tenir compte des transports allemands;

- les programmes de travaux correspondraient aux besoins normaux de l'exploitation, étant précisé, toutefois, que l'effort porterait surtout, en ce qui concerne le matériel et la traction, sur l'entretien des voitures et des wagons et que, en ce qui concerne la voie, l'entretien proprement dit serait assuré, mais les renouvellements ralentis;

Trois points doivent, en outre, retenir l'attention.

Tout d'abord, les augmentations accordées au personnel à compter du 1er novembre 1941 feraient l'objet de l'inscription d'un crédit forfaitaire et global de 1.160 M., à répartir lors de la révision trimestrielle de mars 1942.

D'autre part, suivant la formule qui a déjà été introduite dans le budget de 1941 lors de la révision de juillet, une

.....

"provision pour travaux différés" serait constituée. D'ores et déjà, serait portée à cette rubrique une somme de 380 M. correspondant aux abattements effectués sur les programmes de la Voie. La provision s'accroîtrait, par ailleurs, en cours d'exercice, du montant des travaux prévus non exécutés par suite du manque de matières.

Enfin, une Commission a été nommée récemment au Secrétariat d'Etat aux Communications en vue d'étudier les conditions dans lesquelles la S.N.C.F. pourrait intensifier son effort d'amortissement par imputation sur le compte d'exploitation. Sans préjuger les conditions dans lesquelles il apparaîtra que les règles actuellement en vigueur doivent être révisées, il est proposé d'inscrire au fonds de renouvellement pour 1942 une provision supplémentaire de 1.470 M. correspondant, après application de la dotation déjà prévue par application de l'article 23 de la Convention du 31 août 1937, à la moitié de l'annuité qui serait nécessaire pour assurer le renouvellement normal du parc de matériel.

3.- Equilibre.-

Le déficit à prévoir serait, dans ces conditions, de ..... 3.398 M.

A défaut d'économies suffisantes, dont la réalisation ne saurait être escomptée dans les circonstances actuelles, étant donné les préoccupations qui ont dominé les prévisions de dépenses, l'article 18 de la Convention du 31 août 1937, que confirme et renforce l'article 2 de la Convention du 9 septembre 1939 relative au régime financier des chemins de fer en temps de guerre, commande de procéder aux relèvements de recettes propres à rétablir l'équilibre.

De tels relèvements ne sauraient, d'ailleurs, être regardés que comme justifiés en eux-mêmes, dès lors que la

.....

balance entre les augmentations des dépenses unitaires du chemin de fer depuis 1938 et les majorations unitaires de ses recettes durant la même période fait apparaître un déséquilibre de 3.348 M.

Les mesures à proposer intéresseraient à la fois les recettes escomptées du trafic français et les versements attendus des Autorités d'occupation.

= Services français.- Il serait proposé :

- d'une part, de porter les tarifs voyageurs respectivement à 0 fr 80, 0 fr 60 et 0 fr 45 pour chacune des 3 classes;

- d'autre part, de majorer à nouveau de 10 % les tarifs marchandises, ce relèvement correspondant à la partie non encore satisfaite de la demande présentée à l'occasion du budget de 1941.

= Versements des Autorités d'occupation.- Tout d'abord, les versements à attendre au titre des transports eux-mêmes seraient majorés de 10 %, compte tenu de la hausse du prix de revient à prévoir pour 1942.

En outre, une somme minimum de 750 M. serait inscrite au titre de location du matériel actuellement mis à la disposition de la Reichsbahn, cette somme ne représentant que la compensation de l'amortissement de ce matériel.

L'ensemble de ces mesures procurerait une recette supplémentaire de..... 3.040 M.
ce qui, compte tenu de la variation corrélative de la prime d'exploitation, ramènerait, en définitive, le déficit de 1942 à ..... 398 M.

Ce chiffre représenterait moins de 2 % du montant total du budget et il paraît d'autant plus acceptable que celui-ci

.....

comprend, à concurrence de 1.085 M., des dépenses dont il semblerait justifié que la S.N.C.F. obtienne le remboursement.

Après échange de vues, auquel, avec M. LE PRESIDENT, prennent part M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT et M. TIRARD, le Conseil approuve le budget ainsi que les propositions qui lui sont soumises pour la réalisation de l'équilibre.

Questions diverses.- - Questions diverses -

a) Projet de loi portant modification des articles 21-B,b) et c) et 26 de la Convention du 31 août 1937.-

M. LE PRESIDENT donne connaissance de la lettre en date du 7 novembre 1941 par laquelle il a soumis à M. le Secrétaire d'Etat aux Communications - avec copie à M. le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances - le texte d'un projet de loi destiné à permettre à la S.N.C.F., par modification des articles 21-B, b) et c) et 26 de la Convention du 31 août 1937, de procéder, sous sa propre signature, à des opérations d'émission pour le remboursement, la consolidation et la conversion des emprunts des Réseaux.

Les Compagnies signataires de la Convention de 1937 ont, par lettre du 31 octobre 1941, donné leur adhésion au principe du projet de loi. Elles font observer, toutefois, que les dispositions envisagées auront pour effet de leur enlever la gestion et le service des emprunts convertis avant la date à laquelle, d'après la Convention, la S.N.C.F. aura la faculté de reprendre la gestion de leurs titres. Elles encourront, de ce fait, un préjudice qui justifie, comme condition de leur accord, une compensation équitable.

Le Conseil prend acte de ce compte rendu.

.....

b) Révision de la tarification-voyageurs.-

M. LE PRESIDENT rappelle que, par lettre du 15 juillet 1941, et comme suite à la décision prise par le Conseil le 18 juin 1941, il a fait connaître à M. le Secrétaire d'Etat aux Communications qu'à défaut d'une réforme de structure de la tarification-voyageurs, dont il n'est pas possible de déterminer les bases actuellement, diverses modifications peuvent être envisagées pour le cas où les tarifs présentement suspendus seraient remis en vigueur.

Par dépêche en date du 18 septembre 1941, M. le Secrétaire d'Etat aux Communications a répondu que les mesures proposées ne soulevaient de sa part aucune objection de principe, et a invité, en conséquence, la S.N.C.F. à lui soumettre, dans les formes réglementaires, toutes propositions utiles en vue de leur réalisation.

Le Conseil se déclare d'accord pour qu'il soit donné suite à cette invitation.

c) Application du Code de la famille aux agents retraités.-

M. LE PRESIDENT rend compte au Conseil d'une dépêche en date du 30 octobre 1941 par laquelle M. le Secrétaire d'Etat aux Communications approuve les modifications que le Conseil, dans sa séance du 30 juillet 1941, a proposé d'apporter au Règlement des retraites et au Statut des retraités, en vue de faire bénéficier les agents retraités des avantages prévus par le nouveau Code de la famille.

Cette approbation, toutefois, n'est donnée que sous réserve de l'élévation à 16 ans, comme pour les fonctionnaires retraités de l'Etat, de l'âge limite que doivent atteindre les enfants pour donner droit aux majorations de pension.

.....

Il est indiqué, d'autre part, qu'une circulaire du 7 août 1941 de M. le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances a déterminé les conditions d'application du Code de la Famille aux agents relevés de leurs fonctions. M. le Secrétaire d'Etat aux Communications estime que, eu égard à la similitude des textes législatifs applicables, les agents de la S.N.C.F. doivent, d'une manière générale, être soumis aux mêmes dispositions que les fonctionnaires.

Le Conseil prend acte de cette lettre à laquelle il sera répondu en insistant sur le maintien des dispositions prévues par la S.N.C.F. pour l'allocation des majorations de pension.

d) Nouveau programme quinquennal.-

M. LE PRESIDENT rend compte de ce que, par dépêche du 10 novembre 1941, M. le Secrétaire d'Etat aux Communications a fait connaître que, compte tenu des modifications acceptées par le Conseil dans sa séance du 8 octobre, il approuvait le nouveau programme quinquennal de travaux et de matériel à inclure dans le Plan d'équipement national.

e) Représentation de la S.N.C.F. à la Société concessionnaire du Chemin de fer sous-marin entre la France et l'Angleterre.-

M. LE PRESIDENT rappelle que, le 24 décembre 1940, le Conseil a désigné M. BOUTET pour représenter la S.N.C.F. au sein du Comité d'Administration de cette Société, en

.....

remplacement de M. René MAYER, et l'a habilité à désigner un autre membre du Conseil pour occuper le siège détenu jusqu'alors par M. CLAPIER.

Il a désigné M. DAYRAS, qui a bien voulu accepter.

Le Conseil prend acte de cette désignation.

La séance est levée à 11 heures 30.-

Le Vice-Président
du Conseil d'Administration,

GRIMPRET.

Le Président
du Conseil d'Administration,

FOURNIER.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

PROJET

Séance du 12 novembre 1941

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

Sont présents : M.M. FOURNIER, Président
GRIMPRET, Vice-Président
LAURENT-ATTHALIN, Vice-Président

BOUTET
DAYRAS
DEVINAT
FREDAULT
GETTEN
LIAUD
de TARDE
TIRARD
ZAFFREYA

Assistent à la séance : M.M. LE BESNERAIS, Directeur Général
LECLERC du SABLON, ffons de Directeur Général adjoint
VAGOGNE, ffons de Secrétaire Général.

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

M.M. CLAUDON, Commissaire du Gouvernement
MARTIN, Commissaire suppléant

Adoption du Procès-Verbal.

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Procès-Verbal de la séance du 5 novembre 1941 est adopté.

.....

Comptes rendus

QUESTION II - Comptes rendus.

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

M. LE BESNERAIS rend compte de l'évolution du trafic et des recettes.

M. LE PRESIDENT tient le Conseil au courant de la situation du parc de matériel.

M. LECLERC du SABLON donne connaissance des incidents qui ont marqué la circulation.

2°) Trésorerie.

M. LE PRESIDENT expose la situation de trésorerie et met le Conseil au courant de la tenue en Bourse des obligations de chemins de fer.

Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 6 novembre 1940.

QUESTION II bis - Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 6 novembre 1940.

M. LE PRESIDENT rend compte des affaires suivantes qui ont été approuvées par le Directeur Général, en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués :

- Tarif spécial G.V. n°3 : acceptation des envois de châtaignes en vrac aux prix et conditions de ce tarif.

- Tarif spécial G.V. n°6 -

1°) Mise en concordance des dispositions du § "Délais" les conditions d'application des différents chapitres de ce tarif spécial avec celles des Tarifs Généraux (article 7) - Distances et itinéraires.

2°) Prolongation du 30 novembre au 31 décembre 1941 des délais d'expédition prévus par le tarif spécial G.V. 6, chapitre 1er pour l'application du barème spécial n°6 aux envois de vins blancs doux de primeurs en fûts par wagon de 5 tonnes.

.....

.....

- Tarif spécial P.V. n°7 : suspension de l'application des dispositions dont le maintien n'est plus justifié.

- Tarif international pour le transport à petite vitesse des combustibles minéraux de l'Allemagne sur l'Italie via Modane: modification des prix en RM du parcours franco-allemand.

Marchés et Commandes.

QUESTION III - Marchés et Commandes.

1°) Avenant au marché passé avec la Société "Les Consommateurs de Pétrole" pour la fourniture d'huiles noires de graissage.

M. GRIMPRET rappelle que le marché dont il s'agit, passé le 30 décembre 1938, pour une durée de 5 ans à valoir du 1er juillet 1938, prévoit une révision mensuelle des facturations en fonction de références diverses, au nombre desquelles les mercuriales américaines, changes, frets et assurances. Ces références ayant disparu, la clause ne peut plus jouer. "Les Consommateurs de Pétrole" ont accepté, pendant un certain temps, que les prix restent bloqués au niveau de juin 1940, Mais l'industrie française du pétrole ayant obtenu, depuis cette date, deux relèvements de prix successifs, ils demandent aujourd'hui à bénéficier de ces hausses, ainsi que de celles qui seraient ultérieurement homologuées.

Après examen, la Sous-Commission des Marchés estime qu'il n'y a pas lieu de s'arrêter à l'objection que l'on pourrait être tenté de tirer du fait qu'il s'agit, en l'espèce, d'une augmentation de prix pour des produits stockés. L'importation étant à peuprès nulle dans les circonstances actuelles, les hausses autorisées en la matière ne s'appliquent, en fait, qu'à des stocks. Au surplus, celles dont il est fait état ont essentiellement pour objet de tenir compte, la première de l'augmentation des frais généraux des entreprises, la seconde, pour la plus large part, d'une taxe de péréquation frappant tous les stocks au 10 juillet 1941.

Aussi la Sous-Commission des Marchés est-elle d'avis

d'approuver l'avenant proposé.

Le Conseil approuve l'avenant, M. de Laird ayant déclaré ne pas prendre part au vote.

2°) Avenants aux marchés conclus avec les entreprises concessionnaires du service du portage des bagages dans les gares de Paris.

A la demande de M. GRIMPRET, le Conseil ajourne l'examen de ces avenants à une prochaine séance.

Service Commercial.

QUESTION IV - Service Commercial.

" "

Projets.

QUESTION V - Projets

" "

Budget d'exploitation de 1942.

QUESTION VI - Budget d'exploitation de 1942.

M. LE PRESIDENT expose les caractéristiques générales du budget, tel qu'il est soumis au Conseil, ainsi que les conditions dans lesquelles ont été établies, tant en recettes qu'en dépenses, les prévisions afférentes à l'exercice 1942.

1.- Recettes.

Les recettes ont été évaluées en admettant que le trafic de 1942 serait, aussi bien pour les voyageurs que pour les marchandises, égal à celui de 1941.

Sur ces bases, compte tenu des résultats connus des 38 premières semaines de cet exercice ainsi que, pour les 14 autres semaines, des prévisions budgétaires initiales majorées de 21%, elles s'élèveraient à ..... 21.748 M.

.....

2.- Dépenses.

Les dépenses, y compris une réserve de 200 M. pour imprévus, atteindraient un montant total de ..... 25.161 M.

Ce total est essentiellement fonction, en ce qui concerne les chapitres les plus importants, des données ci-après :

= en ce qui concerne le personnel, l'effectif serait ramené à 412.000 agents, sauf à le majorer en cours d'exercice, dans les limites d'un maximum d'ores et déjà fixé à 2.000 unités supplémentaires, au cas où des à-coups viendraient à se produire dans les services de l'exploitation comme il y en a eu l'été dernier ;

= pour les combustibles, matières et divers, les prévisions de parcours et de travaux seraient les suivantes :

- une baisse notable a été admise en ce qui concerne les voyageurs, tenant compte des récentes restrictions de circulation ; par contre, le nombre des km-trains marchandises serait prévu à un chiffre supérieur à celui de 1941 et assis sur les résultats connus des derniers mois, en vue de tenir compte des transports allemands;

- les programmes de travaux correspondraient aux besoins normaux de l'exploitation, étant précisé, toutefois, que l'effort porterait surtout, en ce qui concerne le matériel et la traction, sur l'entretien des voitures et des wagons et que, en ce qui concerne la voie, l'entretien proprement dit serait assuré, mais les renouvellements ralentis ;

Trois points doivent, en outre, retenir l'attention.

Tout d'abord, les augmentations accordées au personnel à compter du 1er novembre 1941 feraient l'objet de l'inscription d'un crédit forfaitaire et global de 1.160 M., à répartir lors de la révision trimestrielle de mars 1942.

D'autre part, suivant la formule qui a déjà été introduite dans le budget de 1941 lors de la révision de juillet, une

.....

"provision pour travaux différés" serait constituée. D'ores et déjà, serait portée à cette rubrique une somme de 380 M. correspondant aux abattements effectués sur les programmes de la Voie. La provision s'accroîtrait, par ailleurs, en cours d'exercice, du montant des travaux prévus non exécutés par suite du manque de matières.

Enfin, une Commission a été nommée récemment au Secrétariat d'Etat aux Communications en vue d'étudier les conditions dans lesquelles la S.N.C.F. pourrait intensifier son effort d'amortissement par imputation sur le compte d'exploitation. Sans préjuger les conditions dans lesquelles il apparaîtra que les règles actuellement en vigueur doivent être révisées, il est proposé d'inscrire au fonds de renouvellement pour 1942 une provision supplémentaire de 1.470 M. correspondant, après application de la dotation déjà prévue par application de l'article 23 de la Convention du 31 août 1937, à la moitié de l'annuité qui serait nécessaire pour assurer le renouvellement normal du parc de matériel.

3.- Equilibre.

Le déficit à prévoir serait, dans ces conditions, de ..... 3.398 M.

A défaut d'économies suffisantes, dont la réalisation ne saurait être escomptée dans les circonstances actuelles, étant donné les préoccupations qui ont dominé les prévisions de dépenses, l'article 18 de la Convention du 31 août 1937, que confirme et renforce l'article 2 de la Convention du 9 septembre 1939 relative au régime financier des chemins de fer en temps de guerre, commande de procéder aux relèvements de recettes propres à rétablir l'équilibre.

.....

De tels relèvements ne sauraient, d'ailleurs, être regardés que comme justifiés en eux-mêmes, dès lors que la balance entre les augmentations des dépenses unitaires du chemin de fer depuis 1938 et les majorations unitaires de ses recettes durant la même période fait apparaître un déséquilibre de 3.348 M..

Les mesures à proposer intéresseraient à la fois les recettes escomptées du trafic français et les versements attendus des Autorités d'occupation.

= Services français.- Il serait proposé :

- d'une part, de porter les tarifs voyageurs respectivement à 0 fr 80, 0 fr 60 et 0 fr 45 pour chacune des 3 classes ;

- d'autre part, de majorer à nouveau de 10 % les tarifs marchandises, ce relèvement correspondant à la partie non encore satisfaite de la demande présentée à l'occasion du budget de 1941.

= Versements des Autorités d'occupation.- Tout d'abord, les versements à attendre au titre des transports eux-mêmes seraient majorés de 10 %, compte tenu de la hausse du prix de revient à prévoir pour 1942.

En outre, une somme minimum de 750 M. serait inscrite au titre de location du matériel actuellement mis à la disposition de la Reichsbahn, cette somme ne représentant que la compensation de l'amortissement de ce matériel.

L'ensemble de ces mesures procurerait une recette supplémentaire de ..... 3.040 M.
ce qui, compte tenu de la variation corrélative de la prime d'exploitation, ramènerait, en définitive, le déficit de 1942 à ..... 398 M.

.....

Ce chiffre représenterait moins de 2 % du montant total du budget et il paraît d'autant plus acceptable que celui-ci comprend, à concurrence de 1.085 M., des dépenses dont il semblerait justifié que la S.N.C.F. obtienne le remboursement.

Après échange de vues, auquel, avec M. LE PRESIDENT, prennent part M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT et M. TIRARD, le Conseil approuve le budget ainsi que les propositions qui lui sont soumises pour la réalisation de l'équilibre.

Questions diverses. - Questions diverses -

a) Projet de loi portant modification des articles 21-B, b) et c) et 26 de la Convention du 31 août 1937.

M. LE PRESIDENT donne connaissance de la lettre en date du 7 novembre 1941 par laquelle il a soumis à M. le Secrétaire d'Etat aux Communications - avec copie à M. le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances - le texte d'un projet de loi destiné à permettre à la S.N.C.F., par modification des articles 21-B, b) et c) et 26 de la Convention du 31 août 1937, de procéder, sous sa propre signature, à des opérations d'émission pour le remboursement, la consolidation et la conversion des emprunts des Réseaux.

Les Compagnies signataires de la Convention de 1937 ont, par lettre du 31 octobre 1941, donné leur adhésion au principe du projet de loi. Elles font observer, toutefois, que les dispositions envisagées auront pour effet de leur enlever la gestion et le service des emprunts convertis avant la date à laquelle, d'après la Convention, la S.N.C.F. aura la faculté de reprendre la gestion de leurs titres. Elles encourront, de ce fait, un préjudice qui justifie, comme condition de leur accord, une compensation équitable.

... Le Conseil prend acte de ce compte rendu. .....

b) Révision de la tarification-voyageurs.

M. LE PRESIDENT rappelle que, par lettre du 15 juillet 1941, et comme suite à la décision prise par le Conseil le 18 juin 1941, il a fait connaître à M. le Secrétaire d'Etat aux Communications qu'à défaut d'une réforme de structure de la tarification-voyageurs, dont il n'est pas possible de déterminer les bases actuellement, diverses modifications peuvent être envisagées pour le cas où les tarifs présentement suspendus seraient remis en vigueur.

Par dépêche en date du 18 septembre 1941, M. le Secrétaire d'Etat aux Communications a répondu que les mesures proposées ne soulevaient de sa part aucune objection de principe, et a invité, en conséquence, la S.N.C.F. à lui soumettre, dans les formes réglementaires, toutes propositions utiles en vue de leur réalisation.

Le Conseil se déclare d'accord pour qu'il soit donné suite à cette invitation.

c) Application du Code de la famille aux agents retraités.

M. LE PRESIDENT rend compte au Conseil d'une dépêche en date du 30 octobre 1941 par laquelle M. le Secrétaire d'Etat aux Communications approuve les modifications que le Conseil, dans sa séance du 30 juillet 1941, a proposé d'apporter au Règlement des retraites et au Statut des retraités, en vue de faire bénéficier les agents retraités des avantages prévus par le nouveau Code de la Famille.

Cette approbation, toutefois, n'est donnée que sous réserve de l'élévation à 16 ans, comme pour les fonctionnaires retraités de l'Etat, de l'âge limite que doivent atteindre les enfants pour donner droit aux majorations de pension,

.....

Il est indiqué, d'autre part, qu'une circulaire du 7 août 1941 de M. le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances a déterminé les conditions d'application du Code de la Famille aux agents relevés de leurs fonctions. M. le Secrétaire d'Etat aux Communications estime que, eu égard à la similitude des textes législatifs applicables, les agents de la S.N.C.F. doivent, d'une manière générale, être soumis aux mêmes dispositions que les fonctionnaires.

Le Conseil prend acte de cette lettre à laquelle il sera répondu en insistant sur le maintien des dispositions prévues par la S.N.C.F. pour l'allocation des majorations de pension.

d) Nouveau programme quinquennal.

M. LE PRESIDENT rend compte de ce que, par dépêche du 10 novembre 1941, M. le Secrétaire d'Etat aux Communications a fait connaître que, compte tenu des modifications acceptées par le Conseil dans sa séance du 8 octobre, il approuvait le nouveau programme quinquennal de travaux et de matériel à inclure dans le Plan d'équipement national.

e) Représentation de la S.N.C.F. à la Société concessionnaire du Chemin de fer sous-marin entre la France et l'Angleterre.

M. LE PRESIDENT rappelle que, le 24 décembre 1940, le Conseil a désigné M. BOUTET pour représenter la S.N.C.F. au sein du Comité d'Administration de cette Société, en remplacement de M. René MAYER, et l'a habilité à désigner un autre membre du Conseil pour occuper le siège détenu jusqu'alors par M. CLAPIER.

Il a désigné M. DAYRAS, qui a bien voulu accepter.

Le Conseil prend acte de cette désignation.

La séance est levée à 11 heures 30.

C.A. B 154/41
1

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

PROJET

Séance du 12 novembre 1941

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

Sont présents : M.M. FOURNIER, Président
GRIMPRET, Vice-Président
LAURENT-ATTHALIN, Vice-Président

BOUTET
DAYRAS
DEVINAT
FREDAULT
GETTEN
LIAUD
de TARDE
TIRARD
ZAFFREYA

Assistent à la séance : M.M. LE BESNERAIS, Directeur Général
LECLERC du SABLON, ffons de Directeur Général adjoint
VAGOGNE, ffons de Secrétaire Général.

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

M.M. CLAUDON, Commissaire du Gouvernement
MARTIN, Commissaire suppléant

Adoption du Procès-Verbal.

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Procès-Verbal de la séance du 5 novembre 1941 est adopté.

.....

Comptes rendus.

QUESTION II - Comptes rendus.

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

M. LE BESNERAIS rend compte de l'évolution du trafic et des recettes.

M. LE PRESIDENT tient le Conseil au courant de la situation du parc de matériel.

M. LECLERC du SABLON donne connaissance des incidents qui ont marqué la circulation.

2°) Trésorerie.

M. LE PRESIDENT expose la situation de trésorerie et met le Conseil au courant de la tenue en Bourse des obligations de chemins de fer.

Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 6 novembre 1940.

QUESTION II bis - Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 6 novembre 1940.

M. LE PRESIDENT rend compte des affaires suivantes qui ont été approuvées par le Directeur Général, en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués :

- Tarif spécial G.V. n°3 : acceptation des envois de châtaignes en vrac aux prix et conditions de ce tarif.

- Tarif spécial G.V. n°6 -

1°) Mise en concordance des dispositions du § "Délais" des conditions d'application des différents chapitres de ce tarif spécial avec celles des Tarifs Généraux (article 7) - Distances et itinéraires.

2°) Prolongation du 30 novembre au 31 décembre 1941 des délais d'expédition prévus par le tarif spécial G.V. 6, chapitre 1er pour l'application du barème spécial n°6 aux envois de vins blancs doux de primeurs en fûts par wagon de 5 tonnes.

.....

- Tarif spécial P.V. n°7 ; suspension de l'application des dispositions dont le maintien n'est plus justifié.

- Tarif international pour le transport à petite vitesse des combustibles minéraux de l'Allemagne sur l'Italie via Modane : modification des prix en RM du parcours franco-allemand.

Marchés et Commandes.

QUESTION III - Marchés et Commandes.

1°) Avenant au marché passé avec la Société "Les Consommateurs de Pétrole" pour la fourniture d'huiles noires de graissage.

M. GRIMPRET rappelle que le marché dont il s'agit, passé le 30 décembre 1938, pour une durée de 5 ans à valoir du 1er juillet 1938, prévoit une révision mensuelle des facturations en fonction de références diverses, au nombre desquelles les mercuriales américaines, changes, frets et assurances. Ces références ayant disparu, la clause ne peut plus jouer. "Les Consommateurs de Pétrole" ont accepté, pendant un certain temps, que les prix restent bloqués au niveau de juin 1940. Mais l'industrie française du pétrole ayant obtenu, depuis cette date, deux relèvements de prix successifs, ils demandent aujourd'hui à bénéficier de ces hausses, ainsi que de celles qui seraient ultérieurement homologuées.

Après examen, la Sous-Commission des Marchés estime qu'il n'y a pas lieu de s'arrêter à l'objection que l'on pourrait être tenté de tirer du fait qu'il s'agit, en l'espèce, d'une augmentation de prix pour des produits stockés. L'importation étant à peuprès nulle dans les circonstances actuelles, les hausses autorisées en la matière ne s'appliquent, en fait, qu'à des stocks. Au surplus, celles dont il est fait état ont essentiellement pour objet de tenir compte, la première de l'augmentation des frais généraux des entreprises, la seconde, pour la plus large part, d'une taxe de péréquation frappant tous les stocks au 10 juillet 1941.

Aussi la Sous-Commission des Marchés est-elle d'avis

d'approuver l'avenant proposé.

Le Conseil approuve l'avenant.

2°) Avenants aux marchés conclus avec les entreprises concessionnaires du service du portage des bagages dans les gares de Paris.

A la demande de M. GRIMPRET, le Conseil ajourne l'examen de ces avenants à une prochaine séance.

Service Commercial.

QUESTION IV - Service Commercial.

" "

Projets.

QUESTION V - Projets

" "

Budget d'exploitation de 1942.

QUESTION VI - Budget d'exploitation de 1942.

M. LE PRESIDENT expose les caractéristiques générales du budget, tel qu'il est soumis au Conseil, ainsi que les conditions dans lesquelles ont été établies, tant en recettes qu'en dépenses, les prévisions afférentes à l'exercice 1942.

1.- Recettes.

Les recettes ont été évaluées en admettant que le trafic de 1942 serait, aussi bien pour les voyageurs que pour les marchandises, égal à celui de 1941.

Sur ces bases, compte tenu des résultats connus des 38 premières semaines de cet exercice ainsi que, pour les 14 autres semaines, des prévisions budgétaires initiales majorées de 21%, elles s'élèveraient à ..... 21.748 M.

.....

2.- Dépenses.

Les dépenses, y compris une réserve de 200 M. pour imprévus, atteindraient un montant total de ..... 25.161 M.

Ce total est essentiellement fonction, en ce qui concerne les chapitres les plus importants, des données ci-après :

= en ce qui concerne le personnel, l'effectif serait ramené à 412.000 agents, sauf à le majorer en cours d'exercice, dans les limites d'un maximum d'ores et déjà fixé à 2.000 unités supplémentaires, au cas où des à-coups viendraient à se produire dans les services de l'exploitation comme il y en a eu l'été dernier ;

= pour les combustibles, matières et divers, les prévisions de parcours et de travaux seraient les suivantes :

- une baisse notable a été admise en ce qui concerne les voyageurs, tenant compte des récentes restrictions de circulation ; par contre, le nombre des km-trains marchandises serait prévu à un chiffre supérieur à celui de 1941 et assis sur les résultats connus des derniers mois, en vue de tenir compte des transports allemands;

- les programmes de travaux correspondraient aux besoins normaux de l'exploitation, étant précisé, toutefois, que l'effort porterait surtout, en ce qui concerne le matériel et la traction, sur l'entretien des voitures et des wagons et que, en ce qui concerne la voie, l'entretien proprement dit serait assuré, mais les renouvellements ralentis ;

Trois points doivent, en outre, retenir l'attention.

Tout d'abord, les augmentations accordées au personnel à compter du 1er novembre 1941 feraient l'objet de l'inscription d'un crédit forfaitaire et global de 1.160 M., à répartir lors de la révision trimestrielle de mars 1942.

D'autre part, suivant la formule qui a déjà été introduite dans le budget de 1941 lors de la révision de juillet, une

.....

"provision pour travaux différés" serait constituée. D'ores et déjà, serait portée à cette rubrique une somme de 380 M. correspondant aux abattements effectués sur les programmes de la Voie. La provision s'accroîtrait, par ailleurs, en cours d'exercice, du montant des travaux prévus non exécutés par suite du manque de matières.

Enfin, une Commission a été nommée récemment au Secrétariat d'Etat aux Communications en vue d'étudier les conditions dans lesquelles la S.N.C.F. pourrait intensifier son effort d'amortissement par imputation sur le compte d'exploitation. Sans préjuger les conditions dans lesquelles il apparaîtra que les règles actuellement en vigueur doivent être révisées, il est proposé d'inscrire au fonds de renouvellement pour 1942 une provision supplémentaire de 1.470 M. correspondant, après application de la dotation déjà prévue par application de l'article 23 de la Convention du 31 août 1937, à la moitié de l'annuité qui serait nécessaire pour assurer le renouvellement normal du parc de matériel.

3.- Equilibre.

Le déficit à prévoir serait, dans ces conditions, de ..... 3.398 M.

A défaut d'économies suffisantes, dont la réalisation ne saurait être escomptée dans les circonstances actuelles, étant donné les préoccupations qui ont dominé les prévisions de dépenses, l'article 18 de la Convention du 31 août 1937, que confirme et renforce l'article 2 de la Convention du 9 septembre 1939 relative au régime financier des chemins de fer en temps de guerre, commande de procéder aux relèvements de recettes propres à rétablir l'équilibre.

.....

De tels relèvements ne sauraient, d'ailleurs, être regardés que comme justifiés en eux-mêmes, dès lors que la balance entre les augmentations des dépenses unitaires du chemin de fer depuis 1938 et les majorations unitaires de ses recettes durant la même période fait apparaître un déséquilibre de 3.348 M..

Les mesures à proposer intéresseraient à la fois les recettes escomptées du trafic français et les versements attendus des Autorités d'occupation.

= Services français.- Il serait proposé :

- d'une part, de porter les tarifs voyageurs respectivement à 0 fr 80, 0 fr 60 et 0 fr 45 pour chacune des 3 classes ;

- d'autre part, de majorer à nouveau de 10 % les tarifs marchandises, ce relèvement correspondant à la partie non encore satisfaite de la demande présentée à l'occasion du budget de 1941.

= Versements des Autorités d'occupation.- Tout d'abord, les versements à attendre au titre des transports eux-mêmes seraient majorés de 10 %, compte tenu de la hausse du prix de revient à prévoir pour 1942.

En outre, une somme minimum de 750 M. serait inscrite au titre de location du matériel actuellement mis à la disposition de la Reichsbahn, cette somme ne représentant que la compensation de l'amortissement de ce matériel.

L'ensemble de ces mesures procurerait une recette supplémentaire de ..... 3.040 M.
ce qui, compte tenu de la variation corrélative de la prime d'exploitation, ramènerait, en définitive, le déficit de 1942 à ..... 398 M.

.....

Ce chiffre représenterait moins de 2 % du montant total du budget et il paraît d'autant plus acceptable que celui-ci comprend, à concurrence de 1.085 M., des dépenses dont il semblerait justifié que la S.N.C.F. obtienne le remboursement.

Après échange de vues, auquel, avec M. LE PRESIDENT, prennent part M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT et M. TIRARD, le Conseil approuve le budget ainsi que les propositions qui lui sont soumises pour la réalisation de l'équilibre.

Questions diverses. - Questions diverses -

a) Projet de loi portant modification des articles 21-B, b) et c) et 26 de la Convention du 31 août 1937.

M. LE PRESIDENT donne connaissance de la lettre en date du 7 novembre 1941 par laquelle il a soumis à M. le Secrétaire d'Etat aux Communications - avec copie à M. le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances - le texte d'un projet de loi destiné à permettre à la S.N.C.F., par modification des articles 21-B, b) et c) et 26 de la Convention du 31 août 1937, de procéder, sous sa propre signature, à des opérations d'émission pour le remboursement, la consolidation et la conversion des emprunts des Réseaux.

Les Compagnies signataires de la Convention de 1937 ont, par lettre du 31 octobre 1941, donné leur adhésion au principe du projet de loi. Elles font observer, toutefois, que les dispositions envisagées auront pour effet de leur enlever la gestion et le service des emprunts convertis avant la date à laquelle, d'après la Convention, la S.N.C.F. aura la faculté de reprendre la gestion de leurs titres. Elles encourront, de ce fait, un préjudice qui justifie, comme condition de leur accerd, une compensation équitable.

Le Conseil prend acte de ce compte rendu. .....

b) Révision de la tarification-voyageurs.

M. LE PRESIDENT rappelle que, par lettre du 15 juillet 1941, et comme suite à la décision prise par le Conseil le 18 juin 1941, il a fait connaître à M. le Secrétaire d'Etat aux Communications qu'à défaut d'une réforme de structure de la tarification-voyageurs, dont il n'est pas possible de déterminer les bases actuellement, diverses modifications peuvent être envisagées pour le cas où les tarifs présentement suspendus seraient remis en vigueur.

Par dépêche en date du 18 septembre 1941, M. le Secrétaire d'Etat aux Communications a répondu que les mesures proposées ne soulevaient de sa part aucune objection de principe, et a invité, en conséquence, la S.N.C.F. à lui soumettre, dans les formes réglementaires, toutes propositions utiles en vue de leur réalisation.

Le Conseil se déclare d'accord pour qu'il soit donné suite à cette invitation.

c) Application du Code de la famille aux agents retraités.

M. LE PRESIDENT rend compte au Conseil d'une dépêche en date du 30 octobre 1941 par laquelle M. le Secrétaire d'Etat aux Communications approuve les modifications que le Conseil, dans sa séance du 30 juillet 1941, a proposé d'apporter au Règlement des retraites et au Statut des retraités, en vue de faire bénéficier les agents retraités des avantages prévus par le nouveau Code de la Famille.

Cette approbation, toutefois, n'est donnée que sous réserve de l'élévation à 16 ans, comme pour les fonctionnaires retraités de l'Etat, de l'âge limite que doivent atteindre les enfants pour donner droit aux majorations de pension.

.....

Il est indiqué, d'autre part, qu'une circulaire du 7 août 1941 de M. le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances a déterminé les conditions d'application du Code de la Famille aux agents relevés de leurs fonctions.

M. le Secrétaire d'Etat aux Communications estime que, eu égard à la similitude des textes législatifs applicables, les agents de la S.N.C.F. doivent, d'une manière générale, être soumis aux mêmes dispositions que les fonctionnaires.

Le Conseil prend acte de cette lettre à laquelle il sera répondu en insistant sur le maintien des dispositions prévues par la S.N.C.F. pour l'allocation des majorations de pension.

d) Nouveau programme quinquennal.

M. LE PRESIDENT rend compte de ce que, par dépêche du 10 novembre 1941, M. le Secrétaire d'Etat aux Communications a fait connaître que, compte tenu des modifications acceptées par le Conseil dans sa séance du 8 octobre, il approuvait le nouveau programme quinquennal de travaux et de matériel à inclure dans le Plan d'équipement national.

e) Représentation de la S.N.C.F. à la Société concessionnaire du Chemin de fer sous-marin entre la France et l'Angleterre.

M. LE PRESIDENT rappelle que, le 24 décembre 1940, le Conseil a désigné M. BOUTET pour représenter la S.N.C.F. au sein du Comité d'Administration de cette Société, en remplacement de M. René MAYER, et l'a habilité à désigner un autre membre du Conseil pour occuper le siège détenu jusqu'alors par M. CLAPIER.

Il a désigné M. DAYRAS, qui a bien voulu accepter.

Le Conseil prend acte de cette désignation.

La séance est levée à 11 heures 30.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

PROJET

Séance du 12 novembre 1941

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

Sont présents : M.M. FOURNIER, Président
GRIMPRET, Vice-Président
LAURENT-ATTHALIN, Vice-Président

BOUTET
DAYRAS
DEVINAT
FREDAULT
GETTEN
LIAUD
de TARDE
TIRARD
ZAFFREYA

Assistent à la séance : M.M. LE BESNERAIS, Directeur Général
LECLERC du SABLON, ffons de Directeur Général adjoint
VAGOGNE, ffons de Secrétaire Général.

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

M.M. CLAUDON, Commissaire du Gouvernement
MARTIN, Commissaire suppléant

Adoption du Procès-Verbal.

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Procès-Verbal de la séance du 5 novembre 1941 est adopté.

.....

Comptes rendus

QUESTION II - Comptes rendus.

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

M. LE BESNERAIS rend compte de l'évolution du trafic et des recettes.

M. LE PRESIDENT tient le Conseil au courant de la situation du parc de matériel.

M. LECLERC du SABLON donne connaissance des incidents qui ont marqué la circulation.

2°) Trésorerie.

M. LE PRESIDENT expose la situation de trésorerie et met le Conseil au courant de la tenue en Bourse des obligations de chemins de fer.

Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 6 novembre 1940.

QUESTION II bis - Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 6 novembre 1940.

M. LE PRESIDENT rend compte des affaires suivantes qui ont été approuvées par le Directeur Général, en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués :

- Tarif spécial G.V. n°3 : acceptation des envois de châtaignes en vrac aux prix et conditions de ce tarif.

- Tarif spécial G.V. n°6 -
1°) Mise en concordance des dispositions du § "Délais" les conditions d'application des différents chapitres de ce tarif spécial avec celles des Tarifs Généraux (article 7) - Distances et itinéraires.
2°) Prolongation du 30 novembre au 31 décembre 1941 des délais d'expédition prévus par le tarif spécial G.V. 6, chapitre 1er pour l'application du barème spécial n°6 aux envois de vins blancs doux de primeurs en fûts par wagon de 5 tonnes.

.....

- Tarif spécial P.V. n°7 : suspension de l'application des dispositions dont le maintien n'est plus justifié.

- Tarif international pour le transport à petite vitesse des combustibles minéraux de l'Allemagne sur l'Italie via Modane: modification des prix en RM du parcours franco-allemand.

Marchés et Commandes.

QUESTION III - Marchés et Commandes.

1°) Avenant au marché passé avec la Société "Les Consommateurs de Pétrole" pour la fourniture d'huiles noires de graissage.

M. GRIMPRET rappelle que le marché dont il s'agit, passé le 30 décembre 1938, pour une durée de 5 ans à valoir du 1er juillet 1938, prévoit une révision mensuelle des facturations en fonction de références diverses, au nombre desquelles les mercuriales américaines, changes, frets et assurances. Ces références ayant disparu, la clause ne peut plus jouer. "Les Consommateurs de Pétrole" ont accepté, pendant un certain temps, que les prix restent bloqués au niveau de juin 1940. Mais l'industrie française du pétrole ayant obtenu, depuis cette date, deux relèvements de prix successifs, ils demandent aujourd'hui à bénéficier de ces hausses, ainsi que de celles qui seraient ultérieurement homologuées.

Après examen, la Sous-Commission des Marchés estime qu'il n'y a pas lieu de s'arrêter à l'objection que l'on pourrait être tenté de tirer du fait qu'il s'agit, en l'espèce, d'une augmentation de prix pour des produits stockés. L'importation étant à peu près nulle dans les circonstances actuelles, les hausses autorisées en la matière ne s'appliquent, en fait, qu'à des stocks. Au surplus, celles dont il est fait état ont essentiellement pour objet de tenir compte, la première de l'augmentation des frais généraux des entreprises, la seconde, pour la plus large part, d'une taxe de péréquation frappant tous les stocks au 10 juillet 1941.

Aussi la Sous-Commission des Marchés est-elle d'avis

....,

d'approuver l'avenant proposé.

Le Conseil approuve l'avenant.

2°) Avenants aux marchés conclus avec les entreprises concessionnaires du service du portage des bagages dans les gares de Paris.

A la demande de M. GRIMPRET, le Conseil ajourne l'examen de ces avenants à une prochaine séance.

Service Commercial.

QUESTION IV - Service Commercial.

" "

Projets.

QUESTION V - Projets

" "

Budget d'exploitation de 1942.

QUESTION VI - Budget d'exploitation de 1942.

M. LE PRESIDENT expose les caractéristiques générales du budget, tel qu'il est soumis au Conseil, ainsi que les conditions dans lesquelles ont été établies, tant en recettes qu'en dépenses, les prévisions afférentes à l'exercice 1942.

1.- Recettes.

Les recettes ont été évaluées en admettant que le trafic de 1942 serait, aussi bien pour les voyageurs que pour les marchandises, égal à celui de 1941.

Sur ces bases, compte tenu des résultats connus des 38 premières semaines de cet exercice ainsi que, pour les 14 autres semaines, des prévisions budgétaires initiales majorées de 21%, elles s'élèveraient à ..... 21.748 M.

.....

2.- Dépenses.

Les dépenses, y compris une réserve de 200 M. pour imprévus, atteindraient un montant total de ..... 25.161 M.

Ce total est essentiellement fonction, en ce qui concerne les chapitres les plus importants, des données ci-après :

= en ce qui concerne le personnel, l'effectif serait ramené à 412.000 agents, sauf à le majorer en cours d'exercice, dans les limites d'un maximum d'ores et déjà fixé à 2.000 unités supplémentaires, au cas où des à-coups viendraient à se produire dans les services de l'exploitation comme il y en a eu l'été dernier ;

= pour les combustibles, matières et divers, les prévisions de parcours et de travaux seraient les suivantes :

- une baisse notable a été admise en ce qui concerne les voyageurs, tenant compte des récentes restrictions de circulation ; par contre, le nombre des km-trains marchandises serait prévu à un chiffre supérieur à celui de 1941 et assis sur les résultats connus des derniers mois, en vue de tenir compte des transports allemands;

- les programmes de travaux correspondraient aux besoins normaux de l'exploitation, étant précisé, toutefois, que l'effort porterait surtout, en ce qui concerne le matériel et la traction, sur l'entretien des voitures et des wagons et que, en ce qui concerne la voie, l'entretien proprement dit serait assuré, mais les renouvellements ralentis ;

Trois points doivent, en outre, retenir l'attention.

Tout d'abord, les augmentations accordées au personnel à compter du 1er novembre 1941 feraient l'objet de l'inscription d'un crédit forfaitaire et global de 1.160 M., à répartir lors de la révision trimestrielle de mars 1942.

D'autre part, suivant la formule qui a déjà été introduite dans le budget de 1941 lors de la révision de juillet, une

.....

"provision pour travaux différés" serait constituée. D'ores et déjà, serait portée à cette rubrique une somme de 380 M. correspondant aux abattements effectués sur les programmes de la Voie. La provision s'accroîtrait, par ailleurs, en cours d'exercice, du montant des travaux prévus non exécutés par suite du manque de matières.

Enfin, une Commission a été nommée récemment au Secrétariat d'Etat aux Communications en vue d'étudier les conditions dans lesquelles la S.N.C.F. pourrait intensifier son effort d'amortissement par imputation sur le compte d'exploitation. Sans préjuger Les conditions dans lesquelles il apparaîtra que les règles actuellement en vigueur doivent être révisées, il est proposé d'inscrire au fonds de renouvellement pour 1942 une provision supplémentaire de 1.470 M. correspondant, après application de la dotation déjà prévue par application de l'article 23 de la Convention du 31 août 1937, à la moitié de l'annuité qui serait nécessaire pour assurer le renouvellement normal du parc de matériel.

3.- Equilibre.

Le déficit à prévoir serait, dans ces conditions, de ..... 3.398 M.

A défaut d'économies suffisantes, dont la réalisation ne saurait être escomptée dans les circonstances actuelles, étant donné les préoccupations qui ont dominé les prévisions de dépenses, l'article 18 de la Convention du 31 août 1937, que confirme et renforce l'article 2 de la Convention du 9 septembre 1939 relative au régime financier des chemins de fer en temps de guerre, commande de procéder aux relèvements de recettes propres à rétablir l'équilibre.

.....

.....

De tels relèvements ne sauraient, d'ailleurs, être regardés que comme justifiés en eux-mêmes, dès lors que la balance entre les augmentations des dépenses unitaires du chemin de fer depuis 1938 et les majorations unitaires de ses recettes durant la même période fait apparaître un déséquilibre de 3.348 M..

Les mesures à proposer intéresseraient à la fois les recettes escomptées du trafic français et les versements attendus des Autorités d'occupation.

= Services français.- Il serait proposé :

- d'une part, de porter les tarifs voyageurs respectivement à 0 fr 80, 0 fr 60 et 0 fr 45 pour chacune des 3 classes ;

- d'autre part, de majorer à nouveau de 10 % les tarifs marchandises, ce relèvement correspondant à la partie non encore satisfaite de la demande présentée à l'occasion du budget de 1941.

= Versements des Autorités d'occupation.- Tout d'abord, les versements à attendre au titre des transports eux-mêmes seraient majorés de 10 %, compte tenu de la hausse du prix de revient à prévoir pour 1942.

En outre, une somme minimum de 750 M. serait inscrite au titre de location du matériel actuellement mis à la disposition de la Reichsbahn, cette somme ne représentant que la compensation de l'amortissement de ce matériel.

L'ensemble de ces mesures procurerait une recette supplémentaire de ..... 3.040 M.
ce qui, compte tenu de la variation corrélative de la prime d'exploitation, ramènerait, en définitive, le déficit de 1942 à ..... 398 M.

.....

Ce chiffre représenterait moins de 2 % du montant total du budget et il paraît d'autant plus acceptable que celui-ci comprend, à concurrence de 1.085 M., des dépenses dont il semblerait justifié que la S.N.C.F. obtienne le remboursement.

Après échange de vues, auquel, avec M. LE PRESIDENT, prennent part M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT et M. TIRARD, le Conseil approuve le budget ainsi que les propositions qui lui sont soumises pour la réalisation de l'équilibre.

Questions diverses.

- Questions diverses -

a) Projet de loi portant modification des articles 21-B, b) et c) et 26 de la Convention du 31 août 1937.

M. LE PRESIDENT donne connaissance de la lettre en date du 7 novembre 1941 par laquelle il a soumis à M. le Secrétaire d'Etat aux Communications - avec copie à M. le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances - le texte d'un projet de loi destiné à permettre à la S.N.C.F., par modification des articles 21-B, b) et c) et 26 de la Convention du 31 août 1937, de procéder, sous sa propre signature, à des opérations d'émission pour le remboursement, la consolidation et la conversion des emprunts des Réseaux.

Les Compagnies signataires de la Convention de 1937 ont, par lettre du 31 octobre 1941, donné leur adhésion au principe du projet de loi. Elles font observer, toutefois, que les dispositions envisagées auront pour effet de leur enlever la gestion et le service des emprunts convertis avant la date à laquelle, d'après la Convention, la S.N.C.F. aura la faculté de reprendre la gestion de leurs titres. Elles encourront, de ce fait, un préjudice qui justifie, comme condition de leur accord, une compensation équitable. .....

Le Conseil prend acte de ce compte rendu. .....

b) Révision de la tarification-voyageurs.

M. LE PRESIDENT rappelle que, par lettre du 15 juillet 1941, et comme suite à la décision prise par le Conseil le 18 juin 1941, il a fait connaître à M. le Secrétaire d'Etat aux Communications qu'à défaut d'une réforme de structure de la tarification-voyageurs, dont il n'est pas possible de déterminer les bases actuellement, diverses modifications peuvent être envisagées pour le cas où les tarifs présentement suspendus seraient remis en vigueur.

Par dépêche en date du 18 septembre 1941, M. le Secrétaire d'Etat aux Communications a répondu que les mesures proposées ne soulevaient de sa part aucune objection de principe, et a invité, en conséquence, la S.N.C.F. à lui soumettre, dans les formes réglementaires, toutes propositions utiles en vue de leur réalisation.

Le Conseil se déclare d'accord pour qu'il soit donné suite à cette invitation.

c) Application du Code de la famille aux agents retraités.

M. LE PRESIDENT rend compte au Conseil d'une dépêche en date du 30 octobre 1941 par laquelle M. le Secrétaire d'Etat aux Communications approuve les modifications que le Conseil, dans sa séance du 30 juillet 1941, a proposé d'apporter au Règlement des retraites et au Statut des retraités, en vue de faire bénéficier les agents retraités des avantages prévus par le nouveau Code de la Famille.

Cette approbation, toutefois, n'est donnée que sous réserve de l'élévation à 16 ans, comme pour les fonctionnaires retraités de l'Etat, de l'âge limite que doivent atteindre les enfants pour donner droit aux majorations de pension.

.....

Il est indiqué, d'autre part, qu'une circulaire du 7 août 1941 de M. le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances a déterminé les conditions d'application du Code de la Famille aux agents relevés de leurs fonctions. M. le Secrétaire d'Etat aux Communications estime que, eu égard à la similitude des textes législatifs applicables, les agents de la S.N.C.F. doivent, d'une manière générale, être soumis aux mêmes dispositions que les fonctionnaires.

Le Conseil prend acte de cette lettre à laquelle il sera répondu en insistant sur le maintien des dispositions prévues par la S.N.C.F. pour l'allocation des majorations de pension.

d) Nouveau programme quinquennal.

M. LE PRESIDENT rend compte de ce que, par dépêche du 10 novembre 1941, M. le Secrétaire d'Etat aux Communications a fait connaître que, compte tenu des modifications acceptées par le Conseil dans sa séance du 8 octobre, il approuvait le nouveau programme quinquennal de travaux et de matériel à inclure dans le Plan d'équipement national.

e) Représentation de la S.N.C.F. à la Société concessionnaire du Chemin de fer sous-marin entre la France et l'Angleterre.

M. LE PRESIDENT rappelle que, le 24 décembre 1940, le Conseil a désigné M. BOUTET pour représenter la S.N.C.F. au sein du Comité d'Administration de cette Société, en remplacement de M. René MAYER, et l'a habilité à désigner un autre membre du Conseil pour occuper le siège détenu jusqu'alors par M. CLAPIER.

Il a désigné M. DAYRAS, qui a bien voulu accepter.

Le Conseil prend acte de cette désignation.

La séance est levée à 11 heures 30.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

PROJET

Séance du 12 novembre 1941

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

Sont présents : M.M. FOURNIER, Président
GRIMPRET, Vice-Président
LAURENT-ATTHALIN, Vice-Président

BOUTET
DAYRAS
DEVINAT
FREDAULT
GETTEN
LIAUD
de TARDE
TIRARD
ZAFFREYA

Assistent à la séance : M.M. LE BESNERAIS, Directeur Général
LECLERC du SABLON, ffons de Directeur Général adjoint
VAGOGNE, ffons de Secrétaire Général.

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

M.M. CLAUDON, Commissaire du Gouvernement
MARTIN, Commissaire suppléant

Adoption du Procès-Verbal.

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Procès-Verbal de la séance du 5 novembre 1941 est adopté.

.....

Comptes rendus

QUESTION II - Comptes rendus.

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

M. LE BESNERAIS rend compte de l'évolution du trafic et des recettes.

M. LE PRESIDENT tient le Conseil au courant de la situation du parc de matériel.

M. LECLERC du SABLON donne connaissance des incidents qui ont marqué la circulation.

2°) Trésorerie.

M. LE PRESIDENT expose la situation de trésorerie et met le Conseil au courant de la tenue en Bourse des obligations de chemins de fer.

Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 6 novembre 1940.

QUESTION II bis - Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 6 novembre 1940.

M. LE PRESIDENT rend compte des affaires suivantes qui ont été approuvées par le Directeur Général, en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués :

- Tarif spécial G.V. n°3 : acceptation des envois de châtaignes en vrac aux prix et conditions de ce tarif.

- Tarif spécial G.V. n°6 -

1°) Mise en concordance des dispositions du § "Délais" les conditions d'application des différents chapitres de ce tarif spécial avec celles des Tarifs Généraux (article 7) - Distances et itinéraires.

2°) Prolongation du 30 novembre au 31 décembre 1941 des délais d'expédition prévus par le tarif spécial G.V. 6, chapitre 1er pour l'application du barème spécial n°6 aux envois de vins blancs doux de primeurs en fûts par wagon de 5 tonnes.

.....

- Tarif spécial P.V. n°7 : suspension de l'application des dispositions dont le maintien n'est plus justifié.

- Tarif international pour le transport à petite vitesse des combustibles minéraux de l'Allemagne sur l'Italie via Modane: modification des prix en RM du parcours franco-allemand.

Marchés et Commandes.

QUESTION III - Marchés et Commandes.

1°) Avenant au marché passé avec la Société "Les Consommateurs de Pétrole" pour la fourniture d'huiles noires de graissage.

M. GRIMPRET rappelle que le marché dont il s'agit, passé le 30 décembre 1938, pour une durée de 5 ans à valoir du 1er juillet 1938, prévoit une révision mensuelle des facturations en fonction de références diverses, au nombre desquelles les mercuriales américaines, changes, frets et assurances. Ces références ayant disparu, la clause ne peut plus jouer. "Les Consommateurs de Pétrole" ont accepté, pendant un certain temps, que les prix restent bloqués au niveau de juin 1940. Mais l'industrie française du pétrole ayant obtenu, depuis cette date, deux relèvements de prix successifs, ils demandent aujourd'hui à bénéficier de ces hausses, ainsi que de celles qui seraient ultérieurement homologuées.

Après examen, la Sous-Commission des Marchés estime qu'il n'y a pas lieu de s'arrêter à l'objection que l'on pourrait être tenté de tirer du fait qu'il s'agit, en l'espèce, d'une augmentation de prix pour des produits stockés. L'importation étant à peuprès nulle dans les circonstances actuelles, les hausses autorisées en la matière ne s'appliquent, en fait, qu'à des stocks. Au surplus, celles dont il est fait état ont essentiellement pour objet de tenir compte, la première de l'augmentation des frais généraux des entreprises, la seconde, pour la plus large part, d'une taxe de péréquation frappant tous les stocks au 10 juillet 1941.

Aussi la Sous-Commission des Marchés est-elle d'avis

.....

d'approuver l'avenant proposé.

Le Conseil approuve l'avenant.

2°) Avenants aux marchés conclus avec les entreprises concessionnaires du service du portage des bagages dans les gares de Paris.

A la demande de M. GRIMPRET, le Conseil ajourne l'examen de ces avenants à une prochaine séance.

Service Commercial.

QUESTION IV - Service Commercial.

" "

Projets.

QUESTION V - Projets

" "

Budget d'exploitation de 1942.

QUESTION VI - Budget d'exploitation de 1942.

M. LE PRESIDENT expose les caractéristiques générales du budget, tel qu'il est soumis au Conseil, ainsi que les conditions dans lesquelles ont été établies, tant en recettes qu'en dépenses, les prévisions afférentes à l'exercice 1942.

1.- Recettes.

Les recettes ont été évaluées en admettant que le trafic de 1942 serait, aussi bien pour les voyageurs que pour les marchandises, égal à celui de 1941.

Sur ces bases, compte tenu des résultats connus des 38 premières semaines de cet exercice ainsi que, pour les 14 autres semaines, des prévisions budgétaires initiales majorées de 21%, elles s'élèveraient à ..... 21.748 M.

.....

2.- Dépenses.

Les dépenses, y compris une réserve de 200 M. pour imprévus, atteindraient un montant total de ..... 25.161 M.

Ce total est essentiellement fonction, en ce qui concerne les chapitres les plus importants, des données ci-après :

= en ce qui concerne le personnel, l'effectif serait ramené à 412.000 agents, sauf à le majorer en cours d'exercice, dans les limites d'un maximum d'ores et déjà fixé à 2.000 unités supplémentaires, au cas où des à-coups viendraient à se produire dans les services de l'exploitation comme il y en a eu l'été dernier ;

= pour les combustibles, matières et divers, les prévisions de parcours et de travaux seraient les suivantes :

- une baisse notable a été admise en ce qui concerne les voyageurs, tenant compte des récentes restrictions de circulation ; par contre, le nombre des km-trains marchandises serait prévu à un chiffre supérieur à celui de 1941 et assis sur les résultats connus des derniers mois, en vue de tenir compte des transports allemands;

- les programmes de travaux correspondraient aux besoins normaux de l'exploitation, étant précisé, toutefois, que l'effort porterait surtout, en ce qui concerne le matériel et la traction, sur l'entretien des voitures et des wagons et que, en ce qui concerne la voie, l'entretien proprement dit serait assuré, mais les renouvellements ralentis ;

Trois points doivent, en outre, retenir l'attention.

Tout d'abord, les augmentations accordées au personnel à compter du 1er novembre 1941 feraient l'objet de l'inscription d'un crédit forfaitaire et global de 1.160 M., à répartir lors de la révision trimestrielle de mars 1942.

D'autre part, suivant la formule qui a déjà été introduite dans le budget de 1941 lors de la révision de juillet, une

.....

"provision pour travaux différés" serait constituée. D'ores et déjà, serait portée à cette rubrique une somme de 380 M. correspondant aux abattements effectués sur les programmes de la Voie. La provision s'accroîtrait, par ailleurs, en cours d'exercice, du montant des travaux prévus non exécutés par suite du manque de matières.

Enfin, une Commission a été nommée récemment au Secrétariat d'Etat aux Communications en vue d'étudier les conditions dans lesquelles la S.N.C.F. pourrait intensifier son effort d'amortissement par imputation sur le compte d'exploitation. Sans préjuger les conditions dans lesquelles il apparaîtra que les règles actuellement en vigueur doivent être révisées, il est proposé d'inscrire au fonds de renouvellement pour 1942 une provision supplémentaire de 1.470 M. correspondant, après application de la dotation déjà prévue par application de l'article 23 de la Convention du 31 août 1937, à la moitié de l'annuité qui serait nécessaire pour assurer le renouvellement normal du parc de matériel.

3.- Equilibre.

Le déficit à prévoir serait, dans ces conditions, de ..... 3.398 M.

A défaut d'économies suffisantes, dont la réalisation ne saurait être escomptée dans les circonstances actuelles, étant donné les préoccupations qui ont dominé les prévisions de dépenses, l'article 18 de la Convention du 31 août 1937, que confirme et renforce l'article 2 de la Convention du 9 septembre 1939 relative au régime financier des chemins de fer en temps de guerre, commande de procéder aux relèvements de recettes propres à rétablir l'équilibre.

.....

De tels relèvements ne sauraient, d'ailleurs, être regardés que comme justifiés en eux-mêmes, dès lors que la balance entre les augmentations des dépenses unitaires du chemin de fer depuis 1938 et les majorations unitaires de ses recettes durant la même période fait apparaître un déséquilibre de 3.348 M..

Les mesures à proposer intéresseraient à la fois les recettes escomptées du trafic français et les versements attendus des Autorités d'occupation.

= Services français.- Il serait proposé :

- d'une part, de porter les tarifs voyageurs respectivement à 0 fr 80, 0 fr 60 et 0 fr 45 pour chacune des 3 classes ;

- d'autre part, de majorer à nouveau de 10 % les tarifs marchandises, ce relèvement correspondant à la partie non encore satisfaite de la demande présentée à l'occasion du budget de 1941.

= Versements des Autorités d'occupation.- Tout d'abord, les versements à attendre au titre des transports eux-mêmes seraient majorés de 10 %, compte tenu de la hausse du prix de revient à prévoir pour 1942.

En outre, une somme minimum de 750 M. serait inscrite au titre de location du matériel actuellement mis à la disposition de la Reichsbahn, cette somme ne représentant que la compensation de l'amortissement de ce matériel.

L'ensemble de ces mesures procurerait une recette supplémentaire de ..... 3.040 M.
ce qui, compte tenu de la variation corrélative de la prime d'exploitation, ramènerait, en définitive, le déficit de 1942 à ..... 398 M.

.....

Ce chiffre représenterait moins de 2 % du montant total du budget et il paraît d'autant plus acceptable que celui-ci comprend, à concurrence de 1.085 M., des dépenses dont il semblerait justifié que la S.N.C.F. obtienne le remboursement.

Après échange de vues, auquel, avec M. LE PRESIDENT, prennent part M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT et M. TIRARD, le Conseil approuve le budget ainsi que les propositions qui lui sont soumises pour la réalisation de l'équilibre.

Questions diverses. - Questions diverses -

a) Projet de loi portant modification des articles 21-B. b) et c) et 26 de la Convention du 31 août 1937.

M. LE PRESIDENT donne connaissance de la lettre en date du 7 novembre 1941 par laquelle il a soumis à M. le Secrétaire d'Etat aux Communications - avec copie à M. le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances - le texte d'un projet de loi destiné à permettre à la S.N.C.F., par modification des articles 21-B, b) et c) et 26 de la Convention du 31 août 1937, de procéder, sous sa propre signature, à des opérations d'émission pour le remboursement, la consolidation et la conversion des emprunts des Réseaux.

Les Compagnies signataires de la Convention de 1937 ont, par lettre du 31 octobre 1941, donné leur adhésion au principe du projet de loi. Elles font observer, toutefois, que les dispositions envisagées auront pour effet de leur enlever la gestion et le service des emprunts convertis avant la date à laquelle, d'après la Convention, la S.N.C.F. aura la faculté de reprendre la gestion de leurs titres. Elles encourront, de ce fait, un préjudice qui justifie, comme condition de leur accord, une compensation équitable. . . . .

Le Conseil prend acte de ce compte rendu. .....

b) Révision de la tarification-voyageurs.

M. LE PRESIDENT rappelle que, par lettre du 15 juillet 1941, et comme suite à la décision prise par le Conseil le 18 juin 1941, il a fait connaître à M. le Secrétaire d'Etat aux Communications qu'à défaut d'une réforme de structure de la tarification-voyageurs, dont il n'est pas possible de déterminer les bases actuellement, diverses modifications peuvent être envisagées pour le cas où les tarifs présentement suspendus seraient remis en vigueur.

Par dépêche en date du 18 septembre 1941, M. le Secrétaire d'Etat aux Communications a répondu que les mesures proposées ne soulevaient de sa part aucune objection de principe, et a invité, en conséquence, la S.N.C.F. à lui soumettre, dans les formes réglementaires, toutes propositions utiles en vue de leur réalisation.

Le Conseil se déclare d'accord pour qu'il soit donné suite à cette invitation.

c) Application du Code de la famille aux agents retraités.

M. LE PRESIDENT rend compte au Conseil d'une dépêche en date du 30 octobre 1941 par laquelle M. le Secrétaire d'Etat aux Communications approuve les modifications que le Conseil, dans sa séance du 30 juillet 1941, a proposé d'apporter au Règlement des retraites et au Statut des retraités, en vue de faire bénéficier les agents retraités des avantages prévus par le nouveau Code de la Famille.

Cette approbation, toutefois, n'est donnée que sous réserve de l'élévation à 16 ans, comme pour les fonctionnaires retraités de l'Etat, de l'âge limite que doivent atteindre les enfants pour donner droit aux majorations de pension.

.....

Il est indiqué, d'autre part, qu'une circulaire du 7 août 1941 de M. le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances a déterminé les conditions d'application du Code de la Famille aux agents relevés de leurs fonctions.
M. le Secrétaire d'Etat aux Communications estime que, eu égard à la similitude des textes législatifs applicables, les agents de la S.N.C.F. doivent, d'une manière générale, être soumis aux mêmes dispositions que les fonctionnaires.

Le Conseil prend acte de cette lettre à laquelle il sera répondu en insistant sur le maintien des dispositions prévues par la S.N.C.F. pour l'allocation des majorations de pension.

d) Nouveau programme quinquennal.

M. LE PRESIDENT rend compte de ce que, par dépêche du 10 novembre 1941, M. le Secrétaire d'Etat aux Communications a fait connaître que, compte tenu des modifications acceptées par le Conseil dans sa séance du 8 octobre, il approuvait le nouveau programme quinquennal de travaux et de matériel à inclure dans le Plan d'équipement national.

e) Représentation de la S.N.C.F. à la Société concessionnaire du Chemin de fer sous-marin entre la France et l'Angleterre.

M. LE PRESIDENT rappelle que, le 24 décembre 1940, le Conseil a désigné M. BOUTET pour représenter la S.N.C.F. au sein du Comité d'Administration de cette Société, en remplacement de M. René MAYER, et l'a habilité à désigner un autre membre du Conseil pour occuper le siège détenu jusqu'alors par M. CLAPIER.

Il a désigné M. DAYRAS, qui a bien voulu accepter.

Le Conseil prend acte de cette désignation.

La séance est levée à 11 heures 30.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

PROJET

Séance du 12 novembre 1941

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

Sont présents : M.M. FOURNIER, Président
GRIMPRET, Vice-Président
LAURENT-ATTHALIN, Vice-Président

BOUTET
DAYRAS
DEVINAT
FREDAULT
GETTEN
LIAUD
de TARDE
TIRARD
ZAFFREYA

Assistent à la séance : M.M. LE BESNERAIS, Directeur Général
LECLERC du SABLON, ffons de Directeur Général adjoint
VAGOGNE, ffons de Secrétaire Général.

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

M.M. CLAUDON, Commissaire du Gouvernement
MARTIN, Commissaire suppléant

Adoption du Procès-Verbal.

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Procès-Verbal de la séance du 5 novembre 1941 est adopté.

.....

Comptes rendus.

QUESTION II - Comptes rendus.

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

M. LE BESNERAIS rend compte de l'évolution du trafic et des recettes.

M. LE PRESIDENT tient le Conseil au courant de la situation du parc de matériel.

M. LECLERC du SABLON donne connaissance des incidents qui ont marqué la circulation.

2°) Trésorerie.

M. LE PRESIDENT expose la situation de trésorerie et met le Conseil au courant de la tenue en Bourse des obligations de chemins de fer.

Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 6 novembre 1940.

QUESTION II bis - Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 6 novembre 1940.

M. LE PRESIDENT rend compte des affaires suivantes qui ont été approuvées par le Directeur Général, en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués :

- Tarif spécial G.V. n°3 : acceptation des envois de châtaignes en vrac aux prix et conditions de ce tarif.

- Tarif spécial G.V. n°6 -
1°) Mise en concordance des dispositions du § "Délais" des conditions d'application des différents chapitres de ce tarif spécial avec celles des Tarifs Généraux (article 7) - Distances et itinéraires.
2°) Prolongation du 30 novembre au 31 décembre 1941 des délais d'expédition prévus par le tarif spécial G.V. 6, chapitre 1er pour l'application du barème spécial n°6 aux envois de vins blancs doux de primeurs en fûts par wagon de 5 tonnes.

- Tarif spécial P.V. n°7 : suspension de l'application des dispositions dont le maintien n'est plus justifié.

- Tarif international pour le transport à petite vitesse des combustibles minéraux de l'Allemagne sur l'Italie via Modane: modification des prix en RM du parcours franco-allemand.

Marchés et Commandes.

QUESTION III - Marchés et Commandes.

1°) Avenant au marché passé avec la Société "Les Consommateurs de Pétrole" pour la fourniture d'huiles noires de graissage.

M. GRIMPRET rappelle que le marché dont il s'agit, passé le 30 décembre 1938, pour une durée de 5 ans à valoir du 1er juillet 1938, prévoit une révision mensuelle des facturations en fonction de références diverses, au nombre desquelles les mercuriales américaines, changes, frets et assurances. Ces références ayant disparu, la clause ne peut plus jouer. "Les Consommateurs de Pétrole" ont accepté, pendant un certain temps, que les prix restent bloqués au niveau de juin 1940. Mais l'industrie française du pétrole ayant obtenu, depuis cette date, deux relèvements de prix successifs, ils demandent aujourd'hui à bénéficier de ces hausses, ainsi que de celles qui seraient ultérieurement homologuées.

Après examen, la Sous-Commission des Marchés estime qu'il n'y a pas lieu de s'arrêter à l'objection que l'on pourrait être tenté de tirer du fait qu'il s'agit, en l'espèce, d'une augmentation de prix pour des produits stockés. L'importation étant à peuprès nulle dans les circonstances actuelles, les hausses autorisées en la matière ne s'appliquent, en fait, qu'à des stocks. Au surplus, celles dont il est fait état ont essentiellement pour objet de tenir compte, la première de l'augmentation des frais généraux des entreprises, la seconde, pour la plus large part, d'une taxe de péréquation frappant tous les stocks au 10 juillet 1941.

Aussi la Sous-Commission des Marchés est-elle d'avis

d'approuver l'avenant proposé.

Le Conseil approuve l'avenant.

2°) Avenants aux marchés conclus avec les entreprises concessionnaires du service du portage des bagages dans les gares de Paris.

A la demande de M. GRIMPRET, le Conseil ajourne l'examen de ces avenants à une prochaine séance.

Service Commercial.

QUESTION IV - Service Commercial.

" "

Projets.

QUESTION V - Projets

" "

Budget d'exploitation de 1942.

QUESTION VI - Budget d'exploitation de 1942.

M. LE PRESIDENT expose les caractéristiques générales du budget, tel qu'il est soumis au Conseil, ainsi que les conditions dans lesquelles ont été établies, tant en recettes qu'en dépenses, les prévisions afférentes à l'exercice 1942.

1.- Recettes.

Les recettes ont été évaluées en admettant que le trafic de 1942 serait, aussi bien pour les voyageurs que pour les marchandises, égal à celui de 1941.

Sur ces bases, compte tenu des résultats connus des 38 premières semaines de cet exercice ainsi que, pour les 14 autres semaines, des prévisions budgétaires initiales majorées de 21%, elles s'élèveraient à ..... 21.748 M.

.....

2.- Dépenses.

Les dépenses, y compris une réserve de 200 M. pour imprévus, atteindraient un montant total de ..... 25.161 M.

Ce total est essentiellement fonction, en ce qui concerne les chapitres les plus importants, des données ci-après :

= en ce qui concerne le personnel, l'effectif serait ramené à 412.000 agents, sauf à le majorer en cours d'exercice, dans les limites d'un maximum d'ores et déjà fixé à 2.000 unités supplémentaires, au cas où des à-coups viendraient à se produire dans les services de l'exploitation comme il y en a eu l'été dernier ;

= pour les combustibles, matières et divers, les prévisions de parcours et de travaux seraient les suivantes :

- une baisse notable a été admise en ce qui concerne les voyageurs, tenant compte des récentes restrictions de circulation ; par contre, le nombre des km-trains marchandises serait prévu à un chiffre supérieur à celui de 1941 et assis sur les résultats connus des derniers mois, en vue de tenir compte des transports allemands;

- les programmes de travaux correspondraient aux besoins normaux de l'exploitation, étant précisé, toutefois, que l'effort porterait surtout, en ce qui concerne le matériel et la traction, sur l'entretien des voitures et des wagons et que, en ce qui concerne la voie, l'entretien proprement dit serait assuré, mais les renouvellements ralentis ;

Trois points doivent, en outre, retenir l'attention.

Tout d'abord, les augmentations accordées au personnel à compter du 1er novembre 1941 feraient l'objet de l'inscription d'un crédit forfaitaire et global de 1.160 M., à répartir lors de la révision trimestrielle de mars 1942.

D'autre part, suivant la formule qui a déjà été introduite dans le budget de 1941 lors de la révision de juillet, une

.....

"provision pour travaux différés" serait constituée. D'ores et déjà, serait portée à cette rubrique une somme de 380 M. correspondant aux abattements effectués sur les programmes de la Voie. La provision s'accroîtrait, par ailleurs, en cours d'exercice, du montant des travaux prévus non exécutés par suite du manque de matières.

Enfin, une Commission a été nommée récemment au Secrétariat d'Etat aux Communications en vue d'étudier les conditions dans lesquelles la S.N.C.F. pourrait intensifier son effort d'amortissement par imputation sur le compte d'exploitation. Sans préjuger les conditions dans lesquelles il apparaîtra que les règles actuellement en vigueur doivent être révisées, il est proposé d'inscrire au fonds de renouvellement pour 1942 une provision supplémentaire de 1.470 M. correspondant, après application de la dotation déjà prévue par application de l'article 23 de la Convention du 31 août 1937, à la moitié de l'annuité qui serait nécessaire pour assurer le renouvellement normal du parc de matériel.

3.- Equilibre.

Le déficit à prévoir serait, dans ces conditions, de ..... 3.398 M.

A défaut d'économies suffisantes, dont la réalisation ne saurait être escomptée dans les circonstances actuelles, étant donné les préoccupations qui ont dominé les prévisions de dépenses, l'article 18 de la Convention du 31 août 1937, que confirme et renforce l'article 2 de la Convention du 9 septembre 1939 relative au régime financier des chemins de fer en temps de guerre, commande de procéder aux relèvements de recettes propres à rétablir l'équilibre.

.....

De tels relèvements ne sauraient, d'ailleurs, être regardés que comme justifiés en eux-mêmes, dès lors que la balance entre les augmentations des dépenses unitaires du chemin de fer depuis 1938 et les majorations unitaires de ses recettes durant la même période fait apparaître un déséquilibre de 3.348 M..

Les mesures à proposer intéresseraient à la fois les recettes escomptées du trafic français et les versements attendus des Autorités d'occupation.

= Services français.- Il serait proposé :

- d'une part, de porter les tarifs voyageurs respectivement à 0 fr 80, 0 fr 60 et 0 fr 45 pour chacune des 3 classes ;

- d'autre part, de majorer à nouveau de 10 % les tarifs marchandises, ce relèvement correspondant à la partie non encore satisfaite de la demande présentée à l'occasion du budget de 1941.

= Versements des Autorités d'occupation.- Tout d'abord, les versements à attendre au titre des transports eux-mêmes seraient majorés de 10 %, compte tenu de la hausse du prix de revient à prévoir pour 1942.

En outre, une somme minimum de 750 M. serait inscrite au titre de location du matériel actuellement mis à la disposition de la Reichsbahn, cette somme ne représentant que la compensation de l'amortissement de ce matériel.

L'ensemble de ces mesures procurerait une recette supplémentaire de ..... 3.040 M.
ce qui, compte tenu de la variation corrélative de la prime d'exploitation, ramènerait, en définitive, le déficit de 1942 à ..... 398 M.

.....

Ce chiffre représenterait moins de 2 % du montant total du budget et il paraît d'autant plus acceptable que celui-ci comprend, à concurrence de 1.085 M., des dépenses dont il semblerait justifié que la S.N.C.F. obtienne le remboursement.

Après échange de vues, auquel, avec M. LE PRESIDENT, prennent part M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT et M. TIRARD, le Conseil approuve le budget ainsi que les propositions qui lui sont soumises pour la réalisation de l'équilibre.

Questions diverses.

- Questions diverses -

a) Projet de loi portant modification des articles 21-B, b) et c) et 26 de la Convention du 31 août 1937.

M. LE PRESIDENT donne connaissance de la lettre en date du 7 novembre 1941 par laquelle il a soumis à M. le Secrétaire d'Etat aux Communications - avec copie à M. le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances - le texte d'un projet de loi destiné à permettre à la S.N.C.F., par modification des articles 21-B, b) et c) et 26 de la Convention du 31 août 1937, de procéder, sous sa propre signature, à des opérations d'émission pour le remboursement, la consolidation et la conversion des emprunts des Réseaux.

Les Compagnies signataires de la Convention de 1937 ont, par lettre du 31 octobre 1941, donné leur adhésion au principe du projet de loi. Elles font observer, toutefois, que les dispositions envisagées auront pour effet de leur enlever la gestion et le service des emprunts convertis avant la date à laquelle, d'après la Convention, la S.N.C.F. aura la faculté de reprendre la gestion de leurs titres. Elles encourront, de ce fait, un préjudice qui justifie, comme condition de leur accord, une compensation équitable.

Le Conseil prend acte de ce compte rendu. .....

b) Révision de la tarification-voyageurs.

M. LE PRESIDENT rappelle que, par lettre du 15 juillet 1941, et comme suite à la décision prise par le Conseil le 18 juin 1941, il a fait connaître à M. le Secrétaire d'Etat aux Communications qu'à défaut d'une réforme de structure de la tarification-voyageurs, dont il n'est pas possible de déterminer les bases actuellement, diverses modifications peuvent être envisagées pour le cas où les tarifs présentement suspendus seraient remis en vigueur.

Par dépêche en date du 18 septembre 1941, M. le Secrétaire d'Etat aux Communications a répondu que les mesures proposées ne soulevaient de sa part aucune objection de principe, et a invité, en conséquence, la S.N.C.F. à lui soumettre, dans les formes réglementaires, toutes propositions utiles en vue de leur réalisation.

Le Conseil se déclare d'accord pour qu'il soit donné suite à cette invitation.

c) Application du Code de la famille aux agents retraités.

M. LE PRESIDENT rend compte au Conseil d'une dépêche en date du 30 octobre 1941 par laquelle M. le Secrétaire d'Etat aux Communications approuve les modifications que le Conseil, dans sa séance du 30 juillet 1941, a proposé d'apporter au Règlement des retraites et au Statut des retraités, en vue de faire bénéficier les agents retraités des avantages prévus par le nouveau Code de la Famille.

Cette approbation, toutefois, n'est donnée que sous réserve de l'élévation à 16 ans, comme pour les fonctionnaires retraités de l'Etat, de l'âge limite que doivent atteindre les enfants pour donner droit aux majorations de pension.

.....

Il est indiqué, d'autre part, qu'une circulaire du 7 août 1941 de M. le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances a déterminé les conditions d'application du Code de la Famille aux agents relevés de leurs fonctions. M. le Secrétaire d'Etat aux Communications estime que, eu égard à la similitude des textes législatifs applicables, les agents de la S.N.C.F. doivent, d'une manière générale, être soumis aux mêmes dispositions que les fonctionnaires.

Le Conseil prend acte de cette lettre à laquelle il sera répondu en insistant sur le maintien des dispositions prévues par la S.N.C.F. pour l'allocation des majorations de pension.

d) Nouveau programme quinquennal.

M. LE PRESIDENT rend compte de ce que, par dépêche du 10 novembre 1941, M. le Secrétaire d'Etat aux Communications a fait connaître que, compte tenu des modifications acceptées par le Conseil dans sa séance du 8 octobre, il approuvait le nouveau programme quinquennal de travaux et de matériel à inclure dans le Plan d'équipement national.

e) Représentation de la S.N.C.F. à la Société concessionnaire du Chemin de fer sous-marin entre la France et l'Angleterre.

M. LE PRESIDENT rappelle que, le 24 décembre 1940, le Conseil a désigné M. BOUTET pour représenter la S.N.C.F. au sein du Comité d'Administration de cette Société, en remplacement de M. René MAYER, et l'a habilité à désigner un autre membre du Conseil pour occuper le siège détenu jusqu'alors par M. CLAPIER.

Il a désigné M. DAYRAS, qui a bien voulu accepter.

Le Conseil prend acte de cette désignation.

La séance est levée à 11 heures 30.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

PROJET

Séance du 12 novembre 1941

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

Sont présents : M.M. FOURNIER, Président
GRIMPRET, Vice-Président
LAURENT-ATTHALIN, Vice-Président

BOUTET
DAYRAS
DEVINAT
FREDAULT
GETTEN
LIAUD
de TARDE
TIRARD
ZAFFREYA

Assistent à la séance : M.M. LE BESNERAIS, Directeur Général
LECLERC du SABLON, ffons de Directeur Général adjoint
VAGOGNE, ffons de Secrétaire Général.

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

M.M. CLAUDON, Commissaire du Gouvernement
MARTIN, Commissaire suppléant

Adoption du Procès-Verbal.

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Procès-Verbal de la séance du 5 novembre 1941 est adopté.

.....

Comptes rendus

QUESTION II - Comptes rendus.

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

M. LE BESNERAIS rend compte de l'évolution du trafic et des recettes.

M. LE PRESIDENT tient le Conseil au courant de la situation du parc de matériel.

M. LECLERC du SABLON donne connaissance des incidents qui ont marqué la circulation.

2°) Trésorerie.

M. LE PRESIDENT expose la situation de trésorerie et met le Conseil au courant de la tenue en Bourse des obligations de chemins de fer.

Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 6 novembre 1940.

QUESTION II bis - Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 6 novembre 1940.

M. LE PRESIDENT rend compte des affaires suivantes qui ont été approuvées par le Directeur Général, en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués :

- Tarif spécial G.V. n°3 : acceptation des envois de châtaignes en vrac aux prix et conditions de ce tarif.

- Tarif spécial G.V. n°6 -
1°) Mise en concordance des dispositions du § "Délais" les conditions d'application des différents chapitres de ce tarif spécial avec celles des Tarifs Généraux (article 7) - Distances et itinéraires.
2°) Prolongation du 30 novembre au 31 décembre 1941 des délais d'expédition prévus par le tarif spécial G.V. 6, chapitre 1er pour l'application du barème spécial n°6 aux envois de vins blancs doux de primeurs en fûts par wagon de 5 tonnes.

.....

- Tarif spécial P.V. n°7 : suspension de l'application des dispositions dont le maintien n'est plus justifié.

- Tarif international pour le transport à petite vitesse des combustibles minéraux de l'Allemagne sur l'Italie via Modane: modification des prix en RM du parcours franco-allemand.

Marchés et Commandes.

QUESTION III - Marchés et Commandes.

1°) Avenant au marché passé avec la Société "Les Consommateurs de Pétrole" pour la fourniture d'huiles noires de graissage.

M. GRIMPRET rappelle que le marché dont il s'agit, passé le 30 décembre 1938, pour une durée de 5 ans à valoir du 1er juillet 1938, prévoit une révision mensuelle des facturations en fonction de références diverses, au nombre desquelles les mercuriales américaines, changes, frets et assurances. Ces références ayant disparu, la clause ne peut plus jouer. "Les Consommateurs de Pétrole" ont accepté, pendant un certain temps, que les prix restent bloqués au niveau de juin 1940. Mais l'industrie française du pétrole ayant obtenu, depuis cette date, deux relèvements de prix successifs, ils demandent aujourd'hui à bénéficier de ces hausses, ainsi que de celles qui seraient ultérieurement homologuées.

Après examen, la Sous-Commission des Marchés estime qu'il n'y a pas lieu de s'arrêter à l'objection que l'on pourrait être tenté de tirer du fait qu'il s'agit, en l'espèce, d'une augmentation de prix pour les produits stockés. L'importation étant à peuprès nulle dans les circonstances actuelles, les hausses autorisées en la matière ne s'appliquent, en fait, qu'à des stocks. Au surplus, celles dont il est fait état ont essentiellement pour objet de tenir compte, la première de l'augmentation des frais généraux des entreprises, la seconde, pour la plus large part, d'une taxe de péréquation frappant tous les stocks au 10 juillet 1941.

Aussi la Sous-Commission des Marchés est-elle d'avis

...

d'approuver l'avenant proposé.

Le Conseil approuve l'avenant.

2°) Avenants aux marchés conclus avec les entreprises concessionnaires du service du portage des bagages dans les gares de Paris.

A la demande de M. GRIMPRET, le Conseil ajourne l'examen de ces avenants à une prochaine séance.

Service Commercial.

QUESTION IV - Service Commercial.

" "

Projets.

QUESTION V - Projets

" "

Budget d'exploitation de 1942.

QUESTION VI - Budget d'exploitation de 1942.

M. LE PRESIDENT expose les caractéristiques générales du budget, tel qu'il est soumis au Conseil, ainsi que les conditions dans lesquelles ont été établies, tant en recettes qu'en dépenses, les prévisions afférentes à l'exercice 1942.

1.- Recettes.

Les recettes ont été évaluées en admettant que le trafic de 1942 serait, aussi bien pour les voyageurs que pour les marchandises, égal à celui de 1941.

Sur ces bases, compte tenu des résultats connus des 38 premières semaines de cet exercice ainsi que, pour les 14 autres semaines, des prévisions budgétaires initiales majorées de 21%, elles s'élèveraient à ..... 21.748 M.

.....

2.- Dépenses.

Les dépenses, y compris une réserve de 200 M. pour imprévus, atteindraient un montant total de ..... 25.161 M.

Ce total est essentiellement fonction, en ce qui concerne les chapitres les plus importants, des données ci-après :

= en ce qui concerne le personnel, l'effectif serait ramené à 412.000 agents, sauf à le majorer en cours d'exercice, dans les limites d'un maximum d'ores et déjà fixé à 2.000 unités supplémentaires, au cas où des à-coups viendraient à se produire dans les services de l'exploitation comme il y en a eu l'été dernier ;

= pour les combustibles, matières et divers, les prévisions de parcours et de travaux seraient les suivantes :

- une baisse notable a été admise en ce qui concerne les voyageurs, tenant compte des récentes restrictions de circulation ; par contre, le nombre des km-trains marchandises serait prévu à un chiffre supérieur à celui de 1941 et assis sur les résultats connus des derniers mois, en vue de tenir compte des transports allemands;

- les programmes de travaux correspondraient aux besoins normaux de l'exploitation, étant précisé, toutefois, que l'effort porterait surtout, en ce qui concerne le matériel et la traction, sur l'entretien des voitures et des wagons et que, en ce qui concerne la voie, l'entretien proprement dit serait assuré, mais les renouvellements ralentis ;

Trois points doivent, en outre, retenir l'attention.

Tout d'abord, les augmentations accordées au personnel à compter du 1er novembre 1941 feraient l'objet de l'inscription d'un crédit forfaitaire et global de 1.160 M., à répartir lors de la révision trimestrielle de mars 1942.

D'autre part, suivant la formule qui a déjà été introduite dans le budget de 1941 lors de la révision de juillet, une

.....

"provision pour travaux différés" serait constituée. D'ores et déjà, serait portée à cette rubrique une somme de 380 M. correspondant aux abattements effectués sur les programmes de la Voie. La provision s'accroîtrait, par ailleurs, en cours d'exercice, du montant des travaux prévus non exécutés par suite du manque de matières.

Enfin, une Commission a été nommée récemment au Secrétariat d'Etat aux Communications en vue d'étudier les conditions dans lesquelles la S.N.C.F. pourrait intensifier son effort d'amortissement par imputation sur le compte d'exploitation. Sans préjuger Les conditions dans lesquelles il apparaîtra que les règles actuellement en vigueur doivent être révisées, il est proposé d'inscrire au fonds de renouvellement pour 1942 une provision supplémentaire de 1.470 M. correspondant, après application de la dotation déjà prévue par application de l'article 23 de la Convention du 31 août 1937, à la moitié de l'annuité qui serait nécessaire pour assurer le renouvellement normal du parc de matériel.

3.- Equilibre.

Le déficit à prévoir serait, dans ces conditions, de ..... 3.398 M.

A défaut d'économies suffisantes, dont la réalisation ne saurait être escomptée dans les circonstances actuelles, étant donné les préoccupations qui ont dominé les prévisions de dépenses, l'article 18 de la Convention du 31 août 1937, que confirme et renforce l'article 2 de la Convention du 9 septembre 1939 relative au régime financier des chemins de fer en temps de guerre, commande de procéder aux relèvements de recettes propres à rétablir l'équilibre.

.....

.....

De tels relèvements ne sauraient, d'ailleurs, être regardés que comme justifiés en eux-mêmes, dès lors que la balance entre les augmentations des dépenses unitaires du chemin de fer depuis 1938 et les majorations unitaires de ses recettes durant la même période fait apparaître un déséquilibre de 3.348 M..

Les mesures à proposer intéresseraient à la fois les recettes escomptées du trafic français et les versements attendus des Autorités d'occupation.

= Services français.- Il serait proposé :

- d'une part, de porter les tarifs voyageurs respectivement à 0 fr 80, 0 fr 60 et 0 fr 45 pour chacune des 3 classes ;

- d'autre part, de majorer à nouveau de 10 % les tarifs marchandises, ce relèvement correspondant à la partie non encore satisfaite de la demande présentée à l'occasion du budget de 1941.

= Versements des Autorités d'occupation.- Tout d'abord, les versements à attendre au titre des transports eux-mêmes seraient majorés de 10 %, compte tenu de la hausse du prix de revient à prévoir pour 1942.

En outre, une somme minimum de 750 M. serait inscrite au titre de location du matériel actuellement mis à la disposition de la Reichsbahn, cette somme ne représentant que la compensation de l'amortissement de ce matériel.

L'ensemble de ces mesures procurerait une recette supplémentaire de ..... 3.040 M.
ce qui, compte tenu de la variation corrélative de la prime d'exploitation, ramènerait, en définitive, le déficit de 1942 à ..... 398 M.

.....

Ce chiffre représenterait moins de 2 % du montant total du budget et il paraît d'autant plus acceptable que celui-ci comprend, à concurrence de 1.085 M., des dépenses dont il semblerait justifié que la S.N.C.F. obtienne le remboursement.

Après échange de vues, auquel, avec M. LE PRESIDENT, prennent part M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT et M. TIRARD, le Conseil approuve le budget ainsi que les propositions qui lui sont soumises pour la réalisation de l'équilibre.

Questions diverses. - Questions diverses -

a) Projet de loi portant modification des articles 21-B, b) et c) et 26 de la Convention du 31 août 1937.

M. LE PRESIDENT donne connaissance de la lettre en date du 7 novembre 1941 par laquelle il a soumis à M. le Secrétaire d'Etat aux Communications - avec copie à M. le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances - le texte d'un projet de loi destiné à permettre à la S.N.C.F., par modification des articles 21-B, b) et c) et 26 de la Convention du 31 août 1937, de procéder, sous sa propre signature, à des opérations d'émission pour le remboursement, la consolidation et la conversion des emprunts des Réseaux.

Les Compagnies signataires de la Convention de 1937 ont, par lettre du 31 octobre 1941, donné leur adhésion au principe du projet de loi. Elles font observer, toutefois, que les dispositions envisagées auront pour effet de leur enlever la gestion et le service des emprunts convertis avant la date à laquelle, d'après la Convention, la S.N.C.F. aura la faculté de reprendre la gestion de leurs titres. Elles encourront, de ce fait, un préjudice qui justifie, comme condition de leur accord, une compensation équitable.....

Le Conseil prend acte de ce compte rendu. .....

b) Révision de la tarification-voyageurs.

M. LE PRESIDENT rappelle que, par lettre du 15 juillet 1941, et comme suite à la décision prise par le Conseil le 18 juin 1941, il a fait connaître à M. le Secrétaire d'Etat aux Communications qu'à défaut d'une réforme de structure de la tarification-voyageurs, dont il n'est pas possible de déterminer les bases actuellement, diverses modifications peuvent être envisagées pour le cas où les tarifs présentement suspendus seraient remis en vigueur.

Par dépêche en date du 18 septembre 1941, M. le Secrétaire d'Etat aux Communications a répondu que les mesures proposées ne soulevaient de sa part aucune objection de principe, et a invité, en conséquence, la S.N.C.F. à lui soumettre, dans les formes réglementaires, toutes propositions utiles en vue de leur réalisation.

Le Conseil se déclare d'accord pour qu'il soit donné suite à cette invitation.

c) Application du Code de la famille aux agents retraités.

M. LE PRESIDENT rend compte au Conseil d'une dépêche en date du 30 octobre 1941 par laquelle M. le Secrétaire d'Etat aux Communications approuve les modifications que le Conseil, dans sa séance du 30 juillet 1941, a proposé d'apporter au Règlement des retraites et au Statut des retraités, en vue de faire bénéficier les agents retraités des avantages prévus par le nouveau Code de la Famille.

Cette approbation, toutefois, n'est donnée que sous réserve de l'élévation à 16 ans, comme pour les fonctionnaires retraités de l'Etat, de l'âge limite que doivent atteindre les enfants pour donner droit aux majorations de pension.

.....

Il est indiqué, d'autre part, qu'une circulaire du 7 août 1941 de M. le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances a déterminé les conditions d'application du Code de la Famille aux agents relevés de leurs fonctions. M. le Secrétaire d'Etat aux Communications estime que, eu égard à la similitude des textes législatifs applicables, les agents de la S.N.C.F. doivent, d'une manière générale, être soumis aux mêmes dispositions que les fonctionnaires.

Le Conseil prend acte de cette lettre à laquelle il sera répondu en insistant sur le maintien des dispositions prévues par la S.N.C.F. pour l'allocation des majorations de pension.

d) Nouveau programme quinquennal.

M. LE PRESIDENT rend compte de ce que, par dépêche du 10 novembre 1941, M. le Secrétaire d'Etat aux Communications a fait connaître que, compte tenu des modifications acceptées par le Conseil dans sa séance du 8 octobre, il approuvait le nouveau programme quinquennal de travaux et de matériel à inclure dans le Plan d'équipement national.

e) Représentation de la S.N.C.F. à la Société concessionnaire du Chemin de fer sous-marin entre la France et l'Angleterre.

M. LE PRESIDENT rappelle que, le 24 décembre 1940, le Conseil a désigné M. BOUTET pour représenter la S.N.C.F. au sein du Comité d'Administration de cette Société, en remplacement de M. René MAYER, et l'a habilité à désigner un autre membre du Conseil pour occuper le siège détenu jusqu'alors par M. CLAPIER.

Il a désigné M. DAYRAS, qui a bien voulu accepter.

Le Conseil prend acte de cette désignation.

La séance est levée à 11 heures 30.

M. le Président Grimpret

17.11.1941

PROJET

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du 12 novembre 1941

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

Sont présents : M.M. FOURNIER, Président
GRIMPRET, Vice-Président
LAURENT-ATTHALIN, Vice-Président

BOUTET
DAYRAS
DEVINAT
FREDAULT
GETTEN
LIAUD
de TARDE
TIRARD
ZAFFREYA

Assistent à la séance : M.M. LE BESNERAIS, Directeur Général
LECLERC du SABLON, ffons de Directeur Général adjoint
VAGOGNE, ffons de Secrétaire Général.

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

M.M. CLAUDON, Commissaire du Gouvernement
MARTIN, Commissaire suppléant.

Adoption du Procès-Verbal.

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal.

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Procès-Verbal de la séance du 5 novembre 1941 est adopté.

.....

Comptes rendus

QUESTION II - Comptes rendus.-

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

M. LE BESNERAIS rend compte de l'évolution du trafic et des recettes.

M. LE PRESIDENT tient le Conseil au courant de la situation du parc de matériel.

M. LECLERC du SABLON donne connaissance des incidents qui ont marqué la circulation.

2°) Trésorerie.-

M. LE PRESIDENT expose la situation de trésorerie et met le Conseil au courant de la tenue en Bourse des obligations de chemins de fer.

Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 6 novembre 1940.-

QUESTION II bis - Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 6 novembre 1940.-

M. LE PRESIDENT rend compte des affaires suivantes qui ont été approuvées par le Directeur Général, en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués :

- Tarif spécial G.V. n° 3 : acceptation des envois de châtaignes en vrac aux prix et conditions de ce tarif.

- Tarif spécial G.V. n° 6 -
1°) Mise en concordance des dispositions du § "Délais" des conditions d'application des différents chapitres de ce tarif spécial avec celles des Tarifs Généraux (article 7) - Distances et itinéraires.
2°) Prolongation du 30 novembre au 31 décembre 1941 des délais d'expédition prévus par le tarif spécial G.V. 6, chapitre 1er pour l'application du barème spécial n° 6 aux envois de vins blancs doux de primeurs en fûts par wagon de 5 tonnes.

.....

- Tarif spécial P.V. n° 7 : suspension de l'application des dispositions dont le maintien n'est plus justifié.

- Tarif international pour le transport à petite vitesse des combustibles minéraux de l'Allemagne sur l'Italie via Modane: modification des prix en RM du parcours franco-allemand.

Marchés et Commandes.- QUESTION III - Marchés et Commandes.-

1°) Avenant au marché passé avec la Société "Les Consommateurs de Pétrole" pour la fourniture d'huiles noires de graissage.-

M. GRIMPRET rappelle que le marché dont il s'agit, passé le 30 décembre 1938, pour une durée de 5 ans à valoir du 1er juillet 1938, prévoit une révision mensuelle des facturations en fonction de références diverses, au nombre desquelles les mercuriales américaines, changes, frets et assurances. Ces références ayant disparu, la clause ne peut plus jouer. "Les Consommateurs de Pétrole" ont accepté, pendant un certain temps, que les prix restent bloqués au niveau de juin 1940. Mais l'industrie française du pétrole ayant obtenu, depuis cette date, deux relèvements de prix successifs, ils demandent aujourd'hui à bénéficier de ces hausses, ainsi que de celles qui seraient ultérieurement homologuées.

Après examen, la Sous-Commission des Marchés estime qu'il n'y a pas lieu de s'arrêter à l'objection que l'on pourrait être tenté de tirer, du fait qu'il s'agit, en l'espèce, ~~de l'écoulement de~~ produits stockés. L'importation étant à peu près nulle dans les circonstances actuelles, les hausses autorisées en la matière ne s'appliquent, en fait, qu'à ~~de tels produits~~. Au surplus, celles dont il est fait état ont essentiellement pour objet de tenir compte, la première de l'augmentation des frais généraux des entreprises, la seconde, pour la plus large part, d'une taxe de péréquation frappant tous les stocks au 10 juillet 1941 ; ~~ne pas admettre de telles hausses équivaudrait à obliger les "Consommateurs de Pétrole" à vendre à perte.~~

.....

Aussi la Sous-Commission des Marchés est-elle d'avis d'approuver l'avenant proposé.

Le Conseil approuve l'avenant.

2°) Avenants aux marchés conclus avec les entreprises concessionnaires du service du portage des bagages dans les gares de Paris.-

A la demande de M. GRIMPRET, le Conseil ajourne l'examen de ces avenants à une prochaine séance.

Service Commercial.- QUESTION IV - Service Commercial.-

" "

Projets.- QUESTION V - Projets.-

" "

Budget d'exploitation de 1942.- QUESTION VI- Budget d'exploitation de 1942.-

M. LE PRESIDENT expose les caractéristiques générales du budget, tel qu'il est soumis au Conseil, ainsi que les conditions dans lesquelles ont été établies, tant en recettes qu'en dépenses, les prévisions afférentes à l'exercice 1942.

1.- Recettes.

Les recettes ont été évaluées en admettant que le trafic de 1942 serait, aussi bien pour les voyageurs que pour les marchandises, égal à celui de 1941.

Sur ces bases, compte tenu des résultats connus des 38 premières semaines de cet exercice ainsi que, pour les 14 autres semaines, des prévisions budgétaires initiales majorées de 21 %, elles s'élèveraient à ..... 21.748 M.

.....

2.- Dépenses.

Les dépenses, y compris une réserve de 200 M. pour imprévus, atteindraient un montant total de ..... 25.161 M.

Ce total est essentiellement fonction, en ce qui concerne les chapitres les plus importants, des données ci-après :

= en ce qui concerne le personnel, l'effectif serait ramené à 412.000 agents, sauf à le majorer en cours d'exercice, dans les limites d'un maximum d'ores et déjà fixé à 2.000 unités supplémentaires, au cas où des à-coups viendraient à se produire dans les services de l'exploitation comme il y en a eu l'été dernier ;

= pour les combustibles, matières et divers, les prévisions de parcours et de travaux seraient les suivantes :

- une baisse notable a été admise en ce qui concerne les voyageurs, tenant compte des récentes restrictions de circulation ; par contre, le nombre des km-trains marchandises serait prévu à un chiffre supérieur à celui de 1941 ~~de manière à réserver une marge de sécurité raisonnable en ce qui concerne~~ et assis sur les résultats connus des derniers mois, en vue de tenir compte des transports allemands ;

- les programmes de travaux correspondraient aux besoins normaux de l'exploitation, étant précisé, toutefois, que l'effort porterait surtout, en ce qui concerne le matériel et la traction, sur l'entretien des voitures et des wagons et que, en ce qui concerne la voie, l'entretien proprement dit serait assuré, mais les renouvellements ralentis ;

Trois points doivent, en outre, retenir l'attention.

Tout d'abord, les augmentations accordées au personnel à compter du 1er novembre 1941 feraient l'objet de l'inscription d'un crédit forfaitaire et global de 1.160 M., à répartir lors de la révision trimestrielle de mars 1942.

.....

D'autre part, suivant la formule qui a déjà été introduite dans le budget de 1941 lors de la révision de juillet, une "provision pour travaux différés" serait constituée. D'ores et déjà, serait portée à cette rubrique une somme de 380 M. ~~compensant~~ les abattements effectués sur les programmes de la Voie. La provision s'accroîtrait, par ailleurs, en cours d'exercice, du montant des travaux prévus non exécutés par suite du manque de ~~xxxxxxxxx~~ matières.

Enfin, une Commission a été nommée récemment au Secrétariat d'Etat aux Communications en vue d'étudier les conditions dans lesquelles la S.N.C.F. pourrait intensifier son effort d'amortissement par imputation sur le compte d'exploitation. Sans préjuger les conditions dans lesquelles il apparaîtra que les règles actuellement en vigueur doivent être révisées, il est proposé d'inscrire au fonds de renouvellement pour 1942 une provision supplémentaire de 1.470 M. correspondant, après application de la dotation déjà prévue par application de l'article 23 de la Convention du 31 août 1937, à la moitié de l'annuité qui serait nécessaire pour assurer le renouvellement ~~intégral~~ normal du parc de matériel.

3.- Equilibre.

Le déficit à prévoir serait, dans ces conditions, de ..... 3.398 M ~~3.413 M~~.

A défaut d'économies suffisantes, dont la réalisation ne saurait être escomptée dans les circonstances actuelles, étant donné les préoccupations qui ont dominé les prévisions de dépenses, l'article 18 de la Convention du 31 août 1937, que confirme et renforce l'article 2 de la Convention du 9 septembre 1939 relative au régime financier des chemins de fer en temps de guerre,

.....

commande de procéder aux relèvements de recettes propres à rétablir l'équilibre.

De tels relèvements, ~~pris en eux-mêmes,~~ ne sauraient, d'ailleurs, être regardés ~~comme excédant les possibilités de l'économie générale~~ que comme justifiés en eux-mêmes, dès lors que la balance entre les augmentations des dépenses unitaires du chemin de fer depuis 1938 et les majorations unitaires de ses recettes durant la même période fait apparaître un déséquilibre de 3.348 M..

Les mesures à proposer intéresseraient à la fois les ~~services~~ exemptés du rapt français et les ~~services~~ versements abusifs des autorités d'occupation.

= Services français.- Il serait proposé :

- d'une part, de porter les tarifs voyageurs respectivement à 0 fr 80, 0 fr 60 et 0 fr 45 pour chacune des 3 classes ;

- d'autre part, de majorer à nouveau de 10 % les tarifs marchandises, ce relèvement correspondant à la partie non encore satisfaite de la demande présentée à l'occasion du budget de 1941.

= ~~Services~~ Versements des autorités d'occupation.- Tout d'abord, les versements à attendre au titre des transports eux-mêmes seraient majorés de 10 %, compte tenu de la hausse du prix de revient à prévoir pour 1942.

En outre, une somme minimum de 750 M. serait inscrite au titre de ~~en compensation de l'amortissement de~~ la location du matériel actuellement mis à la disposition de la Reichsbahn, ~~matériel français se trouvant actuellement à la disposition de la Reichsbahn.~~

cette somme ne représentant que la compensation

.....

L'ensemble de ces mesures procurerait une recette supplémentaire de ..... 3.040 M.
ce qui, compte tenu de la variation corrélative de la prime d'exploitation, ramènerait, en définitive, le déficit de 1942 à ..... 398 M.

Ce chiffre représenterait moins de 2 % du montant total du budget et il paraît d'autant plus acceptable que celui-ci comprend, à concurrence de 1.085 M., des dépenses dont il semblerait ~~est~~ justifié que la S.N.C.F. ~~poursuive et~~ obtienne le remboursement.

Après échange de vues, auquel, avec M. LE PRESIDENT, prennent part M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT et M. TIRARD, le Conseil approuve le budget ainsi que les propositions qui lui sont soumises pour la réalisation de l'équilibre.

Questions diverses.

- Questions diverses -

a) Projet de loi portant modification des articles 21-B, b) et c) et 26 de la Convention du 31 août 1937.

M. LE PRESIDENT donne connaissance de la lettre en date du 7 novembre 1941 par laquelle il a soumis à M. le Secrétaire d'Etat aux Communications - avec copie à M. le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances - le texte d'un projet de loi destiné à permettre à la S.N.C.F., par modification des articles 21-B, b) et c) et 26 de la Convention du 31 août 1937, de procéder, sous sa propre signature, à des opérations d'émission pour le remboursement, la consolidation et la conversion des emprunts des Réseaux.

Les Compagnies signataires de la Convention de 1937 ont, par lettre du 31 octobre 1941, donné leur adhésion au principe du projet de loi. Elles font observer, toutefois, que

.....

les dispositions envisagées auront pour effet de leur enlever la gestion et le service des emprunts convertis avant la date à laquelle, d'après la Convention, la S.N.C.F. aura la faculté de reprendre la gestion de leurs titres. Elles encourront, de ce fait, un préjudice qui justifie, comme condition de leur accord, une compensation équitable.

Le Conseil prend acte de ce compte rendu.

b) Révision de la tarification-voyageurs.

M. LE PRESIDENT rappelle que, par lettre du 15 juillet 1941, et comme suite à la décision prise par le Conseil le 18 juin 1941, il a fait connaître à M. le Secrétaire d'Etat aux Communications qu'à défaut d'une réforme de structure de la tarification-voyageurs, dont il n'est pas possible de déterminer les bases actuellement, diverses modifications peuvent être envisagées pour le cas où les tarifs présentement suspendus seraient remis en vigueur.

Par dépêche en date du 18 septembre 1941, M. le Secrétaire d'Etat aux Communications a répondu que les mesures proposées ne soulevaient de sa part aucune objection de principe, et a invité, en conséquence, la S.N.C.F. à lui soumettre, dans les formes réglementaires, toutes propositions utiles en vue de leur réalisation.

Le Conseil se déclare d'accord pour qu'il soit donné suite à cette invitation,

c) Application du Code de la Famille aux agents retraités.

M. LE PRESIDENT rend compte au Conseil d'une dépêche en date du 30 octobre 1941 par laquelle M. le Secrétaire d'Etat aux Communications approuve les modifications que le Conseil,

....

dans sa séance du 30 juillet 1941, a proposé d'apporter au Règlement des retraites et au Statut des retraités, en vue de faire bénéficier les agents retraités des avantages prévus par le nouveau Code de la Famille.

Cette approbation, toutefois, n'est donnée que sous réserve de l'élévation à 16 ans, comme pour les fonctionnaires retraités de l'Etat, de l'âge limite que doivent atteindre les enfants pour donner droit aux majorations de pension.

Il est indiqué, d'autre part, qu'une circulaire du 7 août 1941 de M. le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances a déterminé les conditions d'application du Code de la Famille aux agents relevés de leurs fonctions. M. le Secrétaire d'Etat aux Communications estime que, eu égard à la similitude des textes législatifs applicables, les agents de la S.N.C.F. doivent, d'une manière générale, être soumis aux mêmes dispositions que les fonctionnaires.

Le Conseil prend acte de cette lettre à laquelle il sera répondu, en insistant sur le maintien des dispositions prises par la SNCF pour l'allocation des majorations de pension.

d) Nouveau programme quinquennal.

M. LE PRESIDENT rend compte de ce que, par dépêche du 10 novembre 1941, M. le Secrétaire d'Etat aux Communications a fait connaître que, compte tenu des modifications acceptées par le Conseil dans sa séance du 8 octobre, il approuvait le nouveau programme quinquennal de travaux et de matériel à inclure dans le Plan d'équipement national.

e) Représentation de la S.N.C.F. à la Société concessionnaire du Chemin de fer sous-marin entre la France et l'Angleterre.

M. LE PRESIDENT rappelle que, le 24 décembre 1940, le

.....

Conseil a désigné M. BOUTET pour représenter la S.N.C.F. au sein du Comité d'Administration de cette Société, en remplacement de M. René MAYER, et l'a habilité à désigner un autre membre du Conseil pour occuper le siège détenu jusqu'alors par M. CLAPIER.

Il a désigné M. DAYRAS, qui a bien voulu accepter.

Le Conseil prend acte de cette désignation.

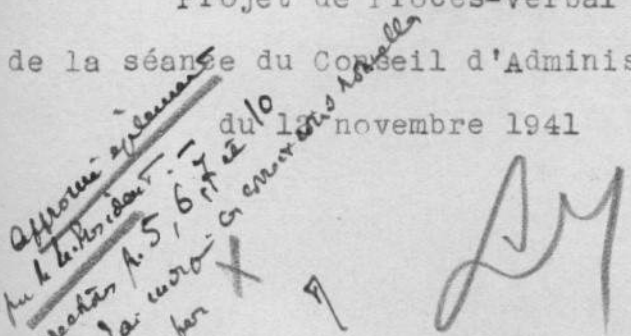
La séance est levée à 11 heures 30.

de la part de M. CLOSSET

Projet de Procès-Verbal

de la séance du Conseil d'Administration

du 10 novembre 1941



soumis à Monsieur le Directeur Général

17 novembre 1941

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

PROJET

Séance du 12 novembre 1941

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

Sont présents : M.M. FOURNIER, Président
GRIMPRET, Vice-Président
LAURENT-ATTHALIN, Vice-Président

BOUTET
DAYRAS
DEVINAT
FREDAULT
GETTEN
LIAUD
de TARDE
TIRARD
ZAFFREYA

Assistent à la séance : M.M. LE BESNERAIS, Directeur Général
LECLERC du SABLON, ffons de Directeur Général adjoint
VAGOGNE, ffons de Secrétaire Général.

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

M.M. CLAUDON, Commissaire du Gouvernement
MARTIN, Commissaire suppléant.

Adoption du Procès-Verbal.

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal.

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Procès-Verbal de la séance du 5 novembre 1941 est adopté.

.....

Comptes rendus

QUESTION II - Comptes rendus.-

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

M. LE BESNERAIS rend compte de l'évolution du trafic et des recettes.

M. LE PRESIDENT tient le Conseil au courant de la situation du parc de matériel.

M. LECLERC du SABLON donne connaissance des incidents qui ont marqué la circulation.

2°) Trésorerie.-

M. LE PRESIDENT expose la situation de trésorerie et met le Conseil au courant de la tenue en Bourse des obligations de chemins de fer.

Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 6 novembre 1940.-

QUESTION II bis - Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 6 novembre 1940.-

M. LE PRESIDENT rend compte des affaires suivantes qui ont été approuvées par le Directeur Général, en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués :

- Tarif spécial G.V. n° 3 : acceptation des envois de châtaignes en vrac aux prix et conditions de ce tarif.

- Tarif spécial G.V. n° 6 -
1°) Mise en concordance des dispositions du § "Délais" des conditions d'application des différents chapitres de ce tarif spécial avec celles des Tarifs Généraux (article 7) - Distances et itinéraires.
2°) Prolongation du 30 novembre au 31 décembre 1941 des délais d'expédition prévus par le tarif spécial G.V. 6, chapitre 1er pour l'application du barème spécial n° 6 aux envois de vins blancs doux de primeurs en fûts par wagon de 5 tonnes.

.....

- Tarif spécial P.V. n° 7 : suspension de l'application des dispositions dont le maintien n'est plus justifié.

- Tarif international pour le transport à petite vitesse des combustibles minéraux de l'Allemagne sur l'Italie via Modane modification des prix en RM du parcours franco-allemand.

Marchés et Commandes.- QUESTION III - Marchés et Commandes.-

1°) Avenant au marché passé avec la Société "Les Consommateurs de Pétrole" pour la fourniture d'huiles noires de graissage.-

M. GRIMPRET rappelle que le marché dont il s'agit, passé le 30 décembre 1938, pour une durée de 5 ans à valoir du 1er juillet 1938, prévoit une révision mensuelle des facturations en fonction de références diverses, au nombre desquelles les mercuriales américaines, changes, frets et assurances. Ces références ayant disparu, la clause ne peut plus jouer. "Les Consommateurs de Pétrole" ont accepté, pendant un certain temps, que les prix restent bloqués au niveau de juin 1940. Mais l'industrie française du pétrole ayant obtenu, depuis cette date, deux relèvements de prix successifs, ils demandent aujourd'hui à bénéficier de ces hausses, ainsi que de celles qui seraient ultérieurement homologuées.

Après examen, la Sous-Commission des Marchés estime qu'il n'y a pas lieu de s'arrêter à l'objection que l'on pourrait être tenté de tirer du fait qu'il s'agit, en l'espèce, de l'écoulement de produits stockés. L'importation étant à peu près nulle dans les circonstances actuelles, les hausses autorisées en la matière ne s'appliquent, en fait, qu'à de tels produits. Au surplus, celles dont il est fait état ont essentiellement pour objet de tenir compte, la première de l'augmentation des frais généraux des entreprises, la seconde, pour la plus large part, d'une taxe de péréquation frappant tous les stocks au 10 juillet 1941 ; ne pas admettre de telles hausses équivaudrait à obliger les "Consommateurs de Pétrole" à vendre à perte.

.....

Aussi la Sous-Commission des Marchés est-elle d'avis d'approuver l'avenant proposé.

Le Conseil approuve l'avenant.

2°) Avenants aux marchés conclus avec les entreprises concessionnaires du service du portage des bagages dans les gares de Paris.-

A la demande de M. GRIMPRET, le Conseil ajourne l'examen de ces avenants à une prochaine séance.

Service Commercial.- QUESTION IV - Service Commercial.-

" "

Projets.- QUESTION V - Projets.-

" "

Budget d'exploitation de 1942.- QUESTION VI- Budget d'exploitation de 1942.-

M. LE PRESIDENT expose les caractéristiques générales du budget, tel qu'il est soumis au Conseil, ainsi que les conditions dans lesquelles ont été établies, tant en recettes qu'en dépenses, les prévisions afférentes à l'exercice 1942.

1.- Recettes.

Les recettes ont été évaluées en admettant que le trafic de 1942 serait, aussi bien pour les voyageurs que pour les marchandises, égal à celui de 1941.

Sur ces bases, compte tenu des résultats connus des 38 premières semaines de cet exercice ainsi que, pour les 14 autres semaines, des prévisions budgétaires initiales majorées de 21 %, elles s'élèveraient à ..... 21.748 M.

.....

2.- Dépenses.

Les dépenses, y compris une réserve de 200 M. pour imprévus, atteindraient un montant total de ..... 25.161 M.

Ce total est essentiellement fonction, en ce qui concerne les chapitres les plus importants, des données ci-après :

= en ce qui concerne le personnel, l'effectif serait ramené à 412.000 agents, sauf à le majorer en cours d'exercice, dans les limites d'un maximum d'ores et déjà fixé à 2.000 unités supplémentaires, au cas où des à-coups viendraient à se produire dans les services de l'exploitation comme il y en a eu l'été dernier ;

= pour les combustibles, matières et divers, les prévisions de parcours et de travaux seraient les suivantes :

- une baisse notable a été admise en ce qui concerne les voyageurs, tenant compte des récentes restrictions de circulation par contre, le nombre des km-trains marchandises serait prévu à un chiffre supérieur à celui de 1941 ~~de manière à réserver une marge de sécurité raisonnable en ce qui concerne~~ d'après les derniers mois, en tenant compte des transports allemands ;

- les programmes de travaux correspondraient aux besoins normaux de l'exploitation, étant précisé, toutefois, que l'effort porterait surtout, en ce qui concerne le matériel et la traction, sur l'entretien des voitures et des wagons et que, en ce qui concerne la voie, l'entretien proprement dit serait assuré, mais les renouvellements ralentis ;

Trois points doivent, en outre, retenir l'attention.

Tout d'abord, les augmentations accordées au personnel à compter du 1er novembre 1941 feraient l'objet de l'inscription d'un crédit forfaitaire et global de 1.160 M., à répartir lors de la révision trimestrielle de mars 1942.

.....

D'autre part, suivant la formule qui a déjà été introduite dans le budget de 1941 lors de la révision de juillet, une "provision pour travaux différés" serait constituée. D'ores et déjà, serait portée à cette rubrique une somme de 380 M. correspondant aux abattements effectués sur les programmes de la Voie. La provision s'accroîtrait, par ailleurs, en cours d'exercice, du montant des travaux prévus non exécutés par suite du manque de matières.

Enfin, une Commission a été nommée récemment au Secrétariat d'Etat aux Communications en vue d'étudier les conditions dans lesquelles la S.N.C.F. pourrait intensifier son effort d'amortissement par imputation sur le compte d'exploitation. Sans préjuger les conditions dans lesquelles il apparaîtra que les règles actuellement en vigueur doivent être révisées, il est proposé d'inscrire au fonds de renouvellement pour 1942 une provision supplémentaire de 1.470 M. correspondant, après application de la dotation déjà prévue par application de l'article 23 de la Convention du 31 août 1937, à la moitié de l'annuité qui serait nécessaire pour assurer le renouvellement normal du parc de matériel.

3.- Equilibre.

Le déficit à prévoir serait, dans ces conditions, de ..... 3.418 M.

A défaut d'économies suffisantes, dont la réalisation ne saurait être escomptée dans les circonstances actuelles, étant donné les préoccupations qui ont dominé les prévisions de dépenses, l'article 18 de la Convention du 31 août 1937, que confirme et renforce l'article 2 de la Convention du 9 septembre 1939 relative au régime financier des chemins de fer en temps de guerre,

.....

commande de procéder aux relèvements de recettes propres à rétablir l'équilibre.

De tels relèvements, ~~pris en eux-mêmes,~~ ne sauraient, d'ailleurs, être regardés ~~comme excédant les possibilités de l'économie générale~~ que compte tenu des possibilités en elles-mêmes, dès lors que la balance entre les augmentations des dépenses unitaires du chemin de fer depuis 1938 et les majorations unitaires de ses recettes durant la même période fait apparaître un déséquilibre de 3.348 M..

Les mesures à proposer intéresseraient à la fois les ~~services~~ exemptés du tarif français et les ~~services~~ versements attendus des autorités d'occupation.

= Services français.- Il serait proposé :

- d'une part, de porter les tarifs voyageurs respectivement à 0 fr 80, 0 fr 60 et 0 fr 45 pour chacune des 3 classes ;

- d'autre part, de majorer à nouveau de 10 % les tarifs marchandises, ce relèvement correspondant à la partie non encore satisfaite de la demande présentée à l'occasion du budget de 1941.

= ~~Services~~ Versements des autorités d'occupation.- Tout d'abord, les versements à attendre au titre des transports eux-mêmes seraient majorés de 10 %, compte tenu de la hausse du prix de revient à prévoir pour 1942.

En outre, une somme (minimum) de 750 M. serait inscrite au titre de la location du matériel actuellement mis à la disposition de la Reichsbahn, cette somme ne représentant que la compensation de l'amortissement du matériel. ~~français se trouvant actuellement à la disposition de la Reichsbahn.~~

.....

L'ensemble de ces mesures procurerait une recette supplémentaire de ..... 3.040 M.
ce qui, compte tenu de la variation corrélative de la prime d'exploitation, ramènerait, en définitive, le déficit de 1942 à ..... 398 M.

Ce chiffre représenterait moins de 2 % du montant total du budget et il paraît d'autant plus acceptable que celui-ci comprend, à concurrence de 1.085 M., des dépenses dont il est justifié que la S.N.C.F. ~~poursuive et~~ peut espérer obtenir le remboursement.

Après échange de vues, auquel, avec M. LE PRESIDENT, prennent part M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT et M. TIRARD, le Conseil approuve le budget ainsi que les propositions qui lui sont soumises pour la réalisation de l'équilibre.

Questions diverses.

- Questions diverses -

a) Projet de loi portant modification des articles 21-B, b) et c) et 26 de la Convention du 31 août 1937.

M. LE PRESIDENT donne connaissance de la lettre en date du 7 novembre 1941 par laquelle il a soumis à M. le Secrétaire d'Etat aux Communications - avec copie à M. le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances - le texte d'un projet de loi destiné à permettre à la S.N.C.F., par modification des articles 21-B, b) et c) et 26 de la Convention du 31 août 1937, de procéder, sous sa propre signature, à des opérations d'émission pour le remboursement, la consolidation et la conversion des emprunts des Réseaux.

Les Compagnies signataires de la Convention de 1937 ont, par lettre du 31 octobre 1941, donné leur adhésion au principe du projet de loi. Elles font observer, toutefois, que

.....

les dispositions envisagées auront pour effet de leur enlever la gestion et le service des emprunts convertis avant la date à laquelle, d'après la Convention, la S.N.C.F. aura la faculté de reprendre la gestion de leurs titres. Elles encourront, de ce fait, un préjudice qui justifie, comme condition de leur accord, une compensation équitable.

Le Conseil prend acte de ce compte rendu.

b) Révision de la tarification-voyageurs.

M. LE PRESIDENT rappelle que, par lettre du 15 juillet 1941, et comme suite à la décision prise par le Conseil le 18 juin 1941, il a fait connaître à M. le Secrétaire d'Etat aux Communications qu'à défaut d'une réforme de structure de la tarification-voyageurs, dont il n'est pas possible de déterminer les bases actuellement, diverses modifications peuvent être envisagées pour le cas où les tarifs présentement suspendus seraient remis en vigueur.

Par dépêche en date du 18 septembre 1941, M. le Secrétaire d'Etat aux Communications a répondu que les mesures proposées ne soulevaient de sa part aucune objection de principe, et a invité, en conséquence, la S.N.C.F. à lui soumettre, dans les formes réglementaires, toutes propositions utiles en vue de leur réalisation.

Le Conseil se déclare d'accord pour qu'il soit donné suite à cette invitation.

c) Application du Code de la Famille aux agents retraités.

M. LE PRESIDENT rend compte au Conseil d'une dépêche en date du 30 octobre 1941 par laquelle M. le Secréta[illegible]at aux Communications approuve les modifications que le

dans sa séance du 30 juillet 1941, a proposé d'apporter au Règlement des retraites et au Statut des retraités, en vue de faire bénéficier les agents retraités des avantages prévus par le nouveau Code de la Famille.

Cette approbation, toutefois, n'est donnée que sous réserve de l'élévation à 16 ans, comme pour les fonctionnaires retraités de l'Etat, de l'âge limite que doivent atteindre les enfants pour donner droit aux majorations de pension.

Il est indiqué, d'autre part, qu'une circulaire du 7 août 1941 de M. le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances a déterminé les conditions d'application du Code de la Famille aux agents relevés de leurs fonctions. M. le Secrétaire d'Etat aux Communications estime que, eu égard à la similitude des textes législatifs applicables, les agents de la S.N.C.F. doivent, d'une manière générale, être soumis aux mêmes dispositions que les fonctionnaires.

Le Conseil prend acte de cette lettre à laquelle il sera répondu, en insistant pour le maintien des dispositions prises par la S.N.C.F. pour l'allocation et majoration de pension.

d) Nouveau programme quinquennal.

M. LE PRESIDENT rend compte de ce que, par dépêche du 10 novembre 1941, M. le Secrétaire d'Etat aux Communications a fait connaître que, compte tenu des modifications acceptées par le Conseil dans sa séance du 8 octobre, il approuvait le nouveau programme quinquennal de travaux et de matériel à inclure dans le Plan d'équipement national.

e) Représentation de la S.N.C.F. à la Société concessionnaire du Chemin de fer sous-marin entre la France et l'Angleterre.

M. LE PRESIDENT rappelle que, le 24 décembre 1940, le

.....

Conseil a désigné M. BOUTET pour représenter la S.N.C.F. au sein du Comité d'Administration de cette Société, en remplacement de M. René MAYER, et l'a habilité à désigner un autre membre du Conseil pour occuper le siège détenu jusqu'alors par M. CLAPIER.

Il a désigné M. DAYRAS, qui a bien voulu accepter.

Le Conseil prend acte de cette désignation.

La séance est levée à 11 heures 30.

M. le Président Laurent-Atthalin

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

PROJET

Séance du 12 novembre 1941

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

Sont présents : M.M. FOURNIER, Président
GRIMPRET, Vice-Président
LAURENT-ATTHALIN, Vice-Président

BOUTET
DAYRAS
DEVINAT
FREDAULT
GETTEN
LIAUD
de TARDE
TIRARD
ZAFFREYA

Assistent à la séance : M.M. LE BESNERAIS, Directeur Général
LECLERC du SABLON, ffons de Directeur Général adjoint
VAGOGNE, ffons de Secrétaire Général

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

M.M. CLAUDON, Commissaire du Gouvernement
MARTIN, Commissaire suppléant.

Adoption du Procès-Verbal.

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal.

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Procès-Verbal la séance du 5 novembre 1941 est adopté.

...

Comptes rendus

QUESTION II - Comptes rendus.-

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

M. LE BESNERAIS rend compte de l'évolution du trafic et des recettes.

M. LE PRESIDENT tient le Conseil au courant de la situation du parc de matériel.

M. LECLERC du SABLON donne connaissance des incidents qui ont marqué la circulation.

2°) Trésorerie.-

M. LE PRESIDENT expose la situation de trésorerie et met le Conseil au courant de la tenue en Bourse des obligations de chemins de fer.

Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 6 novembre 1940.-

QUESTION II bis - Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 6 novembre 1940.-

M. LE PRESIDENT rend compte des affaires suivantes qui ont été approuvées par le Directeur Général, en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués :

- Tarif spécial G.V. n° 3 : acceptation des envois de châtaignes en vrac aux prix et conditions de ce tarif.

- Tarif spécial G.V. n° 6 -

1°) Mise en concordance des dispositions du § "Délais" des conditions d'application des différents chapitres de ce tarif spécial avec celles des Tarifs Généraux (article 7) - Distances et itinéraires.

2°) Prolongation du 30 novembre au 31 décembre 1941 des délais d'expédition prévus par le tarif spécial G.V. 6, chapitre 1er pour l'application du barème spécial n° 6 aux envois de vins blancs doux de primeurs en fûts par wagon de 5 tonnes.

.....

Aussi la Sous-Commission des Marchés est-elle d'avis d'approuver l'avenant proposé.

Le Conseil approuve l'avenant.

2°) Avenants aux marchés conclus avec les entreprises concessionnaires du service du portage des bagages dans les gares de Paris.-

A la demande de M. GRIMPRET, le Conseil ajourne l'examen de ces avenants à une prochaine séance.

Service Commercial.- QUESTION IV - Service Commercial.-

" "

Projets.- QUESTION V - Projets.-

" "

Budget d'exploitation de 1942.- QUESTION VI- Budget d'exploitation de 1942.-

M. LE PRESIDENT expose les caractéristiques générales du budget, tel qu'il est soumis au Conseil, ainsi que les conditions dans lesquelles ont été établies, tant en recettes qu'en dépenses, les prévisions afférentes à l'exercice 1942.

1.- Recettes.

Les recettes ont été évaluées en admettant que le trafic de 1942 serait, aussi bien pour les voyageurs que pour les marchandises, égal à celui de 1941.

Sur ces bases, compte tenu des résultats connus des 38 premières semaines de cet exercice ainsi que, pour les 14 autres semaines, des prévisions budgétaires initiales majorées de 21 %, elles s'élèveraient à ..... 21.748 M.

.....

D'autre part, suivant la formule qui a déjà été introduite dans le budget de 1941 lors de la révision de juillet, une "provision pour travaux différés" serait constituée. D'ores et déjà, serait portée à cette rubrique une somme de 360 M. compensant les abattements effectués sur les programmes de la Voie. La provision s'accroîtrait, par ailleurs, en cours d'exercice, du montant des travaux prévus non exécutés par suite du manque de matières.

Enfin, une Commission a été nommée récemment au Secrétariat d'Etat aux Communications en vue d'étudier les conditions dans lesquelles la S.N.C.F. pourrait intensifier son effort d'amortissement par imputation sur le compte d'exploitation. Sans préjuger des conditions dans lesquelles il apparaîtra que les règles actuellement en vigueur doivent être révisées, il est proposé d'inscrire au fonds de renouvellement pour 1942 une provision supplémentaire de 1.470 M. correspondant, après application de la dotation déjà prévue par application de l'article 23 de la Convention du 31 août 1937, à la moitié de l'annuité qui serait nécessaire pour assurer le renouvellement intégral du parc de matériel.

3.- Equilibre.

Le déficit à prévoir serait, dans ces conditions, de ..... 3.413 M.

A défaut d'économies suffisantes, dont la réalisation ne saurait être escomptée dans les circonstances actuelles, étant donné les préoccupations qui ont dominé les prévisions de dépenses, l'article 18 de la Convention du 31 août 1937, que confirme et renforce l'article 2 de la Convention du 9 septembre 1939 relative au régime financier des chemins de fer en temps de guerre,

.....

commande de procéder aux relèvements de recettes propres à rétablir l'équilibre.

De tels relèvements, pris en eux-mêmes, ne sauraient, d'ailleurs, être regardés comme excédant les possibilités de l'économie générale, dès lors que la balance entre les augmentations des dépenses unitaires du chemin de fer depuis 1938 et les majorations unitaires de ses recettes durant la même période fait apparaître un déséquilibre de 3.348 M..

Les mesures à proposer intéresseraient à la fois les services français et les services des autorités d'occupation.

= Services français.- Il serait proposé :

- d'une part, de porter les tarifs voyageurs respectivement à 0 fr 80, 0 fr 60 et 0 fr 45 pour chacune des 3 classes ;

- d'autre part, de majorer à nouveau de 10 % les tarifs marchandises, ce relèvement correspondant à la partie non encore satisfaite de la demande présentée à l'occasion du budget de 1941.

= Services des autorités d'occupation.- Tout d'abord, les versements à attendre au titre des transports eux-mêmes seraient majorés de 10 %, compte tenu de la hausse du prix de revient à prévoir pour 1942.

En outre, une somme de 750 M. serait inscrite en compensation de l'amortissement du matériel français se trouvant actuellement à la disposition de la Reichsbahn.

.....

L'ensemble de ces mesures procurerait une recette supplémentaire de ..... 3.040 M.
ce qui, compte tenu de la variation corrélative de la prime d'exploitation, ramènerait, en définitive, le déficit de 1942 à ..... 398 M.

Ce chiffre représenterait moins de 2 % du montant total du budget et il paraît d'autant plus acceptable que celui-ci comprend, à concurrence de 1.085 M., des dépenses dont il est justifié que la S.N.C.F. poursuive et obtienne le remboursement.

Après échange de vues, auquel, avec M. LE PRESIDENT, prennent part M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT et M. TIRARD, le Conseil approuve le budget ainsi que les propositions qui lui sont soumises pour la réalisation de l'équilibre.

Questions diverses.

- Questions diverses -

a) Projet de loi portant modification des articles 21-B, b) et c) et 26 de la Convention du 31 août 1937.

M. LE PRESIDENT donne connaissance de la lettre en date du 7 novembre 1941 par laquelle il a soumis à M. le Secrétaire d'Etat aux Communications - avec copie à M. le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances - le texte d'un projet de loi destiné à permettre à la S.N.C.F., par modification des articles 21-B, b) et c) et 26 de la Convention du 31 août 1937, de procéder, sous sa propre signature, à des opérations d'émission pour le remboursement, la consolidation et la conversion des emprunts des Réseaux.

Les Compagnies signataires de la Convention de 1937 ont, par lettre du 31 octobre 1941, donné leur adhésion au principe du projet de loi. Elles font observer, toutefois, que

.....

les dispositions envisagées auront pour effet de leur enlever la gestion et le service des emprunts convertis avant la date à laquelle, d'après la Convention, la S.N.C.F. aura la faculté de reprendre la gestion de leurs titres. Elles encourront, de ce fait, un préjudice qui justifie, comme condition de leur accord, une compensation équitable.

Le Conseil prend acte de ce compte rendu.

b) Révision de la tarification-voyageurs.

M. LE PRESIDENT rappelle que, par lettre du 15 juillet 1941, et comme suite à la décision prise par le Conseil le 18 juin 1941, il a fait connaître à M. le Secrétaire d'Etat aux Communications qu'à défaut d'une réforme de structure de la tarification-voyageurs, dont il n'est pas possible de déterminer les bases actuellement, diverses modifications peuvent être envisagées pour le cas où les tarifs présentement suspendus seraient remis en vigueur.

Par dépêche en date du 18 septembre 1941, M. le Secrétaire d'Etat aux Communications a répondu que les mesures proposées ne soulevaient de sa part aucune objection de principe, et a invité, en conséquence, la S.N.C.F. à lui soumettre, dans les formes réglementaires, toutes propositions utiles en vue de leur réalisation.

Le Conseil se déclare d'accord pour qu'il soit donné suite à cette invitation.

c) Application du Code de la Famille aux agents retraités.

M. LE PRESIDENT rend compte au Conseil d'une dépêche en date du 30 octobre 1941 par laquelle M. le Secrétaire d'Etat aux Communications approuve les modifications que le Conseil,

....

dans sa séance du 30 juillet 1941, a proposé d'apporter au Règlement des retraites et au Statut des retraités, en vue de faire bénéficier les agents retraités des avantages prévus par le nouveau Code de la Famille.

Cette approbation, toutefois, n'est donnée que sous réserve de l'élévation à 16 ans, comme pour les fonctionnaires retraités de l'Etat, de l'âge limite que doivent atteindre les enfants pour donner droit aux majorations de pension.

Il est indiqué, d'autre part, qu'une circulaire du 7 août 1941 de M. le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances a déterminé les conditions d'application du Code de la Famille aux agents relevés de leurs fonctions. M. le Secrétaire d'Etat aux Communications estime que, eu égard à la similitude des textes législatifs applicables, les agents de la S.N.C.F. doivent, d'une manière générale, être soumis aux mêmes dispositions que les fonctionnaires.

Le Conseil prend acte de cette lettre à laquelle il sera répondu.

d) Nouveau programme quinquennal.

M. LE PRESIDENT rend compte de ce que, par dépêche du 10 novembre 1941, M. le Secrétaire d'Etat aux Communications a fait connaître que, compte tenu des modifications acceptées par le Conseil dans sa séance du 6 octobre, il approuvait le nouveau programme quinquennal de travaux et de matériel à inclure dans le Plan d'équipement national.

e) Représentation de la S.N.C.F. à la Société concessionnaire du Chemin de fer sous-marin entre la France et l'Angleterre.

M. LE PRESIDENT rappelle que, le 24 décembre 1940, le

.....

Conseil a désigné M. BOUTET pour représenter la S.N.C.F. au sein du Comité d'Administration de cette Société, en remplacement de M. René MAYER, et l'a habilité à désigner un autre membre du Conseil pour occuper le siège détenu jusqu'alors par M. CLAPIER.

Il a désigné M. DAYRAS, qui a bien voulu accepter.

Le Conseil prend acte de cette désignation.

La séance est levée à 11 heures 30.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

PROJET

Séance du 12 novembre 1941

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

Sont présents : M.M. FOURNIER, Président
GRIMPRET, Vice-Président
LAURENT-ATTHALIN, Vice-Président

BOUTET
DAYRAS
DEVINAT
FREDAULT
GETTEN
LIAUD
de TARDE
TIRARD
ZAFFREYA

Assistent à la séance : M.M. LE BESNERAIS, Directeur Général
LECLERC du SABLON, ffons de Directeur Général adjoint
VAGOGNE, ffons de Secrétaire Général.

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

M.M. OLMUDON, Commissaire du Gouvernement
MARTIN, Commissaire suppléant.

Adoption du Procès-Verbal.

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal.

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Procès-Verbal de la séance du 5 novembre 1941 est adopté.

.....

Comptes rendus

QUESTION II - Comptes rendus.-

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

M. LE BESNERAIS rend compte de l'évolution du trafic et des recettes.

M. LE PRESIDENT tient le Conseil au courant de la situation du parc de matériel.

M. LECLERC du SABLON donne connaissance des incidents qui ont marqué la circulation.

2°) Trésorerie.-

M. LE PRESIDENT expose la situation de trésorerie et met le Conseil au courant de la tenue en Bourse des obligations de chemins de fer.

Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 6 novembre 1940.-

QUESTION II bis - Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 6 novembre 1940.-

M. LE PRESIDENT rend compte des affaires suivantes qui ont été approuvées par le Directeur Général, en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués :

- Tarif spécial G.V. n° 5 : acceptation des envois de châtaignes en vrac aux prix et conditions de ce tarif.

- Tarif spécial G.V. n° 6 -
1°) Mise en concordance des dispositions du § "Délais" des conditions d'application des différents chapitres de ce tarif spécial avec celles des Tarifs Généraux (article 7) - Distances et itinéraires.
2°) Prolongation du 30 novembre au 31 décembre 1941 des délais d'expédition prévus par le tarif spécial G.V. 6, chapitre 1er pour l'application du barème spécial n° 6 aux envois de vins blancs doux de primeurs en fûts par wagon de 5 tonnes.

.....

2.- Dépenses.

Les dépenses, y compris une réserve de 200 M. pour imprévus, atteindraient un montant total de ..... 25.161 M.

Ce total est essentiellement fonction, en ce qui concerne les chapitres les plus importants, des données ci-après :

- en ce qui concerne le personnel, l'effectif serait ramené à 412.000 agents, sauf à le majorer en cours d'exercice, dans les limites d'un maximum d'ores et déjà fixé à 8.000 unités supplémentaires, au cas où des à-coups viendraient à se produire dans les services de l'exploitation comme il y en a eu l'été dernier ;

- pour les combustibles, matières et divers, les prévisions de parcours et de travaux seraient les suivantes :

- une baisse notable a été admise en ce qui concerne les voyageurs, tenant compte des récentes restrictions de circulation ; par contre, le nombre des km-trains marchandises serait prévu à un chiffre supérieur à celui de 1941 de manière à réserver une marge de sécurité raisonnable en ce qui concerne les transports allemands ;

- les programmes de travaux correspondraient aux besoins normaux de l'exploitation, étant précisé, toutefois, que l'effort porterait surtout, en ce qui concerne le matériel et la traction, sur l'entretien des voitures et des wagons et que, en ce qui concerne la voie, l'entretien proprement dit serait assuré, mais les renouvellements ralentis ;

Trois points doivent, en outre, retenir l'attention.

Tout d'abord, les augmentations accordées au personnel à compter du 1er novembre 1941 feraient l'objet de l'inscription d'un crédit forfaitaire et global de 1.160 M., à répartir lors de la révision trimestrielle de mars 1942.

.....

commande de procéder aux relèvements de recettes propres à rétablir l'équilibre.

De tels relèvements, pris en eux-mêmes, ne sauraient, d'ailleurs, être regardés comme excédant les possibilités de l'économie générale, dès lors que la balance entre les augmentations des dépenses unitaires du chemin de fer depuis 1938 et les majorations unitaires de ses recettes durant la même période fait apparaître un déséquilibre de 5.348 M..

Les mesures à proposer intéresseraient à la fois les services français et les services des autorités d'occupation.

= Services français.- Il serait proposé :

- d'une part, de porter les tarifs voyageurs respectivement à 0 fr 80, 0 fr 60 et 0 fr 45 pour chacune des 3 classes ;

- d'autre part, de majorer à nouveau de 10 % les tarifs marchandises, ce relèvement correspondant à la partie non encore satisfaite de la demande présentée à l'occasion du budget de 1941.

= Services des autorités d'occupation.- Tout d'abord, les versements à attendre au titre des transports eux-mêmes seraient majorés de 10 %, compte tenu de la hausse du prix de revient à prévoir pour 1942.

En outre, une somme de 750 M. serait inscrite en compensation de l'amortissement du matériel français se trouvant actuellement à la disposition de la Reichsbahn.

.....

L'ensemble de ces mesures procurerait une recette supplémentaire de ..... 3.040 M. ce qui, compte tenu de la variation corrélative de la prime d'exploitation, ramènerait, en définitive, le déficit de 1942 à ..... 398 M.

Ce chiffre représenterait moins de 2 % du montant total du budget et il paraît d'autant plus acceptable que celui-ci comprend, à concurrence de 1.085 M., des dépenses dont il est justifié que la S.N.C.F. poursuive et obtienne le remboursement.

Après échange de vues, auquel, avec M. LE PRESIDENT, prennent part M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT et M. TIRARD, le Conseil approuve le budget ainsi que les propositions qui lui sont soumises pour la réalisation de l'équilibre.

Questions diverses.

- Questions diverses -

a) Projet de loi portant modification des articles 21-B, b) et c) et 28 de la Convention du 31 août 1937.

M. LE PRESIDENT donne connaissance de la lettre en date du 7 novembre 1941 par laquelle il a soumis à M. le Secrétaire d'Etat aux Communications - avec copie à M. le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances - le texte d'un projet de loi destiné à permettre à la S.N.C.F., par modification des articles 21-B, b) et c) et 28 de la Convention du 31 août 1937, de procéder, sous sa propre signature, à des opérations d'émission pour le remboursement, la consolidation et la conversion des emprunts des Réseaux.

Les Compagnies signataires de la Convention de 1937 ont, par lettre du 31 octobre 1941, donné leur adhésion au principe du projet de loi. Elles font observer, toutefois, que

.....

les dispositions envisagées auront pour effet de leur enlever la gestion et le service des emprunts convertis avant la date à laquelle, d'après la Convention, la S.N.C.F. aura la faculté de reprendre la gestion de leurs titres. Elles encourront, de ce fait, un préjudice qui justifie, comme condition de leur accord, une compensation équitable.

Le Conseil prend acte de ce compte rendu.

b) Révision de la tarification-voyageurs.

M. LE PRESIDENT rappelle que, par lettre du 15 juillet 1941, et comme suite à la décision prise par le Conseil le 18 juin 1941, il a fait connaître à M. le Secrétaire d'Etat aux Communications qu'à défaut d'une réforme de structure de la tarification-voyageurs, dont il n'est pas possible de déterminer les bases actuellement, diverses modifications peuvent être envisagées pour le cas où les tarifs présentement suspendus seraient remis en vigueur.

Par dépêche en date du 18 septembre 1941, M. le Secrétaire d'Etat aux Communications a répondu que les mesures proposées ne soulevaient de sa part aucune objection de principe, et a invité, en conséquence, la S.N.C.F. à lui soumettre, dans les formes réglementaires, toutes propositions utiles en vue de leur réalisation.

Le Conseil se déclare d'accord pour qu'il soit donné suite à cette invitation.

c) Application du Code de la Famille aux agents retraités.

M. LE PRESIDENT rend compte au Conseil d'une dépêche en date du 30 octobre 1941 par laquelle M. le Secrétaire d'Etat aux Communications approuve les modifications que le Conseil,

....

dans sa séance du 30 juillet 1941, a proposé d'apporter au Règlement des retraites et au Statut des retraités, en vue de faire bénéficier les agents retraités des avantages prévus par le nouveau Code de la Famille.

Cette approbation, toutefois, n'est donnée que sous réserve de l'élévation à 16 ans, comme pour les fonctionnaires retraités de l'Etat, de l'âge limite que doivent atteindre les enfants pour donner droit aux majorations de pension.

Il est indiqué, d'autre part, qu'une circulaire du 7 août 1941 de M. le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances a déterminé les conditions d'application du Code de la Famille aux agents relevés de leurs fonctions. M. le Secrétaire d'Etat aux Communications estime que, eu égard à la similitude des textes législatifs applicables, les agents de la S.N.C.F. doivent, d'une manière générale, être soumis aux mêmes dispositions que les fonctionnaires.

Le Conseil prend acte de cette lettre à laquelle il sera répondu.

d) Nouveau programme quinquennal.

M. LE PRESIDENT rend compte de ce que, par dépêche du 10 novembre 1941, M. le Secrétaire d'Etat aux Communications a fait connaître que, compte tenu des modifications acceptées par le Conseil dans sa séance du 8 octobre, il approuvait le nouveau programme quinquennal de travaux et de matériel à inclure dans le Plan d'équipement national.

e) Représentation de la S.N.C.F. à la Société concessionnaire du Chemin de fer sous-marin entre la France et l'Angleterre.

M. LE PRESIDENT rappelle que, le 24 décembre 1940, le

.....

Conseil a désigné M. BOUTET pour représenter la S.N.C.F. au sein du Comité d'Administration de cette Société, en remplacement de M. René MAYER, et l'a habilité à désigner un autre membre du Conseil pour occuper le siège détenu jusqu'alors par M. CLAPIER.

Il a désigné M. DAYRAS, qui a bien voulu accepter.

Le Conseil prend acte de cette désignation.

La séance est levée à 11 heures 30.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

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

Conseil d'Administration

-:-:-:-:-

Séance du 12 novembre 1941

-:-:-:-:-

I - Adoption du Procès-Verbal

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

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

Conseil d'Administration

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

Séance du 12 novembre 1941

-:-:-:-:-

II - Comptes rendus

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

n° 106

CONSEIL D'ADMINISTRATION

COMPTE RENDU SUR LE TRAFIC ET LES RECETTES

I.- Examen des derniers résultats hebdomadaires.

1°.- Wagons chargés -

a) 42ème semaine

Le nombre de wagons chargés et entrés chargés pendant la 42ème semaine (du 18 au 24 octobre) s'élève à:

		Est(2)	Nord	Ouest	S.O.	S.E.	Ensemble
1941 du samedi 18 au vendredi 24 octobre	Wagons chargés(1)	25.122	54.537	38.620	45.745	63.170	227.194
	Wagons entrés chargés des Cies secondaires..	162	2.583	370	1.167	1.754	6.036
	Ensemble	25.284	57.120	38.990	46.912	64.924	233.230
1940 du samedi 19 au vendredi 25 octobre	Wagons chargés(1)	14.063	36.224	40.437	35.760	54.804	181.288
	Wagons entrés chargés des Cies secondaires..	561	695	408	821	1.461	3.946
	Ensemble	14.624	36.919	40.845	36.581	56.265	185.234
1938 du samedi 15 au vendredi 21 octobre	Wagons chargés(1)	39.477	74.232	52.061	51.790	69.148	286.708
	Wagons entrés chargés des Cies secondaires..	1.203	2.570	607	789	899	6.068
	Ensemble.....	40.680	76.802	52.668	52.579	70.047	292.776

Par rapport à la période correspondante de l'année 1938, on enregistre les variations suivantes:

	Est	Nord	Ouest	Sud-Ouest	Sud-Est	Ensemble
% 1941/1938	- 26,6	- 25,8	- 29,6	- 14,5	- 3,4	- 19,0

....

(1) Transports commerciaux et de service seulement.
(2) Non compris pour 1941, 1940 et 1938 les wagons chargés sur l'ex-réseau A.L.

b) 43ème semaine -

Le nombre de wagons chargés et entrés chargés pendant la 43ème semaine (du 25 au 31 octobre) s'élève à:

		Est(2)	Nord	Ouest	S.O.	S.E.	Ensemble
1941 du samedi 21 au vendredi 31 octobre	Wagons chargés(1)	24.700	53.360	37.847	43.719	61.590	224.216
	Wagons entrés chargés des Cies secondaires	168	2.360	376	1.274	1.780	5.958
	Ensemble	24.868	58.720	38.223	44.993	63.370	230.174
1940 du samedi 26 octobre au vendredi 1er novemb.	Wagons chargés(1)	13.547	33.106	37.856	36.033	53.414	173.956
	Wagons entrés chargés des Cies secondaires	456	731	537	824	1.592	4.140
	Ensemble	14.003	33.837	38.393	36.857	55.006	178.096
1938 du samedi 22 au vendredi 28 octobre	Wagons chargés(1)	40.078	80.609	52.055	50.474	69.384	292.600
	Wagons entrés chargés des Cies secondaires	1.100	2.638	564	941	834	6.077
	Ensemble	41.178	83.247	52.619	51.415	70.218	298.677

Par rapport à la période correspondante de l'année 1938, on enregistre les variations suivantes:

	Est	Nord	Ouest	Sud-Ouest	Sud-Est	Ensemble
% 1941/1938	- 39,6	- 29,5	- 27,4	- 12,5	- 9,8	- 22,9

Par rapport à la semaine précédente, le nombre de wagons chargés est en régression (230.200 contre 233.200). A l'exception de la Région Nord, toutes les autres Régions sont en baisse.

.....

(1) Transports commerciaux et de service seulement.
(2) Non compris pour 1941, 1940 et 1938 les wagons chargés sur l'ex-réseau A.L.

En ce qui concerne les trafics particulièrement suivis on observe, pour les transports commerciaux et de service, les variations suivantes:

Nature du trafic	42ème semaine 18 au 24 octobre 1941	43ème semaine 25 au 31 octobre 1941	Variations par rapport à la semaine précédente %	Observations
Combustibles minéraux.....	32.162[W]	33.173	+ 3,1	Hausse générale.
Minerais	8.188	9.337	+ 14,0	Toutes les Régions en augmentation à l'exception de l'Ouest.
Produits métallurgiques	7.776	7.276	- 6,4	Baisse assez forte sur l'Est et le Sud-Est compensée par une hausse sur le Nord.
Bois de mines	2.386	2.325	- 2,6	Diminution sur l'Est et le Nord, par contre hausse sur le Sud-Ouest.
Carburant national	408	347	- 15,0	Recul sur le Nord et l'Ouest atténué par une progression sur le Sud-Ouest et le Sud-Est.
Céréales et farines de blé....	4.163	4.118	- 1,1	-
Pailles et fourrages	2.912	2.791	- 3,8	Baisse sur le Nord, l'Est et le Sud-Est. Hausse sur les autres Régions.
Amendements et engrais	6.365	5.587	- 12,2	Recul assez important sur la Région Sud-Est (-36% environ), par contre progression sur le Nord et l'Est.
Animaux vivants (Ouest, Sud-Ouest, Sud-Est)	6.127	5.457	- 10,9	Baisse sur les trois Régions.
Vins en fûts et en wagons réservoirs (Sud-Ouest et Sud-Est):	4.911	5.575	+ 13,5	Progression sur les deux Régions.

.....

2°.- Recettes du trafic marchandises.-

Les recettes du trafic marchandises de la 42ème semaine s'élèvent à:

	1941 du samedi 18 au vendredi 24 octobre	1940 du jeudi 17 au mercredi 23 octobre	1938 du mercredi 18 au mardi 24 octobre	Variations 1941/1940 %	Variations 1941/1938 %	Variations des recettes 1941 par rapport aux prévisions budgétaires. %
Transports commerciaux	M (1) 288,597	M (2) 240,652	M (2) 237,252	+ 19,9	+ 21,6	
		M (3) 264,923	M (3) 262,363	+ 8,9	+ 10,0	+ 50,0

La progression des recettes du trafic marchandises est continuelle depuis le début de septembre. On enregistre cette semaine 288 M,6 contre 262 M,0 la semaine précédente. Toutes les Régions sont en hausse et principalement la Région Sud-Ouest (66 M,0 contre 54 M,8 - augmentation sur tous les arrondissements).

Par rapport à la semaine correspondante de 1938, on enregistre par Région de départ les variations suivantes:

	Est	Nord	Ouest	Sud-Ouest	Sud-Est	Ensemble
% 1941/1938	- 48,2	- 12,5	+ 14,1	+ 57,4	+ 61,4	+ 10,0

Abstraction faite pour 1938 des recettes au départ de l'ex-réseau A.L., la Région Est enregistre une baisse de 0,8 % mais l'ensemble des recettes accuse une hausse de 24,2 %.

....

(1.) Recettes approximatives.
(2) Recettes rectifiées.
(3) Recettes rectifiées portées au taux des tarifs 1941.

3°.- Recettes du trafic voyageurs.-

Les recettes du trafic voyageurs de la 42ème semaine s'élèvent à:

	1941 du samedi 18 au vendredi 24 octobre	1940 du jeudi 10 au mercredi 23 octobre	1938 du mercredi 18 au mardi 24 octobre	Variations 1941/1940 %	Variations 1941/1938 %	Variations des recettes 1941 par rapport aux prévisions budgétaires %
Transports commerciaux	M (1) 103,588	M (2) 91,540	M (2) 72,894	+ 13,2	+ 42,1	+ 68,0
		M (3) 108,933	M (3) 87,261	- 4,9	+ 18,7	

Par rapport à la semaine précédente, les recettes du trafic voyageurs enregistrent une baisse assez sensible (103 M,6 contre 113 M,3);à l'exception de la Région Nord qui reste à peu près stationnaire, les autres Régions sont en diminution. Ce recul atteint plus particulièrement les Régions Sud-Ouest (25 M,7 contre 30 M,0 - tous les arrondissements) et Ouest (27 M,1 contre 30 M,5).

Par rapport à la semaine correspondante de 1938, on enregistre par Région de départ les variations suivantes:

	Est	Nord	Ouest	Sud-Ouest	Sud-Est	Ensemble
% 1941/1938	- 46,7	- 9,9	+ 46,6	+ 62,3	+ 27,2	+ 18,7

En éliminant pour 1938 les recettes au départ de l'ex-réseau A.L., la baisse de la Région Est se trouve réduite à 16,1% et l'ensemble des recettes accuse une hausse de 26,6%.

4°.- Recettes totales.-

Les recettes des trafics voyageurs et marchandises de la 42ème semaine s'élèvent à:

	1941 du samedi 18 au vendredi 24 octobre	1940 du jeudi 11 au mercredi 23 octobre	1938 du mercredi 18 au mardi 24 octobre	Variations 1941/1940 %	Variations 1941/1938 %	Variations des recettes 1941 par rapport aux prévisions budgétaires %
Transports commerciaux	M (1) 392,185	M (2) 332,192	M (2) 310,156	+ 18,1	+ 26,4	+ 54,3
		M (3) 373,856	M (3) 349,624	+ 4,9	+ 12,2	

Abstraction faite pour 1938 des recettes au départ de l'ex-réseau A.L., l'ensemble des recettes de la S.N.C.F. accuse une hausse de 24,9%.

.....

(1) Recettes approximatives.
(2) Recettes rectifiées.
(3) Recettes rectifiées portées au taux des tarifs 1941.

II.- Examen desrésultats cumulés.

1°.- Wagons chargés et entrés chargés des Compagnies secondaires[1].-
(en milliers de wagons)

Cumul à la fin de la 43ème semaine[2]

		Est[3]	Nord	Ouest	S.O.	S.E.	Ensemble
	1941	997	1.853	1.474	1.853	2.756	8.933
	1938	1.651	2.658	2.049	2.086	2.889	11.333
Variations	$\frac{1941}{1938}$ %	- 39,6	- 30,3	- 28,1	- 11,2	- 4,6	- 21,2

2°.- Recettes du trafic (en millions de francs).-

Cumul à la fin de la 42ème semaine[2]

	Trafic voyageurs	Trafic marchandises	Ensemble
1941[4]	3.819,4	9.551,3	13.370,7
1940[5]	4.205,8	11.946,3	16.152,1
1938[5]	4.141,3	8.869,1	13.010,4
$\frac{1941}{1940}$ %	- 9,2	- 20,0	- 17,2
$\frac{1941}{1938}$ %	- 7,8	+ 7,7	+ 2,8
Variations des recettes 1941 par rapport aux prévisions budgétaires %	+ 35,1	+ 24,8	+ 27,6

(1) Transports commerciaux et de service seulement.
(2) Y compris une période de 3 jours (1er janvier et 2 jours ouvrables pendant la première semaine.
(3) Sauf A.L.
(4) Recettes approximatives.
(5) Recettes rectifiées portées au taux des tarifs 1941.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

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

Conseil d'Administration

-:-:-:-:-:-

Séance du 12 novembre 1941

-:-:-:-:-:-

II - Comptes rendus:

2°) Trésorerie.-

S.N.C.F.

Services Financiers

Division Centrale
des Finances

11 Novembre 1941

COMPTE RENDU DE TRESORERIE

du 8 Novembre 1941 au soir

I - MOUVEMENT DES CAPITAUX

Pendant la période du 1er au 8 novembre 1941, les Services Financiers ont encaissé un montant de Frs 1.371 millions environ, savoir :

- Versements des gares et Services	833	millions
- Mandats administratifs	65	- (1)
- Ressources d'établissement	-	-
- Ressources à court terme	454	-
- Annuités versées par l'Etat	-	-
- Sommes portées au crédit des Compagnies	3	-
- Opérations des réserves	16	-
- Divers	-	-
- Avances du Trésor	-	-
Ensemble	1.371	millions

Pendant la même période, les Services Financiers ont décaissé Frs 1.281 millions environ, savoir :

- Solde du personnel et retraites	2	millions
- Règlements trafic	503	-
- Fournisseurs et divers	156	-
- Charges financières	78	-
- Retraits des Compagnies	57	-
- Remboursements de ressources d'établissement à remplacer	-	-
- Remboursements de ressources à court terme	484	-
- Opérations des réserves	1	-
- Divers	-	-
Ensemble	1.281	millions

L'excédent des encaissements sur les décaissements s'est donc élevé à Frs ..... 90 millions

(1) Dont 27,2 millions au titre de transports militaires français.

II - EMPRUNTS A COURT TERME
(en millions de francs)

	BILLETS				EMPRUNTS EN COMPTE COURANT	EMPRUNTS PAR TRAITES DE FOURNISSEURS ACCEPTEES (a)	TOTAL
	ESCOMPTES FERMES		PENSIONS				
	CONSORTIUM	DIVERS	AU JOUR LE JOUR	A PLUS LONGUE DUREE			
SITUATION AU 31-10-1941	2.232	3.023	"	"	151	31	5.497
OPERATIONS DU 1er-11-41 au 8-11-41 :							
a) nouvelles	"	"	"	"	"	10	10
b) renouvelées	378	66	"	"	"	"	444
c) remboursées	378	105	"	"	"	1	484
Différence (a + b - c)	"	- 39	"	"	"	+ 9	- 30
SITUATION AU 8-11-1941	2.232	2.984 (1)	"	"	151	40	5.467

(a) Non compris les acceptations de traites de fournisseurs dont les frais d'escompte ne sont pas à la charge de la S.N.C.F. acceptations s'élevant à 104 millions.

Le taux des opérations de renouvellement des billets à trois mois est demeuré fixé à 1 25/32 %.

III - COMPTES DE CHARGES D'EMPRUNTS DES COMPAGNIES
(en millions de francs)

A la date du 8 novembre 1941, le solde de ces comptes s'élevait à 744,5 millions, suivant détail ci-après :

	FONDS BLOQUES (80 % des coupons et remboursements arriérés (2)	FONDS A PREAVIS DE 7 JOURS	ENSEMBLE
EST	108,8	"	108,8
MIDI	66,5	18,5	85,-
NORD	126,7	38,-	164,7
P.L.M.	207,7	49,3	257,-
P.O.	103,1	25,9	129,-
	612,8 (sans changement sur le 31-10-1941)	131,7 (contre 186,1 au 31-10-1941)	744,5
	744,5 (contre 798,9 au 31-10-1941)		

(1) Dont 135 millions Caisse des Dépôts et Consignations

(2) Montant au 7 octobre 1941 pour le Nord
au 22 octobre 1941 pour l'Est, le Midi, le P.L.M. et le P.O.

IV - AVANCES DU TRESOR EN COURS D'EXERCICE
(art. 27 de la Convention du 31 août 1937)

Avances reçues au 8 novembre 1941 ..... néant

V - RESSOURCES D'ETABLISSEMENT DE L'EXERCICE

	Emprunts Réseaux	Emprunt S.N.C.F.	
Ressources réalisées	-	4.527,5	
Ressources remboursées à remplacer	278,3	1,2	
Net à appliquer au 8-11-1941 .... sans changement depuis le 30 septembre 1941.	- 278,3	+ 4.526,3	4.248,- millions

VI - AVANCES DU TRESOR
(art.25 de la Convention du 31 août 1937)

Montant au 8 novembre 1941 .....13.147,2 millions
sans changement depuis le 26 juillet 1941.

VII - AVANCES DU TRESOR AU FONDS COMMUN
(Art.13 de la Convention du 28 juin 1921)

Montant au 8 novembre 1941 ..... 12.044,4 millions
sans changement depuis le 21 avril 1941.

VIII - SITUATION DES FONDS DISPONIBLES au 8 novembre 1941

- Caisses		6	millions
- Trésor Public		5.470	-
- Chèques Postaux		3	-
- Banque de France		3	-
- Diverses Banques en France		- 1	-
- Diverses Banques à l'étranger		9	- (1)
-Portefeuille : Effets publics	-		
Effets de commerce	19,-		
Titres des Réseaux	26,-	45	-
Divers	-		
		5.535	millions

contre 5.445 millions au 31 octobre 1941, soit une augmentation de 90 millions sur la période précédente, comme indiqué au Titre I du présent compte rendu.

(1) Non compris les fonds bloqués pour le service des emprunts à l'étranger s'élevant en écritures à frs 8 millions

IX - PREVISIONS DE TRESORERIE POUR LA PERIODE du 9 au 30 novembre 1941

Fonds disponibles le 8 novembre 1941 au soir (arrondi). ..5.530 millions

Recettes

- Versements des gares et Services	2.370 -
- Mandats administratifs	20 -
- Annuités versées par l'Etat	230 -
	8.150 millions

Dépenses

- Solde du personnel et retraites	730 millions
- Règlements trafic	1.300 -
- Fournisseurs et divers	740 -
- Charges financières et retraits des Compagnies	640 -
- Remboursements des ressources d'établissement à remplacer	- -
- Remboursements de ressources à court terme	660 -
	4.070 millions

Dans l'hypothèse d'un renouvellement de 90% de la dette à court terme, le montant de nos disponibilités au 30 novembre ressortirait à :

8.150 + 590 - 4.070 = 4.670 millions.

Par rapport aux prévisions établies la semaine précédente, le chiffre ci-dessus fait apparaître une amélioration de 50 millions se décomposant comme suit :

Augmentation des règlements de mandats administratifs	+ 40 millions
Diminution des remboursements d'effets à court terme	+ 10 -

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

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

Conseil d'Administration

-:-:-:-:-:-

Séance du 12 novembre 1941

-:-:-:-

II bis - Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 6 novembre 1940.-

CONSEIL D'ADMINISTRATION

du 12 novembre 1941

Compte rendu de la délégation de pouvoirs
donnée par le Conseil d'Administration
dans sa séance du 6 novembre 1940

Affaires approuvées par le Directeur Général, en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués par le Président.

- Tarif spécial G.V. n° 3 : acceptation des envois de châtaignes en vrac aux prix et conditions de ce tarif.-

Les châtaignes et les marrons étant moins fragiles que certains fruits ou légumes - les oranges et les melons notamment - qui sont acceptés en vrac, il est proposé de les ajouter à la liste des denrées désignées au littera D du § IV des Conditions d'application communes aux différents chapitres du tarif spécial G.V.n° 3 comme pouvant être acceptées exceptionnellement, en vrac, par wagon chargé de 3 tonnes.

En outre, dans un but de simplification, nous proposons d'intituler le littera D de la façon suivante : "Fromages de gruyère, fruits et légumes en vrac".

- Tarif spécial G.V. n° 6

1°- Mise en concordance des dispositions du § "Délais" des conditions d'application des différents chapitres de ce tarif spécial avec celles des Tarifs Généraux (article 7) - Distances et itinéraires.-

Les dispositions dont il s'agit, telles qu'elles sont

.....

rédigées actuellement, semblent laisser aux expéditeurs la faculté de revendiquer l'itinéraire le plus rapide, lorsque cet itinéraire n'est pas concédé d'office par le chemin de fer, quel que soit le mode de taxation et, notamment, en cas d'application d'un barème par zone. Or, aux termes de l'article 7 des Tarifs Généraux, les dispositions relatives à l'acheminement des marchandises par un itinéraire détourné, sur la demande des expéditeurs, ne sont applicables qu'aux envois taxés sur la distance kilométrique. De plus, en cas d'application d'un barème établi par zone, il est impossible de calculer la taxe sur l'itinéraire rapide.

Pour ces raisons, et en vue d'éviter toutes difficultés, notamment en ce qui concerne les décomptes de délais des envois taxés par zone, nous proposons de préciser que le paragraphe en cause ne s'applique qu'aux transports taxés à des barèmes kilométriques.

Dans un but de simplification, le texte du renvoi (2) serait incorporé dans le corps dudit paragraphe.

2°- Prolongation du 30 novembre au 31 décembre 1941 des délais d'expédition prévus par le tarif spécial G.V. 6, chapitre 1er, pour l'application du barème spécial n° 6 aux envois de vins blancs doux de primeurs en fûts par wagon de 5 tonnes.-

Le Syndicat des Négociants en vins de la région de Gaillac a demandé que la période d'application du barème ci-dessus aux vins blancs doux de primeurs soit prolongée exceptionnellement cette année jusqu'au 31 décembre, afin de permettre l'écoulement de la production retardé par la date

.....

tardive des vendanges et la nécessité d'obtenir les autorisations d'expéditions des Services du Ravitaillement : la quantité à expédier en décembre serait d'environ 400 tonnes, soit la moitié du trafic total de l'année.

La S.N.C.F. propose de donner satisfaction à cette demande, en raison de l'intérêt que présente l'écoulement des vins en question à la faveur d'une tarification appropriée.

- Tarif spécial P.V. n°7 : suspension de l'application des dispositions dont le maintien n'est plus justifié.

En exécution de la dépêche du 8 juillet 1941 de M. le Secrétaire d'Etat aux Communications, la S.N.C.F. propose de suspendre l'application de certaines dispositions du Tarif spécial P.V. n°7 qui sont devenues sans objet par suite des circonstances : les unes avaient pour objet de favoriser l'écoulement de la production houillère nationale, les autres concernaient des trafics disparus, enfin, d'autres se référaient à la lutte contre la concurrence routière.

- Tarif International pour le transport à petite vitesse des combustibles minéraux de l'Allemagne sur l'Italie via Modane : modification des prix en RM du parcours franco-allemand.

Les prix inscrits dans l'édition actuelle de ce tarif résultent de la soudure des taxes du parcours allemand à celles appliquées sur les relations Wissembourg-Modane ou Strasbourg-Modane, qui sont calculées aux conditions du tarif spécial P.V. n°7, réduites de 12%. La répartition de ces prix laisse à la S.N.C.F. pour le parcours Petit-Croix - Modane, une part

.....

de 5,25 RM (93,75 ffs) ~~ou de~~ 5,57 RM (60 ffs) par tonne, suivant que les transports passent par Wissembourg ou par Strasbourg.

La majoration générale de 10% des tarifs français survenue le 28 juillet dernier et l'extension, à la date du 1er août, des tarifs allemands aux parcours situés dans les départements du Haut-Rhin et du Bas-Rhin, ont entraîné la révision des prix du tarif direct.

Après discussion avec les Administrations étrangères intéressées, il a été convenu que la taxe afférente au parcours Petit-Croix - Modane serait portée à 6,90 RM, soit 123,30 fr. français.

Ce prix correspond à l'application des taxes du tarif P.V. 7, réduites de 12%, sur le parcours Petit-Croix - Modane frontière.

La taxe revenant à la S.N.C.F. se trouve ainsi majorée d'un taux moyen de 1,50 RM par tonne ou 26,80 francs français; en tablant sur un tonnage mensuel de 150.000 tonnes, la modification proposée se traduirait par un supplément annuel de recettes d'environ 48 millions.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

du 12 novembre 1941

Compte rendu de la délégation de pouvoirs
donnée par le Conseil d'Administration
dans sa séance du 6 novembre 1940

Affaires approuvées par le Directeur Général, en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués par le Président.

- Tarif spécial G.V. n° 3 : acceptation des envois de châtaignes en vrac aux prix et conditions de ce tarif.-

Les châtaignes et les marrons étant moins fragiles que certains fruits ou légumes - les oranges et les melons notamment - qui sont acceptés en vrac, il est proposé de les ajouter à la liste des denrées désignées au littera D du § IV des Conditions d'application communes aux différents chapitres du tarif spécial G.V.n° 3 comme pouvant être acceptées exceptionnellement, en vrac, par wagon chargé de 3 tonnes.

En outre, dans un but de simplification, nous proposons d'intituler le littera D de la façon suivante : "Fromages de gruyère, fruits et légumes en vrac".

- Tarif spécial G.V. n° 6

1°- Mise en concordance des dispositions du § "Délais" des conditions d'application des différents chapitres de ce tarif spécial avec celles des Tarifs Généraux (article 7) - Distances et itinéraires.-

Les dispositions dont il s'agit, telles qu'elles sont

.....

rédigées actuellement, semblent laisser aux expéditeurs la faculté de revendiquer l'itinéraire le plus rapide, lorsque cet itinéraire n'est pas concédé d'office par le chemin de fer, quel que soit le mode de taxation et, notamment, en cas d'application d'un barème par zone. Or, aux termes de l'article 7 des Tarifs Généraux, les dispositions relatives à l'acheminement des marchandises par un itinéraire détourné, sur la demande des expéditeurs, ne sont applicables qu'aux envois taxés sur la distance kilométrique. De plus, en cas d'application d'un barème établi par zone, il est impossible de calculer la taxe sur l'itinéraire rapide.

Pour ces raisons, et en vue d'éviter toutes difficultés, notamment en ce qui concerne les décomptes de délais des envois taxés par zone, nous proposons de préciser que le paragraphe en cause ne s'applique qu'aux transports taxés à des barèmes kilométriques.

Dans un but de simplification, le texte du renvoi (2) serait incorporé dans le corps dudit paragraphe.

2°- Prolongation du 30 novembre au 31 décembre 1941 des délais d'expédition prévus par le tarif spécial G.V. 6, chapitre 1er, pour l'application du barème spécial n° 6 aux envois de vins blancs doux de primeurs en fûts par wagon de 5 tonnes.-

Le Syndicat des Négociants en vins de la région de Gaillac a demandé que la période d'application du barème ci-dessus aux vins blancs doux de primeurs soit prolongée exceptionnellement cette année jusqu'au 31 décembre, afin de permettre l'écoulement de la production retardé par la date

.....

tardive des vendanges et la nécessité d'obtenir les autorisations d'expéditions des Services du Ravitaillement : la quantité à expédier en décembre serait d'environ 400 tonnes, soit la moitié du trafic total de l'année.

La S.N.C.F. propose de donner satisfaction à cette demande, en raison de l'intérêt que présente l'écoulement des vins en question à la faveur d'une tarification appropriée.

- Tarif spécial P.V. n°7 : suspension de l'application des dispositions dont le maintien n'est plus justifié.

En exécution de la dépêche du 8 juillet 1941 de M. le Secrétaire d'Etat aux Communications, la S.N.C.F. propose de suspendre l'application de certaines dispositions du Tarif spécial P.V. n°7 qui sont devenues sans objet par suite des circonstances : les unes avaient pour objet de favoriser l'écoulement de la production houillère nationale, les autres concernaient des trafics disparus, enfin, d'autres se référaient à la lutte contre la concurrence routière.

- Tarif International pour le transport à petite vitesse des combustibles minéraux de l'Allemagne sur l'Italie via Modane : modification des prix en RM du parcours franco-allemand.

Les prix inscrits dans l'édition actuelle de ce tarif résultent de la soudure des taxes du parcours allemand à celles appliquées sur les relations Wissembourg-Modane ou Strasbourg-Modane, qui sont calculées aux conditions du tarif spécial P.V. n°7, réduites de 12%. La répartition de ces prix laisse à la S.N.C.F. pour le parcours Petit-Croix - Modane, une part

.....

de 5,25 RM (93,75 ffs) ~~ou de~~ 5,57 RM (60 ffs) par tonne, suivant que les transports passent par Wissembourg ou par Strasbourg.

La majoration générale de 10% des tarifs français survenue le 28 juillet dernier et l'extension, à la date du 1er août, des tarifs allemands aux parcours situés dans les départements du Haut-Rhin et du Bas-Rhin, ont entraîné la révision des prix du tarif direct.

Après discussion avec les Administrations étrangères intéressées, il a été convenu que la taxe afférente au parcours Petit-Croix - Modane serait portée à 6,90 RM, soit 123,30 fr. français.

Ce prix correspond à l'application des taxes du tarif P.V. 7, réduites de 12%, sur le parcours Petit-Croix - Modane frontière.

La taxe revenant à la S.N.C.F. se trouve ainsi majorée d'un taux moyen de 1,50 RM par tonne ou 26,80 francs français; en tablant sur un tonnage mensuel de 150.000 tonnes, la modification proposée se traduirait par un supplément annuel de recettes d'environ 48 millions.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

du 12 novembre 1941

Compte rendu de la délégation de pouvoirs
donnée par le Conseil d'Administration
dans sa séance du 6 novembre 1940

Affaires approuvées par le Directeur Général, en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués par le Président.

- Tarif spécial G.V. n° 3 : acceptation des envois de châtaignes en vrac aux prix et conditions de ce tarif.-

Les châtaignes et les marrons étant moins fragiles que certains fruits ou légumes - les oranges et les melons notamment - qui sont acceptés en vrac, il est proposé de les ajouter à la liste des denrées désignées au littera D du § IV des Conditions d'application communes aux différents chapitres du tarif spécial G.V.n° 3 comme pouvant être acceptées exceptionnellement, en vrac, par wagon chargé de 3 tonnes.

En outre, dans un but de simplification, nous proposons d'intituler le littera D de la façon suivante : "Fromages de gruyère, fruits et légumes en vrac".

- Tarif spécial G.V. n° 6

1°- Mise en concordance des dispositions du § "Délais" des conditions d'application des différents chapitres de ce tarif spécial avec celles des Tarifs Généraux (article 7) - Distances et itinéraires.-

Les dispositions dont il s'agit, telles qu'elles sont

.....

rédigées actuellement, semblent laisser aux expéditeurs la faculté de revendiquer l'itinéraire le plus rapide, lorsque cet itinéraire n'est pas concédé d'office par le chemin de fer, quel que soit le mode de taxation et, notamment, en cas d'application d'un barème par zone. Or, aux termes de l'article 7 des Tarifs Généraux, les dispositions relatives à l'acheminement des marchandises par un itinéraire détourné, sur la demande des expéditeurs, ne sont applicables qu'aux envois taxés sur la distance kilométrique. De plus, en cas d'application d'un barème établi par zone, il est impossible de calculer la taxe sur l'itinéraire rapide.

Pour ces raisons, et en vue d'éviter toutes difficultés, notamment en ce qui concerne les décomptes de délais des envois taxés par zone, nous proposons de préciser que le paragraphe en cause ne s'applique qu'aux transports taxés à des barèmes kilométriques.

Dans un but de simplification, le texte du renvoi (2) serait incorporé dans le corps dudit paragraphe.

2°- Prolongation du 30 novembre au 31 décembre 1941 des délais d'expédition prévus par le tarif spécial G.V. 6, chapitre 1er, pour l'application du barème spécial n° 6 aux envois de vins blancs doux de primeurs en fûts par wagon de 5 tonnes.-

Le Syndicat des Négociants en vins de la région de Gaillac a demandé que la période d'application du barème ci-dessus aux vins blancs doux de primeurs soit prolongée exceptionnellement cette année jusqu'au 31 décembre, afin de permettre l'écoulement de la production retardé par la date

.....

tardive des vendanges et la nécessité d'obtenir les autorisations d'expéditions des Services du Ravitaillement : la quantité à expédier en décembre serait d'environ 400 tonnes, soit la moitié du trafic total de l'année.

La S.N.C.F. propose de donner satisfaction à cette demande, en raison de l'intérêt que présente l'écoulement des vins en question à la faveur d'une tarification appropriée.

- Tarif spécial P.V. n°7 : suspension de l'application des dispositions dont le maintien n'est plus justifié.

En exécution de la dépêche du 8 juillet 1941 de M. le Secrétaire d'Etat aux Communications, la S.N.C.F. propose de suspendre l'application de certaines dispositions du Tarif spécial P.V. n°7 qui sont devenues sans objet par suite des circonstances : les unes avaient pour objet de favoriser l'écoulement de la production houillère nationale, les autres concernaient des trafics disparus, enfin, d'autres se référaient à la lutte contre la concurrence routière.

- Tarif International pour le transport à petite vitesse des combustibles minéraux de l'Allemagne sur l'Italie via Modane : modification des prix en RM du parcours franco-allemand.

Les prix inscrits dans l'édition actuelle de ce tarif résultent de la soudure des taxes du parcours allemand à celles appliquées sur les relations Wissembourg-Modane ou Strasbourg-Modane, qui sont calculées aux conditions du tarif spécial P.V. n°7, réduites de 12%. La répartition de ces prix laisse à la S.N.C.F. pour le parcours Petit-Croix - Modane, une part

.....

de 5,25 RM (93,75 ffs) ou de 5,57 RM (60 ffs) par tonne, suivant que les transports passent par Wissembourg ou par Strasbourg.

La majoration générale de 10% des tarifs français survenue le 28 juillet dernier et l'extension, à la date du 1er août, des tarifs allemands aux parcours situés dans les départements du Haut-Rhin et du Bas-Rhin, ont entraîné la révision des prix du tarif direct.

Après discussion avec les Administrations étrangères intéressées, il a été convenu que la taxe afférente au parcours Petit-Croix - Modane serait portée à 6,90 RM, soit 123,30 fr. français.

Ce prix correspond à l'application des taxes du tarif P.V. 7, réduites de 12%, sur le parcours Petit-Croix - Modane frontière.

La taxe revenant à la S.N.C.F. se trouve ainsi majorée d'un taux moyen de 1,50 RM par tonne ou 26,80 francs français; en tablant sur un tonnage mensuel de 150.000 tonnes, la modification proposée se traduirait par un supplément annuel de recettes d'environ 48 millions.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

du 12 novembre 1941

Compte rendu de la délégation de pouvoirs
donnée par le Conseil d'Administration
dans sa séance du 6 novembre 1940

Affaires approuvées par le Directeur Général, en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués par le Président.

- Tarif spécial G.V. n° 3 : acceptation des envois de châtaignes en vrac aux prix et conditions de ce tarif.-

Les châtaignes et les marrons étant moins fragiles que certains fruits ou légumes - les oranges et les melons notamment - qui sont acceptés en vrac, il est proposé de les ajouter à la liste des denrées désignées au littera D du § IV des Conditions d'application communes aux différents chapitres du tarif spécial G.V.n° 3 comme pouvant être acceptées exceptionnellement, en vrac, par wagon chargé de 3 tonnes.

En outre, dans un but de simplification, nous proposons d'intituler le littera D de la façon suivante : "Fromages de gruyère, fruits et légumes en vrac".

- Tarif spécial G.V. n° 6

1°- Mise en concordance des dispositions du § "Délais" des conditions d'application des différents chapitres de ce tarif spécial avec celles des Tarifs Généraux (article 7) - Distances et itinéraires.-

Les dispositions dont il s'agit, telles qu'elles sont

.....

rédigées actuellement, semblent laisser aux expéditeurs la faculté de revendiquer l'itinéraire le plus rapide, lorsque cet itinéraire n'est pas concédé d'office par le chemin de fer, quel que soit le mode de taxation et, notamment, en cas d'application d'un barème par zone. Or, aux termes de l'article 7 des Tarifs Généraux, les dispositions relatives à l'acheminement des marchandises par un itinéraire détourné, sur la demande des expéditeurs, ne sont applicables qu'aux envois taxés sur la distance kilométrique. De plus, en cas d'application d'un barème établi par zone, il est impossible de calculer la taxe sur l'itinéraire rapide.

Pour ces raisons, et en vue d'éviter toutes difficultés, notamment en ce qui concerne les décomptes de délais des envois taxés par zone, nous proposons de préciser que le paragraphe en cause ne s'applique qu'aux transports taxés à des barèmes kilométriques.

Dans un but de simplification, le texte du renvoi (2) serait incorporé dans le corps dudit paragraphe.

2°- Prolongation du 30 novembre au 31 décembre 1941 des délais d'expédition prévus par le tarif spécial G.V. 6, chapitre 1er, pour l'application du barème spécial n° 6 aux envois de vins blancs doux de primeurs en fûts par wagon de 5 tonnes.-

Le Syndicat des Négociants en vins de la région de Gaillac a demandé que la période d'application du barème ci-dessus aux vins blancs doux de primeurs soit prolongée exceptionnellement cette année jusqu'au 31 décembre, afin de permettre l'écoulement de la production retardé par la date

.....

tardive des vendanges et la nécessité d'obtenir les autorisations d'expéditions des Services du Ravitaillement : la quantité à expédier en décembre serait d'environ 400 tonnes, soit la moitié du trafic total de l'année.

La S.N.C.F. propose de donner satisfaction à cette demande, en raison de l'intérêt que présente l'écoulement des vins en question à la faveur d'une tarification appropriée.

- Tarif spécial P.V. n°7 : suspension de l'application des dispositions dont le maintien n'est plus justifié.

En exécution de la dépêche du 8 juillet 1941 de M. le Secrétaire d'Etat aux Communications, la S.N.C.F. propose de suspendre l'application de certaines dispositions du Tarif spécial P.V. n°7 qui sont devenues sans objet par suite des circonstances : les unes avaient pour objet de favoriser l'écoulement de la production houillère nationale, les autres concernaient des trafics disparus, enfin, d'autres se référaient à la lutte contre la concurrence routière.

- Tarif International pour le transport à petite vitesse des combustibles minéraux de l'Allemagne sur l'Italie via Modane : modification des prix en RM du parcours franco-allemand.

Les prix inscrits dans l'édition actuelle de ce tarif résultent de la soudure des taxes du parcours allemand à celles appliquées sur les relations Wissembourg-Modane ou Strasbourg-Modane, qui sont calculées aux conditions du tarif spécial P.V. n°7, réduites de 12%. La répartition de ces prix laisse à la S.N.C.F. pour le parcours Petit-Croix - Modane, une part

.....

de 5,25 RM (93,75 ffs) ~~ou de~~ 5,57 RM (60 ffs) par tonne, suivant que les transports passent par Wissembourg ou par Strasbourg.

La majoration générale de 10% des tarifs français survenue le 28 juillet dernier et l'extension, à la date du 1er août, des tarifs allemands aux parcours situés dans les départements du Haut-Rhin et du Bas-Rhin, ont entraîné la révision des prix du tarif direct.

Après discussion avec les Administrations étrangères intéressées, il a été convenu que la taxe afférente au parcours Petit-Croix - Modane serait portée à 6,90 RM, soit 123,30 fr. français.

Ce prix correspond à l'application des taxes du tarif P.V. 7, réduites de 12%, sur le parcours Petit-Croix - Modane frontière.

La taxe revenant à la S.N.C.F. se trouve ainsi majorée d'un taux moyen de 1,50 RM par tonne ou 26,80 francs français; en tablant sur un tonnage mensuel de 150.000 tonnes, la modification proposée se traduirait par un supplément annuel de recettes d'environ 48 millions.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

du 12 novembre 1941

Compte rendu de la délégation de pouvoirs
donnée par le Conseil d'Administration
dans sa séance du 6 novembre 1940

Affaires approuvées par le Directeur Général, en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués par le Président.

- Tarif spécial G.V. n° 3 : acceptation des envois de châtaignes en vrac aux prix et conditions de ce tarif.-

Les châtaignes et les marrons étant moins fragiles que certains fruits ou légumes - les oranges et les melons notamment - qui sont acceptés en vrac, il est proposé de les ajouter à la liste des denrées désignées au littera D du § IV des Conditions d'application communes aux différents chapitres du tarif spécial G.V.n° 3 comme pouvant être acceptées exceptionnellement, en vrac, par wagon chargé de 3 tonnes.

En outre, dans un but de simplification, nous proposons d'intituler le littera D de la façon suivante : "Fromages de gruyère, fruits et légumes en vrac".

- Tarif spécial G.V. n° 6

1°- Mise en concordance des dispositions du § "Délais" des conditions d'application des différents chapitres de ce tarif spécial avec celles des Tarifs Généraux (article 7) - Distances et itinéraires.-

Les dispositions dont il s'agit, telles qu'elles sont

rédigées actuellement, semblent laisser aux expéditeurs la faculté de revendiquer l'itinéraire le plus rapide, lorsque cet itinéraire n'est pas concédé d'office par le chemin de fer, quel que soit le mode de taxation et, notamment, en cas d'application d'un barème par zone. Or, aux termes de l'article 7 des Tarifs Généraux, les dispositions relatives à l'acheminement des marchandises par un itinéraire détourné, sur la demande des expéditeurs, ne sont applicables qu'aux envois taxés sur la distance kilométrique. De plus, en cas d'application d'un barème établi par zone, il est impossible do calculer la taxe sur l'itinéraire rapide.

Pour ces raisons, et en vue d'éviter toutes difficultés, notamment en ce qui concerne les décomptes de délais des envois taxés par zone, nous proposons de préciser que le paragraphe en cause ne s'applique qu'aux transports taxés à des barèmes kilométriques.

Dans un but de simplification, le texte du renvoi (2) serait incorporé dans le corps dudit paragraphe.

2°- Prolongation du 30 novembre au 31 décembre 1941 des délais d'expédition prévus par le tarif spécial G.V. 6, chapitre 1er, pour l'application du barème spécial n° 6 aux envois de vins blancs doux de primeurs en fûts par wagon de 5 tonnes.-

Le Syndicat des Négociants en vins de la région de Gaillac a demandé que la période d'application du barème ci-dessus aux vins blancs doux de primeurs soit prolongée exceptionnellement cette année jusqu'au 31 décembre, afin de permettre l'écoulement de la production retardé par la date

.....

tardive des vendanges et la nécessité d'obtenir les autorisations d'expéditions des Services du Ravitaillement : la quantité à expédier en décembre serait d'environ 400 tonnes, soit la moitié du trafic total de l'année.

La S.N.C.F. propose de donner satisfaction à cette demande, en raison de l'intérêt que présente l'écoulement des vins en question à la faveur d'une tarification appropriée.

- Tarif spécial P.V. n°7 : suspension de l'application des dispositions dont le maintien n'est plus justifié.

En exécution de la dépêche du 8 juillet 1941 de M. le Secrétaire d'Etat aux Communications, la S.N.C.F. propose de suspendre l'application de certaines dispositions du Tarif spécial P.V. n°7 qui sont devenues sans objet par suite des circonstances : les unes avaient pour objet de favoriser l'écoulement de la production houillère nationale, les autres concernaient des trafics disparus, enfin, d'autres se référaient à la lutte contre la concurrence routière.

- Tarif International pour le transport à petite vitesse des combustibles minéraux de l'Allemagne sur l'Italie via Modane : modification des prix en RM du parcours franco-allemand.

Les prix inscrits dans l'édition actuelle de ce tarif résultent de la soudure des taxes du parcours allemand à celles appliquées sur les relations Wissembourg-Modane ou Strasbourg-Modane, qui sont calculées aux conditions du tarif spécial P.V. n°7, réduites de 12%. La répartition de ces prix laisse à la S.N.C.F. pour le parcours Petit-Croix - Modane, une part

.....

de 5,25 RM (93,75 ffs) ~~ou de~~ 5,57 RM (60 ffs) par tonne, suivant que les transports passent par Wissembourg ou par Strasbourg.

La majoration générale de 10% des tarifs français survenue le 28 juillet dernier et l'extension, à la date du 1er août, des tarifs allemands aux parcours situés dans les départements du Haut-Rhin et du Bas-Rhin, ont entraîné la révision des prix du tarif direct.

Après discussion avec les Administrations étrangères intéressées, il a été convenu que la taxe afférente au parcours Petit-Croix - Modane serait portée à 6,90 RM, soit 123,30 fr. français.

Ce prix correspond à l'application des taxes du tarif P.V. 7, réduites de 12%, sur le parcours Petit-Croix - Modane frontière.

La taxe revenant à la S.N.C.F. se trouve ainsi majorée d'un taux moyen de 1,50 RM par tonne ou 26,80 francs français; en tablant sur un tonnage mensuel de 150.000 tonnes, la modification proposée se traduirait par un supplément annuel de recettes d'environ 48 millions.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

du 12 novembre 1941

Compte rendu de la délégation de pouvoirs
donnée par le Conseil d'Administration
dans sa séance du 6 novembre 1940

Affaires approuvées par le Directeur Général, en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués par le Président.

- Tarif spécial G.V. n° 3 : acceptation des envois de châtaignes en vrac aux prix et conditions de ce tarif.-

Les châtaignes et les marrons étant moins fragiles que certains fruits ou légumes - les oranges et les melons notamment - qui sont acceptés en vrac, il est proposé de les ajouter à la liste des denrées désignées au littera D du § IV des Conditions d'application communes aux différents chapitres du tarif spécial G.V.n° 3 comme pouvant être acceptées exceptionnellement, en vrac, par wagon chargé de 3 tonnes.

En outre, dans un but de simplification, nous proposons d'intituler le littera D de la façon suivante : "Fromages de gruyère, fruits et légumes en vrac".

- Tarif spécial G.V. n° 6

1°- Mise en concordance des dispositions du § "Délais" des conditions d'application des différents chapitres de ce tarif spécial avec celles des Tarifs Généraux (article 7) - Distances et itinéraires.-

Les dispositions dont il s'agit, telles qu'elles sont

.....

rédigées actuellement, semblent laisser aux expéditeurs la faculté de revendiquer l'itinéraire le plus rapide, lorsque cet itinéraire n'est pas concédé d'office par le chemin de fer, quel que soit le mode de taxation et, notamment, en cas d'application d'un barème par zone. Or, aux termes de l'article 7 des Tarifs Généraux, les dispositions relatives à l'acheminement des marchandises par un itinéraire détourné, sur la demande des expéditeurs, ne sont applicables qu'aux envois taxés sur la distance kilométrique. De plus, en cas d'application d'un barème établi par zone, il est impossible de calculer la taxe sur l'itinéraire rapide.

Pour ces raisons, et en vue d'éviter toutes difficultés, notamment en ce qui concerne les décomptes de délais des envois tâxés par zone, nous proposons de préciser que le paragraphe en cause ne s'applique qu'aux transports taxés à des barèmes kilométriques.

Dans un but de simplification, le texte du renvoi (2) serait incorporé dans le corps dudit paragraphe.

2°- Prolongation du 30 novembre au 31 décembre 1941 des délais d'expédition prévus par le tarif spécial G.V. 6, chapitre 1er, pour l'application du barème spécial n° 6 aux envois de vins blancs doux de primeurs en fûts par wagon de 5 tonnes.-

Le Syndicat des Négociants en vins de la région de Gaillac a demandé que la période d'application du barème ci-dessus aux vins blancs doux de primeurs soit prolongée exceptionnellement cette année jusqu'au 31 décembre, afin de permettre l'écoulement de la production retardé par la date

.....

tardive des vendanges et la nécessité d'obtenir les autorisations d'expéditions des Services du Ravitaillement : la quantité à expédier en décembre serait d'environ 400 tonnes, soit la moitié du trafic total de l'année.

La S.N.C.F. propose de donner satisfaction à cette demande, en raison de l'intérêt que présente l'écoulement des vins en question à la faveur d'une tarification appropriée.

- Tarif spécial P.V. n°7 : suspension de l'application des dispositions dont le maintien n'est plus justifié.

En exécution de la dépêche du 8 juillet 1941 de M. le Secrétaire d'Etat aux Communications, la S.N.C.F. propose de suspendre l'application de certaines dispositions du Tarif spécial P.V. n°7 qui sont devenues sans objet par suite des circonstances : les unes avaient pour objet de favoriser l'écoulement de la production houillère nationale, les autres concernaient des trafics disparus, enfin, d'autres se référaient à la lutte contre la concurrence routière.

- Tarif International pour le transport à petite vitesse des combustibles minéraux de l'Allemagne sur l'Italie via Modane : modification des prix en RM du parcours franco-allemand.

Les prix inscrits dans l'édition actuelle de ce tarif résultent de la soudure des taxes du parcours allemand à celles appliquées sur les relations Wissembourg-Modane ou Strasbourg-Modane, qui sont calculées aux conditions du tarif spécial P.V. n°7, réduites de 12%. La répartition de ces prix laisse à la S.N.C.F. pour le parcours Petit-Croix - Modane, une part

.....

de 5,25 RM (93,75 ffs) ou de 5,57 RM (60 ffs) par tonne, suivant que les transports passent par Wissembourg ou par Strasbourg.

La majoration générale de 10% des tarifs français survenue le 28 juillet dernier et l'extension, à la date du 1er août, des tarifs allemands aux parcours situés dans les départements du Haut-Rhin et du Bas-Rhin, ont entraîné la révision des prix du tarif direct.

Après discussion avec les Administrations étrangères intéressées, il a été convenu que la taxe afférente au parcours Petit-Croix - Modane serait portée à 6,90 RM, soit 123,30 fr. français.

Ce prix correspond à l'application des taxes du tarif P.V. 7, réduites de 12%, sur le parcours Petit-Croix - Modane frontière.

La taxe revenant à la S.N.C.F. se trouve ainsi majorée d'un taux moyen de 1,50 RM par tonne ou 26,80 francs français; en tablant sur un tonnage mensuel de 150.000 tonnes, la modification proposée se traduirait par un supplément annuel de recettes d'environ 48 millions.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

du 12 novembre 1941

Compte rendu de la délégation de pouvoirs
donnée par le Conseil d'Administration
dans sa séance du 6 novembre 1940

Affaires approuvées par le Directeur Général, en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués par le Président.

- Tarif spécial G.V. n° 3 : acceptation des envois de châtaignes en vrac aux prix et conditions de ce tarif.-

Les châtaignes et les marrons étant moins fragiles que certains fruits ou légumes - les oranges et les melons notamment - qui sont acceptés en vrac, il est proposé de les ajouter à la liste des denrées désignées au littera D du § IV des Conditions d'application communes aux différents chapitres du tarif spécial G.V.n° 3 comme pouvant être acceptées exceptionnellement, en vrac, par wagon chargé de 3 tonnes.

En outre, dans un but de simplification, nous proposons d'intituler le littera D de la façon suivante : "Fromages de gruyère, fruits et légumes en vrac".

- Tarif spécial G.V. n° 6

1°- Mise en concordance des dispositions du § "Délais" des conditions d'application des différents chapitres de ce tarif spécial avec celles des Tarifs Généraux (article 7) - Distances et itinéraires.-

Les dispositions dont il s'agit, telles qu'elles sont

.....

rédigées actuellement, semblent laisser aux expéditeurs la faculté de revendiquer l'itinéraire le plus rapide, lorsque cet itinéraire n'est pas concédé d'office par le chemin de fer, quel que soit le mode de taxation et, notamment, en cas d'application d'un barème par zone. Or, aux termes de l'article 7 des Tarifs Généraux, les dispositions relatives à l'acheminement des marchandises par un itinéraire détourné, sur la demande des expéditeurs, ne sont applicables qu'aux envois taxés sur la distance kilométrique. De plus, en cas d'application d'un barème établi par zone, il est impossible de calculer la taxe sur l'itinéraire rapide.

Pour ces raisons, et en vue d'éviter toutes difficultés, notamment en ce qui concerne les décomptes de délais des envois taxés par zone, nous proposons de préciser que le paragraphe en cause ne s'applique qu'aux transports taxés à des barèmes kilométriques.

Dans un but de simplification, le texte du renvoi (2) serait incorporé dans le corps dudit paragraphe.

2°- Prolongation du 30 novembre au 31 décembre 1941 des délais d'expédition prévus par le tarif spécial G.V. 6, chapitre 1er, pour l'application du barème spécial n° 6 aux envois de vins blancs doux de primeurs en fûts par wagon de 5 tonnes.-

Le Syndicat des Négociants en vins de la région de Gaillac a demandé que la période d'application du barème ci-dessus aux vins blancs doux de primeurs soit prolongée exceptionnellement cette année jusqu'au 31 décembre, afin de permettre l'écoulement de la production retardé par la date

.....

tardive des vendanges et la nécessité d'obtenir les autorisations d'expéditions des Services du Ravitaillement : la quantité à expédier en décembre serait d'environ 400 tonnes, soit la moitié du trafic total de l'année.

La S.N.C.F. propose de donner satisfaction à cette demande, en raison de l'intérêt que présente l'écoulement des vins en question à la faveur d'une tarification appropriée.

- Tarif spécial P.V. n°7 : suspension de l'application des dispositions dont le maintien n'est plus justifié.

En exécution de la dépêche du 8 juillet 1941 de M. le Secrétaire d'Etat aux Communications, la S.N.C.F. propose de suspendre l'application de certaines dispositions du Tarif spécial P.V. n°7 qui sont devenues sans objet par suite des circonstances : les unes avaient pour objet de favoriser l'écoulement de la production houillère nationale, les autres concernaient des trafics disparus, enfin, d'autres se référaient à la lutte contre la concurrence routière.

- Tarif International pour le transport à petite vitesse des combustibles minéraux de l'Allemagne sur l'Italie via Modane : modification des prix en RM du parcours franco-allemand.

Les prix inscrits dans l'édition actuelle de ce tarif résultent de la soudure des taxes du parcours allemand à celles appliquées sur les relations Wissembourg-Modane ou Strasbourg-Modane, qui sont calculées aux conditions du tarif spécial P.V. n°7, réduites de 12%. La répartition de ces prix laisse à la S.N.C.F. pour le parcours Petit-Croix - Modane, une part

.....

de 5,25 RM (93,75 ffs) ou de 5,57 RM (60 ffs) par tonne, suivant que les transports passent par Wissembourg ou par Strasbourg.

La majoration générale de 10% des tarifs français survenue le 28 juillet dernier et l'extension, à la date du 1er août, des tarifs allemands aux parcours situés dans les départements du Haut-Rhin et du Bas-Rhin, ont entraîné la révision des prix du tarif direct.

Après discussion avec les Administrations étrangères intéressées, il a été convenu que la taxe afférente au parcours Petit-Croix - Modane serait portée à 6,90 RM, soit 123,30 fr. français.

Ce prix correspond à l'application des taxes du tarif P.V. 7, réduites de 12%, sur le parcours Petit-Croix - Modane frontière.

La taxe revenant à la S.N.C.F. se trouve ainsi majorée d'un taux moyen de 1,50 RM par tonne ou 26,80 francs français; en tablant sur un tonnage mensuel de 150.000 tonnes, la modification proposée se traduirait par un supplément annuel de recettes d'environ 48 millions.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

du 12 novembre 1941

Compte rendu de la délégation de pouvoirs
donnée par le Conseil d'Administration
dans sa séance du 6 novembre 1940

Affaires approuvées par le Directeur Général, en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués par le Président.

- Tarif spécial G.V. n° 3 : acceptation des envois de châtaignes en vrac aux prix et conditions de ce tarif.-

Les châtaignes et les marrons étant moins fragiles que certains fruits ou légumes - les oranges et les melons notamment - qui sont acceptés en vrac, il est proposé de les ajouter à la liste des denrées désignées au littera D du § IV des Conditions d'application communes aux différents chapitres du tarif spécial G.V.n° 3 comme pouvant être acceptées exceptionnellement, en vrac, par wagon chargé de 3 tonnes.

En outre, dans un but de simplification, nous proposons d'intituler le littera D de la façon suivante : "Fromages de gruyère, fruits et légumes en vrac".

- Tarif spécial G.V. n° 6

1°- Mise en concordance des dispositions du § "Délais" des conditions d'application des différents chapitres de ce tarif spécial avec celles des Tarifs Généraux (article 7) - Distances et itinéraires.-

Les dispositions dont il s'agit, telles qu'elles sont

.....

rédigées actuellement, semblent laisser aux expéditeurs la faculté de revendiquer l'itinéraire le plus rapide, lorsque cet itinéraire n'est pas concédé d'office par le chemin de fer, quel que soit le mode de taxation et, notamment, en cas d'application d'un barème par zone. Or, aux termes de l'article 7 des Tarifs Généraux, les dispositions relatives à l'acheminement des marchandises par un itinéraire détourné, sur la demande des expéditeurs, ne sont applicables qu'aux envois taxés sur la distance kilométrique. De plus, en cas d'application d'un barème établi par zone, il est impossible de calculer la taxe sur l'itinéraire rapide.

Pour ces raisons, et en vue d'éviter toutes difficultés, notamment en ce qui concerne les décomptes de délais des envois taxés par zone, nous proposons de préciser que le paragraphe en cause ne s'applique qu'aux transports taxés à des barèmes kilométriques.

Dans un but de simplification, le texte du renvoi (2) serait incorporé dans le corps dudit paragraphe.

2°- Prolongation du 30 novembre au 31 décembre 1941 des délais d'expédition prévus par le tarif spécial G.V. 6, chapitre 1er, pour l'application du barème spécial n° 6 aux envois de vins blancs doux de primeurs en fûts par wagon de 5 tonnes.-

Le Syndicat des Négociants en vins de la région de Gaillac a demandé que la période d'application du barème ci-dessus aux vins blancs doux de primeurs soit prolongée exceptionnellement cette année jusqu'au 31 décembre, afin de permettre l'écoulement de la production retardé par la date

.....

.....

tardive des vendanges et la nécessité d'obtenir les autorisations d'expéditions des Services du Ravitaillement : la quantité à expédier en décembre serait d'environ 400 tonnes, soit la moitié du trafic total de l'année.

La S.N.C.F. propose de donner satisfaction à cette demande, en raison de l'intérêt que présente l'écoulement des vins en question à la faveur d'une tarification appropriée.

- Tarif spécial P.V. n°7 : suspension de l'application des dispositions dont le maintien n'est plus justifié.

En exécution de la dépêche du 8 juillet 1941 de M. le Secrétaire d'Etat aux Communications, la S.N.C.F. propose de suspendre l'application de certaines dispositions du Tarif spécial P.V. n°7 qui sont devenues sans objet par suite des circonstances : les unes avaient pour objet de favoriser l'écoulement de la production houillère nationale, les autres concernaient des trafics disparus, enfin, d'autres se référaient à la lutte contre la concurrence routière.

- Tarif International pour le transport à petite vitesse des combustibles minéraux de l'Allemagne sur l'Italie via Modane : modification des prix en RM du parcours franco-allemand.

Les prix inscrits dans l'édition actuelle de ce tarif résultent de la soudure des taxes du parcours allemand à celles appliquées sur les relations Wissembourg-Modane ou Strasbourg-Modane, qui sont calculées aux conditions du tarif spécial P.V. n°7, réduites de 12%. La répartition de ces prix laisse à la S.N.C.F. pour le parcours Petit-Croix - Modane, une part

.....

de 5,25 RM (93,75 ffs) ou de 5,57 RM (60 ffs) par tonne, suivant que les transports passent par Wissembourg ou par Strasbourg.

La majoration générale de 10% des tarifs français survenue le 28 juillet dernier et l'extension, à la date du 1er août, des tarifs allemands aux parcours situés dans les départements du Haut-Rhin et du Bas-Rhin, ont entraîné la révision des prix du tarif direct.

Après discussion avec les Administrations étrangères intéressées, il a été convenu que la taxe afférente au parcours Petit-Croix - Modane serait portée à 6,90 RM, soit 123,30 fr. français.

Ce prix correspond à l'application des taxes du tarif P.V. 7, réduites de 12%, sur le parcours Petit-Croix - Modane frontière.

La taxe revenant à la S.N.C.F. se trouve ainsi majorée d'un taux moyen de 1,50 RM par tonne ou 26,80 francs français; en tablant sur un tonnage mensuel de 150.000 tonnes, la modification proposée se traduirait par un supplément annuel de recettes d'environ 48 millions.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

du 12 novembre 1941

Compte rendu de la délégation de pouvoirs
donnée par le Conseil d'Administration
dans sa séance du 6 novembre 1940

Affaires approuvées par le Directeur Général, en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués par le Président.

- Tarif spécial G.V. n° 3 : acceptation des envois de châtaignes en vrac aux prix et conditions de ce tarif.-

Les châtaignes et les marrons étant moins fragiles que certains fruits ou légumes - les oranges et les melons notamment - qui sont acceptés en vrac, il est proposé de les ajouter à la liste des denrées désignées au littera D du § IV des Conditions d'application communes aux différents chapitres du tarif spécial G.V.n° 3 comme pouvant être acceptées exceptionnellement, en vrac, par wagon chargé de 3 tonnes.

En outre, dans un but de simplification, nous proposons d'intituler le littera D de la façon suivante : "Fromages de gruyère, fruits et légumes en vrac".

- Tarif spécial G.V. n° 6.
1°- Mise en concordance des dispositions du § "Délais" des conditions d'application des différents chapitres de ce tarif spécial avec celles des Tarifs Généraux (article 7) - Distances et itinéraires.-

Les dispositions dont il s'agit, telles qu'elles sont

.....

rédigées actuellement, semblent laisser aux expéditeurs la faculté de revendiquer l'itinéraire le plus rapide, lorsque cet itinéraire n'est pas concédé d'office par le chemin de fer, quel que soit le mode de taxation et, notamment, en cas d'application d'un barème par zone. Or, aux termes de l'article 7 des Tarifs Généraux, les dispositions relatives à l'acheminement des marchandises par un itinéraire détourné, sur la demande des expéditeurs, ne sont applicables qu'aux envois taxés sur la distance kilométrique. De plus, en cas d'application d'un barème établi par zone, il est impossible de calculer la taxe sur l'itinéraire rapide.

Pour ces raisons, et en vue d'éviter toutes difficultés, notamment en ce qui concerne les décomptes de délais des envois taxés par zone, nous proposons de préciser que le paragraphe en cause ne s'applique qu'aux transports taxés à des barèmes kilométriques.

Dans un but de simplification, le texte du renvoi (2) serait incorporé dans le corps dudit paragraphe.

2°- Prolongation du 30 novembre au 31 décembre 1941 des délais d'expédition prévus par le tarif spécial G.V. 6, chapitre 1er, pour l'application du barème spécial n° 6 aux envois de vins blancs doux de primeurs en fûts par wagon de 5 tonnes.-

Le Syndicat des Négociants en vins de la région de Gaillac a demandé que la période d'application du barème ci-dessus aux vins blancs doux de primeurs soit prolongée exceptionnellement cette année jusqu'au 31 décembre, afin de permettre l'écoulement de la production retardé par la date

.....

tardive des vendanges et la nécessité d'obtenir les autorisations d'expéditions des Services du Ravitaillement : la quantité à expédier en décembre serait d'environ 400 tonnes, soit la moitié du trafic total de l'année.

La S.N.C.F. propose de donner satisfaction à cette demande, en raison de l'intérêt que présente l'écoulement des vins en question à la faveur d'une tarification appropriée.

- Tarif spécial P.V. n°7 : suspension de l'application des dispositions dont le maintien n'est plus justifié.

En exécution de la dépêche du 8 juillet 1941 de M. le Secrétaire d'Etat aux Communications, la S.N.C.F. propose de suspendre l'application de certaines dispositions du Tarif spécial P.V. n°7 qui sont devenues sans objet par suite des circonstances : les unes avaient pour objet de favoriser l'écoulement de la production houillère nationale, les autres concernaient des trafics disparus, enfin, d'autres se référaient à la lutte contre la concurrence routière.

- Tarif International pour le transport à petite vitesse des combustibles minéraux de l'Allemagne sur l'Italie via Modane : modification des prix en RM du parcours franco-allemand.

Les prix inscrits dans l'édition actuelle de ce tarif résultent de la soudure des taxes du parcours allemand à celles appliquées sur les relations Wissembourg-Modane ou Strasbourg-Modane, qui sont calculées aux conditions du tarif spécial P.V. n°7, réduites de 12%. La répartition de ces prix laisse à la S.N.C.F. pour le parcours Petit-Croix - Modane, une part

.....

de 5,25 RM (93,75 ffs) ou de 5,57 RM (60 ffs) par tonne, suivant que les transports passent par Wissembourg ou par Strasbourg.

La majoration générale de 10% des tarifs français survenue le 28 juillet dernier et l'extension, à la date du 1er août, des tarifs allemands aux parcours situés dans les départements du Haut-Rhin et du Bas-Rhin, ont entraîné la révision des prix du tarif direct.

Après discussion avec les Administrations étrangères intéressées, il a été convenu que la taxe afférente au parcours Petit-Croix - Modane serait portée à 6,90 RM, soit 123,30 fr. français.

Ce prix correspond à l'application des taxes du tarif P.V. 7, réduites de 12%, sur le parcours Petit-Croix - Modane frontière.

La taxe revenant à la S.N.C.F. se trouve ainsi majorée d'un taux moyen de 1,50 RM par tonne ou 26,80 francs français; en tablant sur un tonnage mensuel de 150.000 tonnes, la modification proposée se traduirait par un supplément annuel de recettes d'environ 48 millions.

CONSEIL D'ADMINISTRATION
du 12 NOV 1941
(Question N° II bis)

CONSEIL D'ADMINISTRATION

du 12 novembre 1941

Compte rendu de la délégation de pouvoirs
donnée par le Conseil d'Administration
dans sa séance du 6 novembre 1940

Affaires approuvées par le Directeur Général, en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués par le Président.

- Tarif spécial G.V. n° 3 : acceptation des envois de châtaignes en vrac aux prix et conditions de ce tarif.-

Les châtaignes et les marrons étant moins fragiles que certains fruits ou légumes - les oranges et les melons notamment - qui sont acceptés en vrac, il est proposé de les ajouter à la liste des denrées désignées au littera D du § IV des Conditions d'application communes aux différents chapitres du tarif spécial G.V.n° 3 comme pouvant être acceptées exceptionnellement, en vrac, par wagon chargé de 3 tonnes.

En outre, dans un but de simplification, nous proposons d'intituler le littera D de la façon suivante : "Fromages de gruyère, fruits et légumes en vrac".

- Tarif spécial G.V. n° 6

1°- Mise en concordance des dispositions du § "Délais" des conditions d'application des différents chapitres de ce tarif spécial avec celles des Tarifs Généraux (article 7) - Distances et itinéraires.-

Les dispositions dont il s'agit, telles qu'elles sont

rédigées actuellement, semblent laisser aux expéditeurs la faculté de revendiquer l'itinéraire le plus rapide, lorsque cet itinéraire n'est pas concédé d'office par le chemin de fer, quel que soit le mode de taxation et, notamment, en cas d'application d'un barème par zone. Or, aux termes de l'article 7 des Tarifs Généraux, les dispositions relatives à l'acheminement des marchandises par un itinéraire détourné, sur la demande des expéditeurs, ne sont applicables qu'aux envois taxés sur la distance kilométrique. De plus, en cas d'application d'un barème établi par zone, il est impossible de calculer la taxe sur l'itinéraire rapide.

Pour ces raisons, et en vue d'éviter toutes difficultés, notamment en ce qui concerne les décomptes de délais des envois taxés par zone, nous proposons de préciser que le paragraphe en cause ne s'applique qu'aux transports taxés à des barèmes kilométriques.

Dans un but de simplification, le texte du renvoi (2) serait incorporé dans le corps dudit paragraphe.

2°- Prolongation du 30 novembre au 31 décembre 1941 des délais d'expédition prévus par le tarif spécial G.V. 6, chapitre 1er, pour l'application du barème spécial n° 6 aux envois de vins blancs doux de primeurs en fûts par wagon de 5 tonnes.-

Le Syndicat des Négociants en vins de la région de Gaillac a demandé que la période d'application du barème ci-dessus aux vins blancs doux de primeurs soit prolongée exceptionnellement cette année jusqu'au 31 décembre, afin de permettre l'écoulement de la production retardé par la date

tardive des vendanges et la nécessité d'obtenir les autorisations d'expéditions des Services du Ravitaillement : la quantité à expédier en décembre serait d'environ 400 tonnes, soit la moitié du trafic total de l'année.

La S.N.C.F. propose de donner satisfaction à cette demande, en raison de l'intérêt que présente l'écoulement des vins en question à la faveur d'une tarification appropriée.

- Tarif spécial P.V. n°7 : suspension de l'application des dispositions dont le maintien n'est plus justifié.

En exécution de la dépêche du 8 juillet 1941 de M. le Secrétaire d'Etat aux Communications, la S.N.C.F. propose de suspendre l'application de certaines dispositions du Tarif spécial P.V. n°7 qui sont devenues sans objet par suite des circonstances : les unes avaient pour objet de favoriser l'écoulement de la production houillère nationale, les autres concernaient des trafics disparus, enfin, d'autres se référaient à la lutte contre la concurrence routière.

- Tarif International pour le transport à petite vitesse des combustibles minéraux de l'Allemagne sur l'Italie via Modane : modification des prix en RM du parcours franco-allemand.

Les prix inscrits dans l'édition actuelle de ce tarif résultent de la soudure des taxes du parcours allemand à celles appliquées sur les relations Wissembourg-Modane ou Strasbourg-Modane, qui sont calculées aux conditions du tarif spécial P.V. n°7, réduites de 12%. La répartition de ces prix laisse à la S.N.C.F. pour le parcours Petit-Croix - Modane, une part

.....

de 5,25 RM (93,75 ffs) ou de 5,57 RM (60 ffs) par tonne, suivant que les transports passent par Wissembourg ou par Strasbourg.

La majoration générale de 10% des tarifs français survenue le 28 juillet dernier et l'extension, à la date du 1er août, des tarifs allemands aux parcours situés dans les départements du Haut-Rhin et du Bas-Rhin, ont entraîné la révision des prix du tarif direct.

Après discussion avec les Administrations étrangères intéressées, il a été convenu que la taxe afférente au parcours Petit-Croix - Modane serait portée à 6,90 RM, soit 123,30 fr. français.

Ce prix correspond à l'application des taxes du tarif P.V. 7, réduites de 12%, sur le parcours Petit-Croix - Modane frontière.

La taxe revenant à la S.N.C.F. se trouve ainsi majorée d'un taux moyen de 1,50 RM par tonne ou 26,80 francs français; en tablant sur un tonnage mensuel de 150.000 tonnes, la modification proposée se traduirait par un supplément annuel de recettes d'environ 48 millions.

NOTE SPECIALE

pour Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications à l'appui de la proposition concernant le tarif spécial G.V. N° 3.

Enoncé de la question -

La S.N.C.F. a été saisie par la Maison VERBAEYS-LALOUETTE,39, rue de Metz à Reims, d'une demande tendant à obtenir l'acceptation des envois de châtaignes en vrac, aux prix et conditions du tarif spécial G.V. N° 3.

Exposé -

La Maison VERBAEYS-LALOUETTE fait remarquer que les châtaignes sont moins fragiles que certains fruits ou légumes - les oranges et les melons notamment - qui sont acceptés en vrac, aux conditions du tarif précité.

Ce mode de transport ne paraissant pas susceptible d'entraîner des avaries, la S.N.C.F. a reconnu la possibilité de donner satisfaction à cette demande.

A cet effet, elle propose d'ajouter les châtaignes et également les marrons dans la liste des denrées désignées au littera D, du § IV, des Conditions d'application communes aux différents chapitres du tarif spécial G.V. N° 3 comme pouvant être acceptées, exceptionnellement, en vrac, par wagon chargé de 3 tonnes.

En outre, dans un but de simplification, elle propose d'intituler ledit littera D de la façon suivante : "Fromages de gruyère, fruits et légumes en vrac".

Etant donné le caractère particulier de cette proposition, les autres indications de la Note Spéciale ne présentent pas d'intérêt.

NOTICE EXPLICATIVE

à l'appui de la proposition concernant le tarif spécial G.V. N° 3.

Nature de la proposition -

Tarif spécial G.V. N° 3 - Conditions d'application communes aux différents chapitres - Titre IV - littera D.

- Addition des "Châtaignes et marrons" dans la liste des denrées pouvant être acceptées exceptionnellement en vrac, par wagon chargé de 3 tonnes.

- Substitution au titre actuel dudit littera D, du titre ci-après :

" D) Fromages de gruyère, fruits et légumes en vrac "

Objet de la proposition -

- Faciliter les transports de l'espèce.

- Simplifier les textes des tarifs.

NOTE SPECIALE

pour Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications
à l'appui de la proposition concernant
le tarif spécial G.V. 6

I.

OBJET - Mise en concordance des dispositions du § "Délais" des conditions d'application des différents chapitres du tarif spécial G.V.N°6, avec celles des Tarifs Généraux (article 7) Distances et itinéraires.

EXPOSE - Les trois premiers alinéas du paragraphe précité font connaître dans quelles conditions les marchandises taxées aux conditions du tarif G.V. N° 6 sont acheminées. Cet acheminement a lieu par les trains désignés par la S.N.C.F., à moins que les expéditeurs, pour bénéficier de délais plus réduits, revendiquent "l'itinéraire le plus rapide".

Le renvoi(1) précise notamment, à cet égard que: "les trains "désignés sont ceux qui emportent normalement la marchandise, étant "entendu que, pour avoir droit aux délais les plus réduits, les expé- "diteurs doivent revendiquer "l'itinéraire le plus rapide", sauf dans "les cas exceptionnels où le chemin de fer effectue d'office des "transports par cet itinéraire".

A la lettre, les dispositions de ces alinéas visent tous les transports de boissons, quel que soit le poids de l'expédition. Par suite, la rédaction du renvoi(1) pourrait permettre de soutenir que les expéditeurs ont la possibilité de revendiquer l'itinéraire le plus rapide, pour les envois taxés à un barème par zone, lorsque cet itinéraire n'est pas concédé d'office par le chemin de fer.

Cette interprétation ne peut être considérée comme exacte, car:

- d'une part, le chemin de fer n'aurait pas la possibilité, s'agissant d'un barème applicable par zone, de calculer la taxe d'après l'itinéraire rapide ;

- d'autre part, elle serait contraire à l'article 7 des Tarifs Généraux, qui précise, notamment, que les dispositions relatives aux transports acheminés par un itinéraire détourné, demandé par l'expéditeur, ne sont pas applicables aux envois dont les prix de transport sont calculés sur d'autres bases que la distance kilométrique.

Il en résulte que, dans la situation actuelle, seuls, les envois taxés à un barème kilométrique sont susceptibles de bénéficier de l'itinéraire rapide.

En vue d'éviter toute difficulté, notamment en ce qui concerne l'établissement des décomptes de délais des envois taxés à des barèmes par zone, il apparaît nécessaire de remédier à l'imprécision des textes et de mettre les dispositions du tarif G.V. N° 6 en harmonie avec les dispositions de l'article 7 des Tarifs Généraux.

En outre, pour faciliter la lecture du tarif et éviter des erreurs ou omissions, le texte du renvoi(2) serait incorporé dans le § "Délais".

.....

PROPOSITION.- Dans ce but, la S.N.C.F. propose d'apporter les modifications indiquées ci-après aux dispositions visées :

1°) Suppression des renvois 1) et 2) précités ;

2°) Modification, comme suit, du 2° alinéa du § "Délais" des conditions d'application des différents chapitres du tarif spécial G.V. n° 6 :

"Pour les expéditions taxées à des barèmes kilométriques, l'ex-"péditeur a le droit de se borner à demander l'itinéraire le "plus rapide; dans ce cas ..... "par l'itinéraire ainsi défini. Mais l'expéditeur aura dû "avertir la gare expéditrice par écrit douze heures (six heu-"res dans les grandes gares telles qu'elles sont définies à "l'Annexe II des Tarifs Généraux pour le transport des voya-"geurs, bagages et chiens) au moins avant le moment de la re-"mise.(le reste sans changement).

II.

Enoncé de la question - Prolongation jusqu'au 31 décembre 1941 des délais d'expédition, limités au 30 novembre, prévus par le tarif spécial G.V.6, chapitre Ier, pour l'application du barème spécial n° 6 aux envois de vins blancs doux, de primeurs en fûts par wagon de 5 tonnes.

Exposé - Le Syndicat des Négociants en vins de la région de Gaillac a demandé, de prolonger jusqu'au 31 décembre 1941, la période d'application du barème n° 6 aux vins blancs doux de primeur. Les expéditeurs justifient leur demande par le fait que cette année les vendanges ont commencé tardivement, les envois ont été retardés, en attente des autorisations d'expédition délivrées par les services du Ravitaillement. Les intéressés évaluent à environ 400 tonnes, soit la moitié du trafic de cette année, la quantité de vins blancs doux de primeur qui sera à expédier en décembre.

Proposition - En raison de l'intérêt que présente l'écoulement de la production des vins blancs doux de primeur, à la faveur d'une tarification appropriée, la S.N.C.F. propose de prolonger à titre exceptionnel, jusqu'au 31 décembre 1941, la période d'application du barème n° 6 aux vins blancs doux de primeur en fûts par wagon de 5 tonnes.

Etant donné le caractère particulier de la présente proposition, les autres renseignements habituellement fournis ne présentent pas d'intérêt.

NOTICE EXPLICATIVE

à l'appui de la proposition concernant le

tarif spécial G.V. n° 6

-:-:-:-:-

- I -

OBJET - Mise en concordance des dispositions du § "Délais" des conditions d'application des différents chapitres du tarif spécial G.V. n° 6 avec celles des tarifs généraux (article 7 Distances et Itinéraires) et suppression des renvois 1 et 2 du § Délais.

JUSTIFICATION DE LA PROPOSITION -

Faire cesser les difficultés auxquelles donnent lieu les textes actuels.

- II -

OBJET - Prolongation jusqu'au 31 décembre 1941 de la période d'application du barème n° 6 aux vins blancs doux de primeur en fûts, par wagon de 5 tonnes.

JUSTIFICATION DE LA PROPOSITION -

Faciliter l'écoulement d'une partie de la récolte, retardée par des vendanges tardives, et par les formalités de délivrance des autorisations d'expédition.

N O T E S P E C I A L E

pour Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications
à l'appui de la proposition concernant le Tarif Spécial
P.V. N° 7

-:-:-:-:-

Par dépêche C.F. 2 N° 5011 P du 8 juillet 1941, M. le Secrétaire d'Etat aux Communications a invité la S.N.C.F. à supprimer ou à suspendre les tarifications dont le maintien n'est plus justifié.

Pour répondre à cette invitation et pour les motifs exposés dans le tableau ci-joint, la Société Nationale des Chemins de fer français propose de suspendre l'application des dispositions du Tarif Spécial P.V. N°7 indiquées ci-après :

- Chapitre 6 § II
- Chapitre 7 § III
- Chapitre 8 § II B)
- Chapitre 8 § VI B)
- Chapitre 9 § II
- Chapitre 9 § IV
- Chapitre 11 § II A)
- Chapitre 17 § I
- Chapitre 17 § II
- Chapitre 102 § II
- Chapitre 111 B)
- Chapitre 112 § I
- Chapitre 112 § II
- Chapitre 114
- Chapitre 115
- Chapitre 152 B)

Etant donné le caractère particulier de cette proposition, les autres indications habituellement fournies dans la Note Spéciale ne présentent pas d'intérêt.

TARIF SPECIAL P.V. N° 7

Dispositions tarifaires dont la suspension est proposée

Chapitres et § §	Régions participantes	Analyse des dispositions	Date de mise en vigueur du tarif, et, le cas échéant des modifications qui y ont été apportées	Tonnages avant la mise en vigueur	Tonnages 1938	Tonnages du 1° Juillet au 31 Décembre 1940	Motifs de la création	Avis justifié concernant la suspension
6 § II	Ouest	Houille par rames de 100 T. de Rouen-Orléans à Rouen-Martainville	19-4-1935	3.000 T	550 T	Néant	Retenir à la voie ferrée un trafic qui devait être remis à une entreprise de camionnage.	Il s'agit d'un camionnage urbain qui devrait, normalement, être assuré par la rout
7 § III	Nord	Combustibles minéraux de gares désignées sur Boulogne, Calais ou Dunkerque pour les ports français de l'Atlantique.	2-1-1934 27-3-1934	Néant	11.140 T	Néant	Venir en aide à la flotte charbonnière française dont la situation était difficile et permettre l'écoulement des stocks des Mines du Nord et du Pas-de-Calais par la voie ferrée et les ports de Dunkerque et de Calais au lieu de celle de Gand.	Les raisons qui ont motivé la création de la mesure ont disparu.
8 § II B)	Sud-Ouest	Agglomérés de houille, houille des Allées-Marines, Bayonne et Boucau à St-Jean-de-Luz.	30-11-1933	8.146 T	4.157 T	-	Combattre la concurrence routière	Trafic à faible distance
8 § VI B)	Sud-Ouest	Houille d'Albi-Madeleine à Castres (Tarn)	9-8-1935	6.000 T	7.650 T	-		
9 § II	Sud-Est	Agglomérés d'anthracite, de houille, houille, d'une houillère desservie par une gare de la Région Sud-Est à destination des usines de traitement des schistes bitumineux	10-4-1929	non évalué	10.000 T	4.500 T	Venir en aide à une usine de schistes bitumineux	Les raisons qui ont motivé la création de la mesure ont disparu.
9 § IV	Sud-Est	Coke de four, poussier de coke de four du bassin de la Loire à Tavaux	9-2-1934	4.000 T	2.000 T	2.800 T	Lutter contre la concurrence route et eau	Dispositions devenues sans objet en raison des nouvelles circonstances économiques
11 § II A)	Sud-Est Sud-Ouest	Agglomérés d'anthracite, de houille, houille de La Palisse-St-Prix, Varennes-sur-Allier à Vierzon, Montluçon et Saincaize.	15-4-1925	non évalué	3.300 T	19.500 T	Tarif à caractère économique	Les lignes des Chemins de fer de l'Allier aboutissant aux points de transit de La Palisse-St-Prix et Varennes-sur-Allier sont fermées.
17 § I	Nord, Ouest, et lignes de l'ancien réseau des Ceintures de Paris	Coke de four ou de gaz et poussier de coke de four ou de gaz de Gennevilliers à Sèvres-St-Cloud.	25-1-1935	Néant	14.943 T	851 T	Récupérer un trafic que les expéditeurs effectuaient à l'aide des camions leur appartenant.	La mesure intéresse un trafic à petite distance.
17 § II	- d° -	Coke de gaz et poussier de coke de gaz de La Plaine-St-Denis et Bécon-les-Bruyères à Montrouge-Châtillon.	14-10-1935	50.000 T	67.000 T	27.200 T	Maintenir à la voie ferrée un trafic que la Société du Gaz de Paris envisageait d'effectuer à l'aide de camions lui appartenant.	- d° -

Chapitres et §§	Régions participantes	Analyse des dispositions	Date de mise en vigueur du tarif, et, le cas échéant, des modifications qui y ont été apportées	Tonnages			Motifs de la création	Avis justifié concernant la suspension
				avant la mise en vigueur	1938	du 1er Juillet au 31 Décembre 1940		
102 § II	S.N.C.F.	Coke de four, poussier de coke de four d'une fabrique de coke de four à une gare desservant un point frontière situé entre Bray-Dunes et Vintimille.	15-4-1925	-	néant	néant	Faciliter l'exportation des transports de coke.	La mesure n'est plus utilisée depuis plusieurs années.
111 B)	Nord	Combustibles minéraux des Mines du Nord et du Pas-de-Calais sur une gare de la Région Nord desservant un port de mer pour être embarqués à destination de l'Algérie, des Colonies et possessions françaises.	29-3-1931	non évalué	34.100 T	néant	Remédier à la situation difficile dans laquelle les houillères se trouvaient placées pour écouler leurs combustibles dans les Colonies du fait de la concurrence des combustibles étrangers.	Ces mesures ont perdu de leur intérêt étant donné les difficultés rencontrées dans l'approvisionnement de la Métropole en charbon.
112 § I	Est, Nord et Sud-Est	Agglomérés de houille, des houillères du Nord et du Pas-de-Calais sur la Suisse.	15-4-1928	43.000 T	6.807 T	néant	Permettre aux houillères du Nord et du Pas-de-Calais d'obtenir en Suisse certaines adjudications de briquettes.	
112 § II	Est, Nord et Sud-Est	Combustibles minéraux d'une houillère de la Moselle, du Nord ou du Pas-de-Calais à destination de la Suisse.	22-9-1935	270.000 T	9.290 T	néant	Permettre aux houillères françaises de lutter sur les marchés étrangers contre la concurrence des produits étrangers.	Cette mesure, qui n'a pas donné les résultats attendus, a perdu son intérêt et son maintien ne paraît plus justifié, le minimum de tonnage exigé n'étant pas susceptible d'être réalisé par les Mines expéditrices.
114	Ouest, Sud-Est, Sud-Ouest et lignes de l'ancien réseau des Ceintures de Paris	Coke de four, poussier de coke de four des Régions Ouest, Sud-Est, Sud-Ouest, à une gare Sud-Est desservant un point frontière pour l'exportation.	20-6-1926	non évalué	pas d'indications		- d° -	Les raisons qui ont motivé la création de cette mesure ont disparu et le maintien de celle-ci ne paraît plus justifié.
115	Est, Ouest, Sud-Est et Sud-Ouest	Combustibles minéraux des Régions Sud-Est, Sud-Ouest ou de lignes de la Région Ouest à une gare S.N.C.F. desservant un point frontière entre Delle et Vintimille ou entre Port-Bou et Irun.	15-4-1928	93.000 T	54.000 T	4.000 T	- d° -	- d° -
152 B)	S.N.C.F. et Chemin de fer de St-Georges de Commiers à La Mure	Agglomérés d'anthracite, anthracite du Villaret ou La Motte d'Aveillans sur la Suisse et l'Italie.	-	-	-	-	- d° -	- d° -

RB/

NOTICE EXPLICATIVE

à l'appui de la proposition concernant le Tarif Spécial P.V. N° 7

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

Objet de la proposition - Suspension des dispositions tarifaires prévues dans les chapitres et paragraphes du Tarif Spécial P.V. N° 7 indiqués ci-après :

Chapitre 6 § II -

Houille par rame de 100 T. de ROUEN-ORLEANS à ROUEN-MARTAINVILLE.

Chapitre 7 § III -

Combustibles minéraux de gares désignées sur BOULOGNE, CALAIS ou DUNKERQUE pour les ports français de l'Atlantique,

Chapitre 8 § II B) -

Agglomérés de houille, Houille de ALLEES-MARINES, BAYONNE et BOUCAU à St-JEAN-de-LUZ.

Chapitre 8 § VI B) -

Houille d'ALBI-MADELEINE à CASTRES (Tarn).

Chapitre 9 § II -

Agglomérés d'anthracite, de houille, houille d'une houillère desservie par une gare de la Région SUD-EST à destination des usines de traitement de schistes bitumineux.

Chapitre 9 § IV -

Coke de four, Poussier de coke de four du bassin de la Loire à Tavaux.

Chapitre 11 § II A)-

Agglomérés d'anthracite, de houille, Houille de La PALISSE-St-PRIX, VARENNES-sur-ALLIER à VIERZON, MONTLUÇON et SAINCAIZE.

Chapitre 17 § I -

Coke de four ou de gaz et poussier de coke de four ou de gaz de GENNEVILLIERS à SEVRES-St-CLOUD.

.....

Chapitre 17 § II -

Coke de gaz et Poussier de coke de gaz de La PLAINE-St-DENIS et BECON-les-BRUYERES à MONTROUGE-CHATILLON.

Chapitre 102 § II -

Coke de four, Poussier de coke de four d'une fabrique de coke de four à une gare desservant un point frontière situé entre BRAY-DUNES et VINTIMILLE.

Chapitre 111 B) -

Combustibles minéraux des Mines du Nord et du Pas-de-Calais sur une gare de la région NORD desservant un port de mer pour être embarqués à destination de l'Algérie, des Colonies et possessions françaises.

Chapitre 112 § I -

Agglomérés de houille, des houillères du Nord et du Pas-de-Calais sur la Suisse.

Chapitre 112 § II -

Combustibles minéraux d'une houillère de la Moselle, du Nord et du Pas-de-Calais à destination de la Suisse.

Chapitre 114 -

Coke de four, Poussier de coke de four des Régions Ouest, Sud-Est, Sud-Ouest à une gare Sud-Est desservant un point frontière pour l'exportation.

Chapitre 115 -

Combustibles minéraux des régions Sud-Est, Sud-Ouest et de lignes désignées de la Région Ouest à une gare de la S.N.C.F. desservant un point frontière situé entre DELLE-frontière et VINTIMILLE-frontière ou entre PORT-BOU et IRUN.

Chapitre 152 B)

Agglomérés d'anthracite, Anthracite du VILLARET ou La MOTTE-d'AVEILLANS sur la SUISSE et l'ITALIE.

Justification de la proposition. -

En raison des nouvelles circonstances économiques, ces dispositions sont devenues sans objet.

M/T

N O T I C E S P E C I A L E

pour

Monsieur le Ministre, Secrétaire d'Etat aux Communications

Enoncé de la question -

Modification des prix du parcours franco-allemand dans le tarif international pour le transport de combustibles minéraux de l'Allemagne sur l'Italie via Modane.

Exposé -

Les prix inscrits dans l'édition actuelle du tarif précité résultent de la soudure des taxes du parcours allemand à celles du tarif spécial P.V. Nº 7 réduites de 12% et appliquées sur les relations Wissembourg-Modane et Strasbourg-Modane. La répartition de ces prix laisse, pour le parcours Petit-Croix-Modane, une part de 5,25 RM (93,75 ffs) ou de 5,57 RM (99,60 ffs) par tonne, suivant que les transports passent par Wissembourg ou par Strasbourg.

La majoration générale de 10% des tarifs français survenue le 28 juillet dernier et l'extension, à la date du 1er Août, des tarifs allemands aux parcours situés dans les départements du Haut-Rhin et du Bas-Rhin, ont entraîné la révision des prix du tarif direct.

Après discussion avec les Administrations étrangères intéressées, il a été convenu que la taxe afférente au parcours Petit-Croix-Modane serait portée à 6,90 RM, soit 123,30 francs français.

Ce prix correspond à l'application des taxes du tarif P.V. 7, réduites de 12%, sur le parcours Petit-Croix-Modane Frontière.

La taxe revenant à la S.N.C.F. se trouve ainsi majorée d'un taux moyen de 1,50 RM par tonne ou 26,80 francs français; en tablant sur un tonnage mensuel de 150.000 tonnes, la modification proposée se traduit donc par un supplément de recettes d'environ 48 millions par an pour la S.N.C.F.

M/T

N O T I C E E X P L I C A T I V E

A l'appui de la proposition concernant la modification du tarif international pour le transport à petite vitesse de combustibles minéraux de l'Allemagne sur l'Italie via Modane.

I - Objet de la proposition -

Modification des prix en RM du parcours franco-allemand dans le tarif international pour le transport de combustibles minéraux de l'Allemagne sur l'Italie via Modane.

II - Justification de la proposition -

Relèvement de la part S.N.C.F. afférente au parcours de Petit-Croix-transit à Modane-frontière, pour tenir compte :

- d'une part, de la majoration générale de 10% des taxes S.N.C.F.,
- d'autre part, de l'extension des tarifs allemands aux parcours situés dans les départements du Haut-Rhin, et du Bas-Rhin.

CONSEIL D'ADMINISTRATION
du 12 NOV. 1941
(Question N° II bis)

CONSEIL D'ADMINISTRATION

du 12 novembre 1941

Compte rendu de la délégation de pouvoirs
donnée par le Conseil d'Administration
dans sa séance du 6 novembre 1940

Affaires approuvées par le Directeur Général, en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués par le Président.

- Tarif spécial G.V. n° 3 : acceptation des envois de châtaignes en vrac aux prix et conditions de ce tarif.-

Les châtaignes et les marrons étant moins fragiles que certains fruits ou légumes - les oranges et les melons notamment - qui sont acceptés en vrac, il est proposé de les ajouter à la liste des denrées désignées au littera D du § IV des Conditions d'application communes aux différents chapitres du tarif spécial G.V.n° 3 comme pouvant être acceptées exceptionnellement, en vrac, par wagon chargé de 3 tonnes.

En outre, dans un but de simplification, nous proposons d'intituler le littera D de la façon suivante : "Fromages de gruyère, fruits et légumes en vrac".

- Tarif spécial G.V. n° 6

1°- Mise en concordance des dispositions du § "Délais" des conditions d'application des différents chapitres de ce tarif spécial avec celles des Tarifs Généraux (article 7) - Distances et itinéraires.-

Les dispositions dont il s'agit, telles qu'elles sont

rédigées actuellement, semblent laisser aux expéditeurs la faculté de revendiquer l'itinéraire le plus rapide, lorsque cet itinéraire n'est pas concédé d'office par le chemin de fer, quel que soit le mode de taxation et, notamment, en cas d'application d'un barème par zone. Or, aux termes de l'article 7 des Tarifs Généraux, les dispositions relatives à l'acheminement des marchandises par un itinéraire détourné, sur la demande des expéditeurs, ne sont applicables qu'aux envois taxés sur la distance kilométrique. De plus, en cas d'application d'un barème établi par zone, il est impossible de calculer la taxe sur l'itinéraire rapide.

Pour ces raisons, et en vue d'éviter toutes difficultés, notamment en ce qui concerne les décomptes de délais des envois taxés par zone, nous proposons de préciser que le paragraphe en cause ne s'applique qu'aux transports taxés à des barèmes kilométriques.

Dans un but de simplification, le texte du renvoi (2) serait incorporé dans le corps dudit paragraphe.

2°- Prolongation du 30 novembre au 31 décembre 1941 des délais d'expédition prévus par le tarif spécial G.V. 6, chapitre 1er, pour l'application du barème spécial n° 6 aux envois de vins blancs doux de primeurs en fûts par wagon de 5 tonnes.-

Le Syndicat des Négociants en vins de la région de Gaillac a demandé que la période d'application du barème ci-dessus aux vins blancs doux de primeurs soit prolongée exceptionnellement cette année jusqu'au 31 décembre, afin de permettre l'écoulement de la production retardé par la date

tardive des vendanges et la nécessité d'obtenir les autorisations d'expéditions des Services du Ravitaillement : la quantité à expédier en décembre serait d'environ 400 tonnes, soit la moitié du trafic total de l'année.

La S.N.C.F. propose de donner satisfaction à cette demande, en raison de l'intérêt que présente l'écoulement des vins en question à la faveur d'une tarification appropriée.

- Tarif spécial P.V. n°7 : suspension de l'application des dispositions dont le maintien n'est plus justifié.

En exécution de la dépêche du 8 juillet 1941 de M. le Secrétaire d'Etat aux Communications, la S.N.C.F. propose de suspendre l'application de certaines dispositions du Tarif spécial P.V. n°7 qui sont devenues sans objet par suite des circonstances : les unes avaient pour objet de favoriser l'écoulement de la production houillère nationale, les autres concernaient des trafics disparus, enfin, d'autres se référaient à la lutte contre la concurrence routière.

- Tarif International pour le transport à petite vitesse des combustibles minéraux de l'Allemagne sur l'Italie via Modane : modification des prix en RM du parcours franco-allemand.

Les prix inscrits dans l'édition actuelle de ce tarif résultent de la soudure des taxes du parcours allemand à celles appliquées sur les relations Wissembourg-Modane ou Strasbourg-Modane, qui sont calculées aux conditions du tarif spécial P.V. n°7, réduites de 12%. La répartition de ces prix laisse à la S.N.C.F. pour le parcours Petit-Croix - Modane, une part

.....

de 5,25 RM (93,75 ffs) ou de 5,57 RM (60 ffs) par tonne, suivant que les transports passent par Wissembourg ou par Strasbourg.

La majoration générale de 10% des tarifs français survenue le 28 juillet dernier et l'extension, à la date du 1er août, des tarifs allemands aux parcours situés dans les départements du Haut-Rhin et du Bas-Rhin, ont entraîné la révision des prix du tarif direct.

Après discussion avec les Administrations étrangères intéressées, il a été convenu que la taxe afférente au parcours Petit-Croix - Modane serait portée à 6,90 RM, soit 123,30 fr. français.

Ce prix correspond à l'application des taxes du tarif P.V. 7, réduites de 12%, sur le parcours Petit-Croix - Modane frontière.

La taxe revenant à la S.N.C.F. se trouve ainsi majorée d'un taux moyen de 1,50 RM par tonne ou 26,80 francs français; en tablant sur un tonnage mensuel de 150.000 tonnes, la modification proposée se traduirait par un supplément annuel de recettes d'environ 48 millions.

NOTE SPECIALE

pour Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications à l'appui de la proposition concernant le tarif spécial G.V. N° 3.

Enoncé de la question -

La S.N.C.F. a été saisie par la Maison VERBAEYS-LALOUETTE,39, rue de Metz à Reims, d'une demande tendant à obtenir l'acceptation des envois de châtaignes en vrac, aux prix et conditions du tarif spécial G.V. N° 3.

Exposé -

La Maison VERBAEYS-LALOUETTE fait remarquer que les châtaignes sont moins fragiles que certains fruits ou légumes - les oranges et les melons notamment - qui sont acceptés en vrac, aux conditions du tarif précité.

Ce mode de transport ne paraissant pas susceptible d'entraîner des avaries, la S.N.C.F. a reconnu la possibilité de donner satisfaction à cette demande.

A cet effet, elle propose d'ajouter les châtaignes et également les marrons dans la liste des denrées désignées au littera D, du § IV, des Conditions d'application communes aux différents chapitres du tarif spécial G.V. N° 3 comme pouvant être acceptées, exceptionnellement, en vrac, par wagon chargé de 3 tonnes.

En outre, dans un but de simplification, elle propose d'intituler ledit littera D de la façon suivante : "Fromages de gruyère, fruits et légumes en vrac".

Etant donné le caractère particulier de cette proposition, les autres indications de la Note Spéciale ne présentent pas d'intérêt.

NOTICE EXPLICATIVE

à l'appui de la proposition concernant le tarif spécial G.V. N° 3.

Nature de la proposition -

Tarif spécial G.V. N° 3 - Conditions d'application communes aux différents chapitres - Titre IV - littera B.

- Addition des "Châtaignes et marrons" dans la liste des denrées pouvant être acceptées exceptionnellement en vrac, par wagon chargé de 3 tonnes.

- Substitution au titre actuel dudit littera D, du titre ci-après :

" D) Fromages de gruyère, fruits et légumes en vrac "

Objet de la proposition -

- Faciliter les transports de l'espèce.

- Simplifier les textes des tarifs.

NOTE SPECIALE

pour Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications
à l'appui de la proposition concernant
le tarif spécial G.V. 6

I.

OBJET - Mise en concordance des dispositions du § "Délais" des conditions d'application des différents chapitres du tarif spécial G.V.N°6, avec celles des Tarifs Généraux (article 7) Distances et itinéraires.

EXPOSÉ - Les trois premiers alinéas du paragraphe précité font connaître dans quelles conditions les marchandises taxées aux conditions du tarif G.V. N° 6 sont acheminées. Cet acheminement a lieu par les trains désignés par la S.N.C.F., à moins que les expéditeurs, pour bénéficier de délais plus réduits, revendiquent "l'itinéraire le plus rapide".

Le renvoi(1) précise notamment, à cet égard que: "les trains "désignés sont ceux qui emportent normalement la marchandise, étant "entendu que, pour avoir droit aux délais les plus réduits, les expé- "diteurs doivent revendiquer "l'itinéraire le plus rapide", sauf dans "les cas exceptionnels où le chemin de fer effectue d'office des "transports par cet itinéraire".

A la lettre, les dispositions de ces alinéas visent tous les transports de boissons, quel que soit le poids de l'expédition. Par suite, la rédaction du renvoi(1) pourrait permettre de soutenir que les expéditeurs ont la possibilité de revendiquer l'itinéraire le plus rapide, pour les envois taxés à un barème par zone, lorsque cet itinéraire n'est pas concédé d'office par le chemin de fer.

Cette interprétation ne peut être considérée comme exacte, car:

- d'une part, le chemin de fer n'aurait pas la possibilité, s'agissant d'un barème applicable par zone, de calculer la taxe d'après l'itinéraire rapide ;

- d'autre part, elle serait contraire à l'article 7 des Tarifs Généraux, qui précise, notamment, que les dispositions relatives aux transports acheminés par un itinéraire détourné, demandé par l'expéditeur, ne sont pas applicables aux envois dont les prix de transport sont calculés sur d'autres bases que la distance kilométrique.

Il en résulte que, dans la situation actuelle, seuls, les envois taxés à un barème kilométrique sont susceptibles de bénéficier de l'itinéraire rapide.

En vue d'éviter toute difficulté, notamment en ce qui concerne l'établissement des décomptes de délais des envois taxés à des barèmes par zone, il apparaît nécessaire de remédier à l'imprécision des textes et de mettre les dispositions du tarif G.V. N° 6 en harmonie avec les dispositions de l'article 7 des Tarifs Généraux.

En outre, pour faciliter la lecture du tarif et éviter des erreurs ou omissions, le texte du renvoi(2) serait incorporé dans le § "Délais".

.....

PROPOSITION.- Dans ce but, la S.N.C.F. propose d'apporter les difications indiquées ci-après aux dispositions visées :

1°) Suppression des renvois 1) et 2) précités ;

2°) Modification, comme suit, du 2° alinéa du § "Délais" des conditions d'application des différents chapitres du tarif spécial G.V. n° 6 :

"Pour les expéditions taxées à des barèmes kilométriques, l'ex-"péditeur a le droit de se borner à demander l'itinéraire le "plus rapide; dans ce cas ..... "par l'itinéraire ainsi défini. Mais l'expéditeur aura dû "avertir la gare expéditrice par écrit douze heures (six heu-"res dans les grandes gares telles qu'elles sont définies à "l'Annexe II des Tarifs Généraux pour le transport des voya-"geurs, bagages et chiens) au moins avant le moment de la re-"mise.(le reste sans changement).

II.

Enoncé de la question - Prolongation jusqu'au 31 décembre 1941 des délais d'expédition, limités au 30 novembre, prévus par le tarif spécial G.V.6, chapitre Ier, pour l'application du barème spécial n° 6 aux envois de vins blancs doux, de primeurs en fûts par wagon de 5 tonnes.

Exposé - Le Syndicat des Négociants en vins de la région de Gaillac a demandé, de prolonger jusqu'au 31 décembre 1941, la période d'application du barème n° 6 aux vins blancs doux de primeur. Les expéditeurs justifient leur demande par le fait que cette année les vendanges ont commencé tardivement, les envois ont été retardés, en attente des autorisations d'expédition délivrées par les services du Ravitaillement. Les intéressés évaluent à environ 400 tonnes, soit la moitié du trafic de cette année, la quantité de vins blancs doux de primeur qui sera à expédier en décembre.

Proposition - En raison de l'intérêt que présente l'écoulement de la production des vins blancs doux de primeur, à la faveur d'une tarification appropriée, la S.N.C.F. propose de prolonger à titre exceptionnel, jusqu'au 31 décembre 1941, la période d'application du barème n° 6 aux vins blancs doux de primeur en fûts par wagon de 5 tonnes.

Etant donné le caractère particulier de la présente proposition, les autres renseignements habituellement fournis ne présentent pas d'intérêt.

NOTICE EXPLICATIVE

à l'appui de la proposition concernant le

tarif spécial G.V. n° 6

-:-:-:-:-

- I -

OBJET - Mise en concordance des dispositions du § "Délais" des conditions d'application des différents chapitres du tarif spécial G.V. n° 6 avec celles des tarifs généraux (article 7 Distances et Itinéraires) et suppression des renvois 1 et 2 du § Délais.

JUSTIFICATION DE LA PROPOSITION -

Faire cesser les difficultés auxquelles donnent lieu les textes actuels.

- II -

OBJET - Prolongation jusqu'au 31 décembre 1941 de la période d'application du barème n° 6 aux vins blancs doux de primeur en fûts, par wagon de 5 tonnes.

JUSTIFICATION DE LA PROPOSITION -

Faciliter l'écoulement d'une partie de la récolte, retardée par des vendanges tardives, et par les formalités de délivrance des autorisations d'expédition.

N O T E S P E C I A L E

pour Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications
à l'appui de la proposition concernant le Tarif Spécial
P.V. N° 7

-:-:-:-:-

Par dépêche C.F. 2 N° 5011 P du 8 juillet 1941, M. le Secrétaire d'Etat aux Communications a invité la S.N.C.F. à supprimer ou à suspendre les tarifications dont le maintien n'est plus justifié.

Pour répondre à cette invitation et pour les motifs exposés dans le tableau ci-joint, la Société Nationale des Chemins de fer français propose de suspendre l'application des dispositions du Tarif Spécial P.V. N°7 indiquées ci-après :

- Chapitre 6 § II
- Chapitre 7 § III
- Chapitre 8 § II B)
- Chapitre 8 § VI B)
- Chapitre 9 § II
- Chapitre 9 § IV
- Chapitre 11 § II A)
- Chapitre 17 § I
- Chapitre 17 § II
- Chapitre 102 § II
- Chapitre 111 B)
- Chapitre 112 § I
- Chapitre 112 § II
- Chapitre 114
- Chapitre 115
- Chapitre 152 B)

Etant donné le caractère particulier de cette proposition, les autres indications habituellement fournies dans la Note Spéciale ne présentent pas d'intérêt.

TARIF SPECIAL P.V. N° 7

Dispositions tarifaires dont la suspension est proposée

Chapitres et § §	Régions participantes	Analyse des dispositions	Date de mise en vigueur du tarif, et, le cas échéant des modifications qui y ont été apportées	Tonnages avant la mise en vigueur	Tonnages 1938	Tonnages du 1er Juillet au 31 Décembre 1940	Motifs de la création	Avis justifié concernant la suspension
6 § II	Ouest	Houille par rames de 100 T. de Rouen-Orléans à Rouen-Martainville	19-4-1935	3.000 T	550 T	Néant	Retenir à la voie ferrée un trafic qui devait être remis à une entreprise de camionnage.	Il s'agit d'un camionnage urbain qui devrait, normalement, être assuré par la route
7 § III	Nord	Combustibles minéraux de gares désignées sur Boulogne, Calais ou Dunkerque pour les ports français de l'Atlantique.	2-1-1934 27-3-1934	Néant	11.140 T	Néant	Venir en aide à la flotte charbonnière française dont la situation était difficile et permettre l'écoulement des stocks des Mines du Nord et du Pas-de-Calais par la voie ferrée et les ports de Dunkerque et de Calais au lieu de celle de Gand.	Les raisons qui ont motivé la création de la mesure ont disparu.
8 § II B)	Sud-Ouest	Agglomérés de houille, houille des Allées-Marines, Bayonne et Boucau à St-Jean-de-Luz.	30-11-1933	8.146 T	4.157 T	-	Combattre la concurrence routière	Trafic à faible distance
8 § VI B)	Sud-Ouest	Houille d'Albi-Madeleine à Castres (Tarn)	9-8-1935	6.000 T	7.650 T	-		
9 § II	Sud-Est	Agglomérés d'anthracite, de houille, houille, d'une houillère desservie par une gare de la Région Sud-Est à destination des usines de traitement des schistes bitumineux	10-4-1929	non évalué	10.000 T	4.500 T	Venir en aide à une usine de schistes bitumineux	Les raisons qui ont motivé la création de la mesure ont disparu.
9 § IV	Sud-Est	Coke de four, poussier de coke de four du bassin de la Loire à Tavaux	9-2-1934	4.000 T	2.000 T	2.800 T	Lutter contre la concurrence route et eau	Dispositions devenues sans objet en raison des nouvelles circonstances économiques
11 § II A)	Sud-Est Sud-Ouest	Agglomérés d'anthracite, de houille, houille de La Palisse-St-Prix, Varennes-sur-Allier à Vierzon, Montluçon et Saincaize.	15-4-1925	non évalué	3.300 T	19.500 T	Tarif à caractère économique	Les lignes des Chemins de fer de l'Allier aboutissant aux points de transit de La Palisse-St-Prix et Varennes-sur-Allier sont fermées.
17 § I	Nord, Ouest, et lignes de l'ancien réseau des Ceintures de Paris	Coke de four ou de gaz et poussier de coke de four ou de gaz de Gennevilliers à Sèvres-St-Cloud.	25-1-1935	Néant	14.943 T	851 T	Récupérer un trafic que les expéditeurs effectuaient à l'aide des camions leur appartenant.	La mesure intéresse un trafic à petite distance.
17 § II	- d° -	Coke de gaz et poussier de coke de gaz de La Plaine-St-Denis et Bécon-les-Bruyères à Montrouge-Châtillon.	14-10-1935	50.000 T	67.000 T	27.200 T	Maintenir à la voie ferrée un trafic que la Société du Gaz de Paris envisageait d'effectuer à l'aide de camions lui appartenant.	- d° -

Chapitres et §§	Régions participantes	Analyse des dispositions	Date de mise en vigueur du tarif, et, le cas échéant, des modifications qui y ont été apportées	Tonnages avant la mise en vigueur	Tonnages 1938	Tonnages du 1er Juillet au 31 Décembre 1940	Motifs de la création	Avis justifié concernant la suspension
102 § II	S.N.C.F.	Coke de four, poussier de coke de four d'une fabrique de coke de four à une gare desservant un point frontière situé entre Bray-Dunes et Vintimille.	15-4-1925	-	néant	néant	Faciliter l'exportation des transports de coke.	La mesure n'est plus utilisée depuis plusieurs années.
111 B)	Nord	Combustibles minéraux des mines du Nord et du Pas-de-Calais sur une gare de la Région Nord desservant un port de mer pour être embarqués à destination de l'Algérie, des Colonies et possessions françaises.	29-3-1931	non évalué	34.100 T	néant	Remédier à la situation difficile dans laquelle les houillères se trouvaient placées pour écouler leurs combustibles dans les Colonies du fait de la concurrence des combustibles étrangers.	Ces mesures ont perdu de leur intérêt étant donné les difficultés rencontrées dans l'approvisionnement de la Métropole en charbon.
112 § I	Est, Nord et Sud-Est	Agglomérés de houille, des houillères du Nord et du Pas-de-Calais sur la Suisse.	15-4-1928	43.000 T	6.807 T	néant	Permettre aux houillères du Nord et du Pas-de-Calais d'obtenir en Suisse certaines adjudications de briquettes.	
112 § II	Est, Nord et Sud-Est	Combustibles minéraux d'une houillère de la Moselle, du Nord ou du Pas-de-Calais à destination de la Suisse.	22-9-1935	270.000 T	9.290 T	néant	Permettre aux houillères françaises de lutter sur les marchés étrangers contre la concurrence des produits étrangers.	Cette mesure, qui n'a pas donné les résultats attendus, a perdu son intérêt et son maintien ne paraît plus justifié, le minimum de tonnage exigé n'étant pas susceptible d'être réalisé par les Mines expéditrices.
114	Ouest, Sud-Est, Sud-Ouest et lignes de l'ancien réseau des Ceintures de Paris	Coke de four, poussier de coke de four des Régions Ouest, Sud-Est, Sud-Ouest, à une gare Sud-Est desservant un point frontière pour l'exportation.	20-6-1926	non évalué	pas d'indications		- d° -	Les raisons qui ont motivé la création de cette mesure ont disparu et le maintien de celle-ci ne paraît plus justifié.
115	Est, Ouest, Sud-Est et Sud-Ouest	Combustibles minéraux des Régions Sud-Est, Sud-Ouest ou de lignes de la Région Ouest à une gare S.N.C.F. desservant un point frontière entre Delle et Vintimille ou entre Port-Bou et Irun.	15-4-1928	93.000 T	54.000 T	4.000 T	- d° -	- d° -
152 B)	S.N.C.F. et Chemin de fer de St-Georges de Commiers à La Mure	Agglomérés d'anthracite, anthracite du Villaret ou La Motte d'Aveillans sur la Suisse et l'Italie.	-	-	-	-	- d° -	- d° -

NOTICE EXPLICATIVE

à l'appui de la proposition concernant le Tarif Spécial P.V. N° 7

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

Objet de la proposition - Suspension des dispositions tarifaires prévues dans les chapitres et paragraphes du Tarif Spécial P.V. N° 7 indiqués ci-après :

Chapitre 6 § II -

Houille par rame de 100 T. de ROUEN-ORLEANS à ROUEN-MARTAINVILLE.

Chapitre 7 § III -

Combustibles minéraux de gares désignées sur BOULOGNE, CALAIS ou DUNKERQUE pour les ports français de l'Atlantique,

Chapitre 8 § II B) -

Agglomérés de houille, Houille de ALLEES-MARINES, BAYONNE et BOUCAU à St-JEAN-de-LUZ.

Chapitre 8 § VI B) -

Houille d'ALBI-MADELEINE à CASTRES (Tarn).

Chapitre 9 § II -

Agglomérés d'anthracite, de houille, houille d'une houillère desservie par une gare de la Région SUD-EST à destination des usines de traitement de schistes bitumineux.

Chapitre 9 § IV -

Coke de four, Poussier de coke de four du bassin de la Loire à Tavaux.

Chapitre 11 § II A)-

Agglomérés d'anthracite, de houille, Houille de La PALISSE-St-PRIX, VARENNES-sur-ALLIER à VIERZON, MONTLUÇON et SAINCAIZE.

Chapitre 17 § I -

Coke de four ou de gaz et poussier de coke de four ou de gaz de GENNEVILLIERS à SEVRES-St-CLOUD.

.....

Chapitre 17 § II -

Coke de gaz et Poussier de coke de gaz de La PLAINE-St-DENIS et BECON-les-BRUYERES à MONTROUGE-CHATILLON.

Chapitre 102 § II -

Coke de four, Poussier de coke de four d'une fabrique de coke de four à une gare desservant un point frontière situé entre BRAY-DUNES et VINTIMILLE.

Chapitre 111 B) -

Combustibles minéraux des Mines du Nord et du Pas-de-Calais sur une gare de la région NORD desservant un port de mer pour être embarqués à destination de l'Algérie, des Colonies et possessions françaises.

Chapitre 112 § I -

Agglomérés de houille, des houillères du Nord et du Pas-de-Calais sur la Suisse.

Chapitre 112 § II -

Combustibles minéraux d'une houillère de la Moselle, du Nord et du Pas-de-Calais à destination de la Suisse.

Chapitre 114 -

Coke de four, Poussier de coke de four des Régions Ouest, Sud-Est, Sud-Ouest à une gare Sud-Est desservant un point frontière pour l'exportation.

Chapitre 115 -

Combustibles minéraux des régions Sud-Est, Sud-Ouest et de lignes désignées de la Région Ouest à une gare de la S.N.C.F. desservant un point frontière situé entre DELLE-frontière et VINTIMILLE-frontière ou entre PORT-BOU et IRUN.

Chapitre 152 B)

Agglomérés d'anthracite, Anthracite du VILLARET ou La MOTTE-d'AVEILLANS sur la SUISSE et l'ITALIE.

Justification de la proposition. -

En raison des nouvelles circonstances économiques, ces dispositions sont devenues sans objet.

M/T

N O T I C E S P E C I A L E

pour

Monsieur le Ministre, Secrétaire d'Etat aux Communications

Enoncé de la question -

Modification des prix du parcours franco-allemand dans le tarif international pour le transport de combustibles minéraux de l'Allemagne sur l'Italie via Modane.

Exposé -

Les prix inscrits dans l'édition actuelle du tarif précité résultent de la soudure des taxes du parcours allemand à celles du tarif spécial P.V. Nº 7 réduites de 12% et appliquées sur les relations Wissembourg-Modane et Strasbourg-Modane. La répartition de ces prix laisse, pour le parcours Petit-Croix-Modane, une part de 5,25 RM (93,75 ffs) ou de 5,57 RM (99,60 ffs) par tonne, suivant que les transports passent par Wissembourg ou par Strasbourg.

La majoration générale de 10% des tarifs français survenue le 28 juillet dernier et l'extension, à la date du 1er Août, des tarifs allemands aux parcours situés dans les départements du Haut-Rhin et du Bas-Rhin, ont entraîné la révision des prix du tarif direct.

Après discussion avec les Administrations étrangères intéressées, il a été convenu que la taxe afférente au parcours Petit-Croix-Modane serait portée à 6,90 RM, soit 123,30 francs français.

Ce prix correspond à l'application des taxes du tarif P.V. 7, réduites de 12%, sur le parcours Petit-Croix-Modane Frontière.

La taxe revenant à la S.N.C.F. se trouve ainsi majorée d'un taux moyen de 1,50 RM par tonne ou 26,80 francs français; en tablant sur un tonnage mensuel de 150.000 tonnes, la modification proposée se traduit donc par un supplément de recettes d'environ 48 millions par an pour la S.N.C.F.

M/T

N O T I C E E X P L I C A T I V E

A l'appui de la proposition concernant la modification du tarif international pour le transport à petite vitesse de combustibles minéraux de l'Allemagne sur l'Italie via Modane.

I - Objet de la proposition -

Modification des prix en RM du parcours franco-allemand dans le tarif international pour le transport de combustibles minéraux de l'Allemagne sur l'Italie via Modane.

II - Justification de la proposition -

Relèvement de la part S.N.C.F. afférente au parcours de Petit-Croix-transit à Modane-frontière, pour tenir compte :

- d'une part, de la majoration générale de 10% des taxes S.N.C.F.,
- d'autre part, de l'extension des tarifs allemands aux parcours situés dans les départements du Haut-Rhin, et du Bas-Rhin.

CONSEIL D'ADMINISTRATION
du 12 NOV 1941
(Question N° II bis)

CONSEIL D'ADMINISTRATION

du 12 novembre 1941

Compte rendu de la délégation de pouvoirs
donnée par le Conseil d'Administration
dans sa séance du 6 novembre 1940

Affaires approuvées par le Directeur Général, en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués par le Président.

- Tarif spécial G.V. n° 3 : acceptation des envois de châtaignes en vrac aux prix et conditions de ce tarif.-

Les châtaignes et les marrons étant moins fragiles que certains fruits ou légumes - les oranges et les melons notamment - qui sont acceptés en vrac, il est proposé de les ajouter à la liste des denrées désignées au littera D du § IV des Conditions d'application communes aux différents chapitres du tarif spécial G.V.n° 3 comme pouvant être acceptées exceptionnellement, en vrac, par wagon chargé de 3 tonnes.

En outre, dans un but de simplification, nous proposons d'intituler le littera D de la façon suivante : "Fromages de gruyère, fruits et légumes en vrac".

- Tarif spécial G.V. n° 6

1°- Mise en concordance des dispositions du § "Délais" des conditions d'application des différents chapitres de ce tarif spécial avec celles des Tarifs Généraux (article 7) - Distances et itinéraires.-

Les dispositions dont il s'agit, telles qu'elles sont

.....

rédigées actuellement, semblent laisser aux expéditeurs la faculté de revendiquer l'itinéraire le plus rapide, lorsque cet itinéraire n'est pas concédé d'office par le chemin de fer, quel que soit le mode de taxation et, notamment, en cas d'application d'un barème par zone. Or, aux termes de l'article 7 des Tarifs Généraux, les dispositions relatives à l'acheminement des marchandises par un itinéraire détourné, sur la demande des expéditeurs, ne sont applicables qu'aux envois taxés sur la distance kilométrique. De plus, en cas d'application d'un barème établi par zone, il est impossible de calculer la taxe sur l'itinéraire rapide.

Pour ces raisons, et en vue d'éviter toutes difficultés, notamment en ce qui concerne les décomptes de délais des envois taxés par zone, nous proposons de préciser que le paragraphe en cause ne s'applique qu'aux transports taxés à des barèmes kilométriques.

Dans un but de simplification, le texte du renvoi (2) serait incorporé dans le corps dudit paragraphe.

2°- Prolongation du 30 novembre au 31 décembre 1941 des délais d'expédition prévus par le tarif spécial G.V. 6, chapitre 1er, pour l'application du barème spécial n° 6 aux envois de vins blancs doux de primeurs en fûts par wagon de 5 tonnes.-

Le Syndicat des Négociants en vins de la région de Gaillac a demandé que la période d'application du barème ci-dessus aux vins blancs doux de primeurs soit prolongée exceptionnellement cette année jusqu'au 31 décembre, afin de permettre l'écoulement de la production retardé par la date

tardive des vendanges et la nécessité d'obtenir les autorisations d'expéditions des Services du Ravitaillement : la quantité à expédier en décembre serait d'environ 400 tonnes, soit la moitié du trafic total de l'année.

La S.N.C.F. propose de donner satisfaction à cette demande, en raison de l'intérêt que présente l'écoulement des vins en question à la faveur d'une tarification appropriée.

- Tarif spécial P.V. n°7 : suspension de l'application des dispositions dont le maintien n'est plus justifié.

En exécution de la dépêche du 8 juillet 1941 de M. le Secrétaire d'Etat aux Communications, la S.N.C.F. propose de suspendre l'application de certaines dispositions du Tarif spécial P.V. n°7 qui sont devenues sans objet par suite des circonstances : les unes avaient pour objet de favoriser l'écoulement de la production houillère nationale, les autres concernaient des trafics disparus, enfin, d'autres se référaient à la lutte contre la concurrence routière.

- Tarif International pour le transport à petite vitesse des combustibles minéraux de l'Allemagne sur l'Italie via Modane : modification des prix en RM du parcours franco-allemand.

Les prix inscrits dans l'édition actuelle de ce tarif résultent de la soudure des taxes du parcours allemand à celles appliquées sur les relations Wissembourg-Modane ou Strasbourg-Modane, qui sont calculées aux conditions du tarif spécial P.V. n°7, réduites de 12%. La répartition de ces prix laisse à la S.N.C.F. pour le parcours Petit-Croix - Modane, une part

.....

de 5,25 RM (93,75 ffs) ou de 5,57 RM (60 ffs) par tonne, suivant que les transports passent par Wissembourg ou par Strasbourg.

La majoration générale de 10% des tarifs français survenue le 28 juillet dernier et l'extension, à la date du 1er août, des tarifs allemands aux parcours situés dans les départements du Haut-Rhin et du Bas-Rhin, ont entraîné la révision des prix du tarif direct.

Après discussion avec les Administrations étrangères intéressées, il a été convenu que la taxe afférente au parcours Petit-Croix - Modane serait portée à 6,90 RM, soit 123,30 fr. français.

Ce prix correspond à l'application des taxes du tarif P.V. 7, réduites de 12%, sur le parcours Petit-Croix - Modane frontière.

La taxe revenant à la S.N.C.F. se trouve ainsi majorée d'un taux moyen de 1,50 RM par tonne ou 26,80 francs français; en tablant sur un tonnage mensuel de 150.000 tonnes, la modification proposée se traduirait par un supplément annuel de recettes d'environ 48 millions.

NOTE SPECIALE

pour Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications à l'appui de la proposition concernant le tarif spécial G.V. N° 3.

Enoncé de la question -

La S.N.C.F. a été saisie par la Maison VERBAEYS-LALOUETTE,39, rue de Metz à Reims, d'une demande tendant à obtenir l'acceptation des envois de châtaignes en vrac, aux prix et conditions du tarif spécial G.V. N° 3.

Exposé -

La Maison VERBAEYS-LALOUETTE fait remarquer que les châtaignes sont moins fragiles que certains fruits ou légumes - les oranges et les melons notamment - qui sont acceptés en vrac, aux conditions du tarif précité.

Ce mode de transport ne paraissant pas susceptible d'entraîner des avaries, la S.N.C.F. a reconnu la possibilité de donner satisfaction à cette demande.

A cet effet, elle propose d'ajouter les châtaignes et également les marrons dans la liste des denrées désignées au littera D, du § IV, des Conditions d'application communes aux différents chapitres du tarif spécial G.V. N° 3 comme pouvant être acceptées, exceptionnellement, en vrac, par wagon chargé de 3 tonnes.

En outre, dans un but de simplification, elle propose d'intituler ledit littera D de la façon suivante : "Fromages de gruyère, fruits et légumes en vrac".

Etant donné le caractère particulier de cette proposition, les autres indications de la Note Spéciale ne présentent pas d'intérêt.

NOTICE EXPLICATIVE

à l'appui de la proposition concernant le tarif spécial G.V. N° 3.

Nature de la proposition -

Tarif spécial G.V. N° 3 - Conditions d'application communes aux différents chapitres - Titre IV - littera B.

- Addition des "Châtaignes et marrons" dans la liste des denrées pouvant être acceptées exceptionnellement en vrac, par wagon chargé de 3 tonnes.

- Substitution au titre actuel dudit littera D, du titre ci-après :

" D) Fromages de gruyère, fruits et légumes en vrac "

Objet de la proposition -

- Faciliter les transports de l'espèce.

- Simplifier les textes des tarifs.

NOTE SPECIALE

pour Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications
à l'appui de la proposition concernant
le tarif spécial G.V. 6

I.

OBJET - Mise en concordance des dispositions du § "Délais" des conditions d'application des différents chapitres du tarif spécial G.V.N°6, avec celles des Tarifs Généraux (article 7) Distances et itinéraires.

EXPOSE - Les trois premiers alinéas du paragraphe précité font connaître dans quelles conditions les marchandises taxées aux conditions du tarif G.V. N° 6 sont acheminées. Cet acheminement a lieu par les trains désignés par la S.N.C.F., à moins que les expéditeurs, pour bénéficier de délais plus réduits, revendiquent "l'itinéraire le plus rapide".

Le renvoi(1) précise notamment, à cet égard que: "les trains "désignés sont ceux qui emportent normalement la marchandise, étant "entendu que, pour avoir droit aux délais les plus réduits, les expé- "diteurs doivent revendiquer "l'itinéraire le plus rapide", sauf dans "les cas exceptionnels où le chemin de fer effectue d'office des "transports par cet itinéraire".

A la lettre, les dispositions de ces alinéas visent tous les transports de boissons, quel que soit le poids de l'expédition. Par suite, la rédaction du renvoi(1) pourrait permettre de soutenir que les expéditeurs ont la possibilité de revendiquer l'itinéraire le plus rapide, pour les envois taxés à un barème par zone, lorsque cet itinéraire n'est pas concédé d'office par le chemin de fer.

Cette interprétation ne peut être considérée comme exacte, car:

- d'une part, le chemin de fer n'aurait pas la possibilité, s'agissant d'un barème applicable par zone, de calculer la taxe d'après l'itinéraire rapide ;

- d'autre part, elle serait contraire à l'article 7 des Tarifs Généraux, qui précise, notamment, que les dispositions relatives aux transports acheminés par un itinéraire détourné, demandé par l'expéditeur, ne sont pas applicables aux envois dont les prix de transport sont calculés sur d'autres bases que la distance kilométrique.

Il en résulte que, dans la situation actuelle, seuls, les envois taxés à un barème kilométrique sont susceptibles de bénéficier de l'itinéraire rapide.

En vue d'éviter toute difficulté, notamment en ce qui concerne l'établissement des décomptes de délais des envois taxés à des barèmes par zone, il apparaît nécessaire de remédier à l'imprécision des textes et de mettre les dispositions du tarif G.V. N° 6 en harmonie avec les dispositions de l'article 7 des Tarifs Généraux.

En outre, pour faciliter la lecture du tarif et éviter des erreurs ou omissions, le texte du renvoi(2) serait incorporé dans le § "Délais".

.....

PROPOSITION.- Dans ce but, la S.N.C.F. propose d'apporter les modifications indiquées ci-après aux dispositions visées :

1°) Suppression des renvois 1) et 2) précités ;

2°) Modification, comme suit, du 2° alinéa du § "Délais" des conditions d'application des différents chapitres du tarif spécial G.V. n° 6 :

"Pour les expéditions taxées à des barèmes kilométriques, l'ex-
"péditeur a le droit de se borner à demander l'itinéraire le
"plus rapide; dans ce cas .....
"par l'itinéraire ainsi défini. Mais l'expéditeur aura dû
"avertir la gare expéditrice par écrit douze heures (six heu-
"res dans les grandes gares telles qu'elles sont définies à
"l'Annexe II des Tarifs Généraux pour le transport des voya-
"geurs, bagages et chiens) au moins avant le moment de la re-
"mise.(le reste sans changement).

II.

Enoncé de la question - Prolongation jusqu'au 31 décembre 1941 des délais d'expédition, limités au 30 novembre, prévus par le tarif spécial G.V.6, chapitre Ier, pour l'application du barème spécial n° 6 aux envois de vins blancs doux, de primeurs en fûts par wagon de 5 tonnes.

Exposé - Le Syndicat des Négociants en vins de la région de Gaillac a demandé, de prolonger jusqu'au 31 décembre 1941, la période d'application du barème n° 6 aux vins blancs doux de primeur. Les expéditeurs justifient leur demande par le fait que cette année les vendanges ont commencé tardivement, les envois ont été retardés, en attente des autorisations d'expédition délivrées par les services du Ravitaillement. Les intéressés évaluent à environ 400 tonnes, soit la moitié du trafic de cette année, la quantité de vins blancs doux de primeur qui sera à expédier en décembre.

Proposition - En raison de l'intérêt que présente l'écoulement de la production des vins blancs doux de primeur, à la faveur d'une tarification appropriée, la S.N.C.F. propose de prolonger à titre exceptionnel, jusqu'au 31 décembre 1941, la période d'application du barème n° 6 aux vins blancs doux de primeur en fûts par wagon de 5 tonnes.

Etant donné le caractère particulier de la présente proposition, les autres renseignements habituellement fournis ne présentent pas d'intérêt.

NOTICE EXPLICATIVE

à l'appui de la proposition concernant le
tarif spécial G.V. n° 6

-:-:-:-:-

- I -

OBJET - Mise en concordance des dispositions du § "Délais" des conditions d'application des différents chapitres du tarif spécial G.V. n° 6 avec celles des tarifs généraux (Article 7 Distances et Itinéraires) et suppression des renvois 1 et 2 du § Délais.

JUSTIFICATION DE LA PROPOSITION -

Faire cesser les difficultés auxquelles donnent lieu les textes actuels.

- II -

OBJET - Prolongation jusqu'au 31 décembre 1941 de la période d'application du barème n° 6 aux vins blancs doux de primeur en fûts, par wagon de 5 tonnes.

JUSTIFICATION DE LA PROPOSITION -

Faciliter l'écoulement d'une partie de la récolte, retardée par des vendanges tardives, et par les formalités de délivrance des autorisations d'expédition.

N O T E S P E C I A L E

pour Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications
à l'appui de la proposition concernant le Tarif Spécial
P.V. N° 7

-:-:-:-:-

Par dépêche C.F. 2 N° 5011 P du 8 juillet 1941, M. le Secrétaire d'Etat aux Communications a invité la S.N.C.F. à supprimer ou à suspendre les tarifications dont le maintien n'est plus justifié.

Pour répondre à cette invitation et pour les motifs exposés dans le tableau ci-joint, la Société Nationale des Chemins de fer français propose de suspendre l'application des dispositions du Tarif Spécial P.V. N°7 indiquées ci-après :

- Chapitre 6 § II
- Chapitre 7 § III
- Chapitre 8 § II B)
- Chapitre 8 § VI B)
- Chapitre 9 § II
- Chapitre 9 § IV
- Chapitre 11 § II A)
- Chapitre 17 § I
- Chapitre 17 § II
- Chapitre 102 § II
- Chapitre 111 B)
- Chapitre 112 § I
- Chapitre 112 § II
- Chapitre 114
- Chapitre 115
- Chapitre 152 B)

Etant donné le caractère particulier de cette proposition, les autres indications habituellement fournies dans la Note Spéciale ne présentent pas d'intérêt.

TARIF SPECIAL P.V. N° 7

Dispositions tarifaires dont la suspension est proposée

Chapitres et § §	Régions participantes	Analyse des dispositions	Date de mise en vigueur du tarif, et, le cas échéant des modifications qui y ont été apportées	Tonnages avant la mise en vigueur	Tonnages 1938	Tonnages du 1° Juillet au 31 Décembre 1940	Motifs de la création	Avis justifié concernant la suspension
6 § II	Ouest	Houille par rames de 100 T. de Rouen-Orléans à Rouen-Martainville	19-4-1935	3.000 T	550 T	Néant	Retenir à la voie ferrée un trafic qui devait être remis à une entreprise de camionnage.	Il s'agit d'un camionnage urbain qui devrait, normalement, être assuré par la route
7 § III	Nord	Combustibles minéraux de gares désignées sur Boulogne, Calais ou Dunkerque pour les ports français de l'Atlantique.	2-1-1934 27-3-1934	Néant	11.140 T	Néant	Venir en aide à la flotte charbonnière française dont la situation était difficile et permettre l'écoulement des stocks des Mines du Nord et du Pas-de-Calais par la voie ferrée et les ports de Dunkerque et de Calais au lieu de celle de Gand.	Les raisons qui ont motivé la création de la mesure ont disparu.
8 § II B)	Sud-Ouest	Agglomérés de houille, houille des Allées-Marines, Bayonne et Boucau à St-Jean-de-Luz.	30-11-1933	8.146 T	4.157 T	-	Combattre la concurrence routière	Trafic à faible distance
8 § VI B)	Sud-Ouest	Houille d'Albi-Madeleine à Castres (Tarn)	9-8-1935	6.000 T	7.650 T	-		
9 § II	Sud-Est	Agglomérés d'anthracite, de houille, houille, d'une houillère desservie par une gare de la Région Sud-Est à destination des usines de traitement des schistes bitumineux	10-4-1929	non évalué	10.000 T	4.500 T	Venir en aide à une usine de schistes bitumineux	Les raisons qui ont motivé la création de la mesure ont disparu.
9 § IV	Sud-Est	Coke de four, poussier de coke de four du bassin de la Loire à Tavaux	9-2-1934	4.000 T	2.000 T	2.800 T	Lutter contre la concurrence route et eau	Dispositions devenues sans objet en raison des nouvelles circonstances économiques
11 § II A)	Sud-Est Sud-Ouest	Agglomérés d'anthracite, de houille, houille de La Palisse-St-Prix, Varennes-sur-Allier à Vierzon, Montluçon et Saincaize.	15-4-1925	non évalué	3.300 T	19.500 T	Tarif à caractère économique	Les lignes des Chemins de fer de l'Allier aboutissant aux points de transit de La Palisse-St-Prix et Varennes-sur-Allier sont fermées.
17 § I	Nord, Ouest, et lignes de l'ancien réseau des Ceintures de Paris	Coke de four ou de gaz et poussier de coke de four ou de gaz de Gennevilliers à Sèvres-St-Cloud.	25-1-1935	Néant	14.943 T	851 T	Récupérer un trafic que les expéditeurs effectuaient à l'aide des camions leur appartenant.	La mesure intéresse un trafic à petite distance.
17 § II	- d° -	Coke de gaz et poussier de coke de gaz de La Plaine-St-Denis et Bécon-les-Bruyères à Montrouge-Châtillon.	14-10-1935	50.000 T	67.000 T	27.200 T	Maintenir à la voie ferrée un trafic que la Société du Gaz de Paris envisageait d'effectuer à l'aide de camions lui appartenant.	- d° -

Chapitres et §§	Régions participantes	Analyse des dispositions	Date de mise en vigueur du tarif, et, le cas échéant, des modifications qui y ont été apportées	Tonnages avant la mise en vigueur	Tonnages 1938	Tonnages du 1er Juillet au 31 Décembre 1940	Motifs de la création	Avis justifié concernant la suspension
102 § II	S.N.C.F.	Coke de four, poussier de coke de four d'une fabrique de coke de four à une gare desservant un point frontière situé entre Bray-Dunes et Vintimille.	15-4-1925	-	néant	néant	Faciliter l'exportation des transports de coke.	La mesure n'est plus utilisée depuis plusieurs années.
111 B)	Nord	Combustibles minéraux des Mines du Nord et du Pas-de-Calais sur une gare de la Région Nord desservant un port de mer pour être embarqués à destination de l'Algérie, des Colonies et possessions françaises.	29-3-1931	non évalué	34.100T	néant	Remédier à la situation difficile dans laquelle les houillères se trouvaient placées pour écouler leurs combustibles dans les Colonies du fait de la concurrence des combustibles étrangers.	Ces mesures ont perdu de leur intérêt étant donné les difficultés rencontrées dans l'approvisionnement de la Métropole en charbon.
112 § I	Est, Nord et Sud-Est	Agglomérés de houille, des houillères du Nord et du Pas-de-Calais sur la Suisse.	15-4-1928	43.000T	6.807T	néant	Permettre aux houillères du Nord et du Pas-de-Calais d'obtenir en Suisse certaines adjudications de briquettes.	
112 § II	Est, Nord et Sud-Est	Combustibles minéraux d'une houillère de la Moselle, du Nord ou du Pas-de-Calais à destination de la Suisse.	22-9-1935	270.000T	9.290T	néant	Permettre aux houillères françaises de lutter sur les marchés étrangers contre la concurrence des produits étrangers.	Cette mesure, qui n'a pas donné les résultats attendus, a perdu son intérêt et son maintien ne paraît plus justifié, le minimum de tonnage exigé n'étant pas susceptible d'être réalisé par les Mines expéditrices.
114	Ouest, Sud-Est, Sud-Ouest et lignes de l'ancien réseau des Ceintures de Paris	Coke de four, poussier de coke de four des Régions Ouest, Sud-Est, Sud-Ouest, à une gare Sud-Est desservant un point frontière pour l'exportation.	20-6-1926	non évalué	pas d'indications		- d° -	Les raisons qui ont motivé la création de cette mesure ont disparu et le maintien de celle-ci ne paraît plus justifié.
115	Est, Ouest, Sud-Est et Sud-Ouest	Combustibles minéraux des Régions Sud-Est, Sud-Ouest ou de lignes de la Région Ouest à une gare S.N.C.F. desservant un point frontière entre Delle et Vintimille ou entre Port-Bou et Irun.	15-4-1928	93.000T	54.000T	4.000T	- d° -	- d° -
152 B)	S.N.C.F. et Chemin de fer de St-Georges de Commiers à La Mure	Agglomérés d'anthracite, anthracite du Villaret ou La Motte d'Aveillans sur la Suisse et l'Italie.	-	-	-	-	- d° -	- d° -

RB/

NOTICE EXPLICATIVE

à l'appui de la proposition concernant le Tarif Spécial P.V. N° 7

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

Objet de la proposition - Suspension des dispositions tarifaires prévues dans les chapitres et paragraphes du Tarif Spécial P.V. N° 7 indiqués ci-après :

Chapitre 6 § II -

Houille par rame de 100 T. de ROUEN-ORLEANS à ROUEN-MARTAINVILLE.

Chapitre 7 § III -

Combustibles minéraux de gares désignées sur BOULOGNE, CALAIS ou DUNKERQUE pour les ports français de l'Atlantique,

Chapitre 8 § II B) -

Agglomérés de houille, Houille de ALLEES-MARINES, BAYONNE et BOUCAU à St-JEAN-de-LUZ.

Chapitre 8 § VI B) -

Houille d'ALBI-MADELEINE à CASTRES (Tarn).

Chapitre 9 § II -

Agglomérés d'anthracite, de houille, houille d'une houillère desservie par une gare de la Région SUD-EST à destination des usines de traitement de schistes bitumineux.

Chapitre 9 § IV -

Coke de four, Poussier de coke de four du bassin de la Loire à Tavaux.

Chapitre 11 § II A)-

Agglomérés d'anthracite, de houille, Houille de La PALISSE-St-PRIX, VARENNES-sur-ALLIER à VIERZON, MONTLUÇON et SAINCAIZE.

Chapitre 17 § I -

Coke de four ou de gaz et poussier de coke de four ou de gaz de GENNEVILLIERS à SEVRES-St-CLOUD.

.....

Chapitre 17 § II -

Coke de gaz et Poussier de coke de gaz de La PLAINE-St-DENIS et BECON-les-BRUYERES à MONTROUGE-CHATILLON.

Chapitre 102 § II -

Coke de four, Poussier de coke de four d'une fabrique de coke de four à une gare desservant un point frontière situé entre BRAY-DUNES et VINTIMILLE.

Chapitre 111 B) -

Combustibles minéraux des Mines du Nord et du Pas-de-Calais sur une gare de la région NORD desservant un port de mer pour être embarqués à destination de l'Algérie, des Colonies et possessions françaises.

Chapitre 112 § I -

Agglomérés de houille, des houillères du Nord et du Pas-de-Calais sur la Suisse.

Chapitre 112 § II -

Combustibles minéraux d'une houillère de la Moselle, du Nord et du Pas-de-Calais à destination de la Suisse.

Chapitre 114 -

Coke de four, Poussier de coke de four des Régions Ouest, Sud-Est, Sud-Ouest à une gare Sud-Est desservant un point frontière pour l'exportation.

Chapitre 115 -

Combustibles minéraux des régions Sud-Est, Sud-Ouest et de lignes désignées de la Région Ouest à une gare de la S.N.C.F. desservant un point frontière situé entre DELLE-frontière et VINTIMILLE-frontière ou entre PORT-BOU et IRUN.

Chapitre 152 B)

Agglomérés d'anthracite, Anthracite du VILLARET ou La MOTTE-d'AVEILLANS sur la SUISSE et l'ITALIE.

Justification de la proposition. -

En raison des nouvelles circonstances économiques, ces dispositions sont devenues sans objet.

M/T

N O T I C E S P E C I A L E

pour
Monsieur le Ministre, Secrétaire d'Etat aux Communications

Enoncé de la question -

Modification des prix du parcours franco-allemand dans le tarif international pour le transport de combustibles minéraux de l'Allemagne sur l'Italie via Modane.

Exposé -

Les prix inscrits dans l'édition actuelle du tarif précité résultent de la soudure des taxes du parcours allemand à celles du tarif spécial P.V. Nº 7 réduites de 12% et appliquées sur les relations Wissembourg-Modane et Strasbourg-Modane. La répartition de ces prix laisse, pour le parcours Petit-Croix-Modane, une part de 5,25 RM (93,75 ffs) ou de 5,57 RM (99,60 ffs) par tonne, suivant que les transports passent par Wissembourg ou par Strasbourg.

La majoration générale de 10% des tarifs français survenue le 28 juillet dernier et l'extension, à la date du 1er Août, des tarifs allemands aux parcours situés dans les départements du Haut-Rhin et du Bas-Rhin, ont entraîné la révision des prix du tarif direct.

Après discussion avec les Administrations étrangères intéressées, il a été convenu que la taxe afférente au parcours Petit-Croix-Modane serait portée à 6,90 RM, soit 123,30 francs français.

Ce prix correspond à l'application des taxes du tarif P.V. 7, réduites de 12%, sur le parcours Petit-Croix-Modane Frontière.

La taxe revenant à la S.N.C.F. se trouve ainsi majorée d'un taux moyen de 1,50 RM par tonne ou 26,80 francs français; en tablant sur un tonnage mensuel de 150.000 tonnes, la modification proposée se traduit donc par un supplément de recettes d'environ 48 millions par an pour la S.N.C.F.

M/T

N O T I C E E X P L I C A T I V E

A l'appui de la proposition concernant la modification du tarif international pour le transport à petite vitesse de combustibles minéraux de l'Allemagne sur l'Italie via Modane.

I - Objet de la proposition -

Modification des prix en RM du parcours franco-allemand dans le tarif international pour le transport de combustibles minéraux de l'Allemagne sur l'Italie via Modane.

II - Justification de la proposition -

Relèvement de la part S.N.C.F. afférente au parcours de Petit-Croix-transit à Modane-frontière, pour tenir compte :

- d'une part, de la majoration générale de 10% des taxes S.N.C.F.,
- d'autre part, de l'extension des tarifs allemands aux parcours situés dans les départements du Haut-Rhin, et du Bas-Rhin.

CONSEIL D'ADMINISTRATION
du 12 NOV 1941
(Question N° II bis)

CONSEIL D'ADMINISTRATION

du 12 novembre 1941

Compte rendu de la délégation de pouvoirs
donnée par le Conseil d'Administration
dans sa séance du 6 novembre 1940

Affaires approuvées par le Directeur Général, en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués par le Président.

- Tarif spécial G.V. n° 3 : acceptation des envois de châtaignes en vrac aux prix et conditions de ce tarif.-

Les châtaignes et les marrons étant moins fragiles que certains fruits ou légumes - les oranges et les melons notamment - qui sont acceptés en vrac, il est proposé de les ajouter à la liste des denrées désignées au littera D du § IV des Conditions d'application communes aux différents chapitres du tarif spécial G.V.n° 3 comme pouvant être acceptées exceptionnellement, en vrac, par wagon chargé de 3 tonnes.

En outre, dans un but de simplification, nous proposons d'intituler le littera D de la façon suivante : "Fromages de gruyère, fruits et légumes en vrac".

- Tarif spécial G.V. n° 6

1°- Mise en concordance des dispositions du § "Délais" des conditions d'application des différents chapitres de ce tarif spécial avec celles des Tarifs Généraux (article 7) - Distances et itinéraires.-

Les dispositions dont il s'agit, telles qu'elles sont

rédigées actuellement, semblent laisser aux expéditeurs la faculté de revendiquer l'itinéraire le plus rapide, lorsque cet itinéraire n'est pas concédé d'office par le chemin de fer, quel que soit le mode de taxation et, notamment, en cas d'application d'un barème par zone. Or, aux termes de l'article 7 des Tarifs Généraux, les dispositions relatives à l'acheminement des marchandises par un itinéraire détourné, sur la demande des expéditeurs, ne sont applicables qu'aux envois taxés sur la distance kilométrique. De plus, en cas d'application d'un barème établi par zone, il est impossible de calculer la taxe sur l'itinéraire rapide.

Pour ces raisons, et en vue d'éviter toutes difficultés, notamment en ce qui concerne les décomptes de délais des envois taxés par zone, nous proposons de préciser que le paragraphe en cause ne s'applique qu'aux transports taxés à des barèmes kilométriques.

Dans un but de simplification, le texte du renvoi (2) serait incorporé dans le corps dudit paragraphe.

2°- Prolongation du 30 novembre au 31 décembre 1941 des délais d'expédition prévus par le tarif spécial G.V. 6, chapitre 1er, pour l'application du barème spécial n° 6 aux envois de vins blancs doux de primeurs en fûts par wagon de 5 tonnes.-

Le Syndicat des Négociants en vins de la région de Gaillac a demandé que la période d'application du barème ci-dessus aux vins blancs doux de primeurs soit prolongée exceptionnellement cette année jusqu'au 31 décembre, afin de permettre l'écoulement de la production retardé par la date

tardive des vendanges et la nécessité d'obtenir les autorisations d'expéditions des Services du Ravitaillement : la quantité à expédier en décembre serait d'environ 400 tonnes, soit la moitié du trafic total de l'année.

La S.N.C.F. propose de donner satisfaction à cette demande, en raison de l'intérêt que présente l'écoulement des vins en question à la faveur d'une tarification appropriée.

- Tarif spécial P.V. n°7 : suspension de l'application des dispositions dont le maintien n'est plus justifié.

En exécution de la dépêche du 8 juillet 1941 de M. le Secrétaire d'Etat aux Communications, la S.N.C.F. propose de suspendre l'application de certaines dispositions du Tarif spécial P.V. n°7 qui sont devenues sans objet par suite des circonstances : les unes avaient pour objet de favoriser l'écoulement de la production houillère nationale, les autres concernaient des trafics disparus, enfin, d'autres se référaient à la lutte contre la concurrence routière.

- Tarif International pour le transport à petite vitesse des combustibles minéraux de l'Allemagne sur l'Italie via Modane : modification des prix en RM du parcours franco-allemand.

Les prix inscrits dans l'édition actuelle de ce tarif résultent de la soudure des taxes du parcours allemand à celles appliquées sur les relations Wissembourg-Modane ou Strasbourg-Modane, qui sont calculées aux conditions du tarif spécial P.V. n°7, réduites de 12%. La répartition de ces prix laisse à la S.N.C.F. pour le parcours Petit-Croix - Modane, une part

.....

de 5,25 RM (93,75 ffs) ou de 5,57 RM (60 ffs) par tonne, suivant que les transports passent par Wissembourg ou par Strasbourg.

La majoration générale de 10% des tarifs français survenue le 28 juillet dernier et l'extension, à la date du 1er août, des tarifs allemands aux parcours situés dans les départements du Haut-Rhin et du Bas-Rhin, ont entraîné la révision des prix du tarif direct.

Après discussion avec les Administrations étrangères intéressées, il a été convenu que la taxe afférente au parcours Petit-Croix - Modane serait portée à 6,90 RM, soit 123,30 fr. français.

Ce prix correspond à l'application des taxes du tarif P.V. 7, réduites de 12%, sur le parcours Petit-Croix - Modane frontière.

La taxe revenant à la S.N.C.F. se trouve ainsi majorée d'un taux moyen de 1,50 RM par tonne ou 26,80 francs français; en tablant sur un tonnage mensuel de 150.000 tonnes, la modification proposée se traduirait par un supplément annuel de recettes d'environ 48 millions.

NOTE SPECIALE

pour Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications à l'appui de la proposition concernant le tarif spécial G.V. N° 3.

Enoncé de la question -

La S.N.C.F. a été saisie par la Maison VERBAEYS-LALOUETTE,39, rue de Metz à Reims, d'une demande tendant à obtenir l'acceptation des envois de châtaignes en vrac, aux prix et conditions du tarif spécial G.V. N° 3.

Exposé -

La Maison VERBAEYS-LALOUETTE fait remarquer que les châtaignes sont moins fragiles que certains fruits ou légumes - les oranges et les melons notamment - qui sont acceptés en vrac, aux conditions du tarif précité.

Ce mode de transport ne paraissant pas susceptible d'entraîner des avaries, la S.N.C.F. a reconnu la possibilité de donner satisfaction à cette demande.

A cet effet, elle propose d'ajouter les châtaignes et également les marrons dans la liste des denrées désignées au littera D, du § IV, des Conditions d'application communes aux différents chapitres du tarif spécial G.V. N° 3 comme pouvant être acceptées, exceptionnellement, en vrac, par wagon chargé de 3 tonnes.

En outre, dans un but de simplification, elle propose d'intituler ledit littera D de la façon suivante : "Fromages de gruyère, fruits et légumes en vrac".

Etant donné le caractère particulier de cette proposition, les autres indications de la Note Spéciale ne présentent pas d'intérêt.

NOTICE EXPLICATIVE

à l'appui de la proposition concernant le tarif spécial G.V. N° 3.

Nature de la proposition -

Tarif spécial G.V. N° 3 - Conditions d'application communes aux différents chapitres - Titre IV - littera D.

- Addition des "Châtaignes et marrons" dans la liste des denrées pouvant être acceptées exceptionnellement en vrac, par wagon chargé de 3 tonnes.

- Substitution au titre actuel dudit littera D, du titre ci-après :

" D) Fromages de gruyère, fruits et légumes en vrac "

Objet de la proposition -

- Faciliter les transports de l'espèce.

- Simplifier les textes des tarifs.

NOTE SPECIALE

pour Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications
à l'appui de la proposition concernant
le tarif spécial G.V. 6

I.

OBJET - Mise en concordance des dispositions du § "Délais" des conditions d'application des différents chapitres du tarif spécial G.V.N°6, avec celles des Tarifs Généraux (article 7) Distances et itinéraires.

EXPOSÉ - Les trois premiers alinéas du paragraphe précité font connaître dans quelles conditions les marchandises taxées aux conditions du tarif G.V. N° 6 sont acheminées. Cet acheminement a lieu par les trains désignés par la S.N.C.F., à moins que les expéditeurs, pour bénéficier de délais plus réduits, revendiquent "l'itinéraire le plus rapide".

Le renvoi(1) précise notamment, à cet égard que: "les trains "désignés sont ceux qui emportent normalement la marchandise, étant "entendu que, pour avoir droit aux délais les plus réduits, les expé- "diteurs doivent revendiquer "l'itinéraire le plus rapide", sauf dans "les cas exceptionnels où le chemin de fer effectue d'office des "transports par cet itinéraire".

A la lettre, les dispositions de ces alinéas visent tous les transports de boissons, quel que soit le poids de l'expédition. Par suite, la rédaction du renvoi(1) pourrait permettre de soutenir que les expéditeurs ont la possibilité de revendiquer l'itinéraire le plus rapide, pour les envois taxés à un barème par zone, lorsque cet itinéraire n'est pas concédé d'office par le chemin de fer.

Cette interprétation ne peut être considérée comme exacte, car:

- d'une part, le chemin de fer n'aurait pas la possibilité, s'agissant d'un barème applicable par zone, de calculer la taxe d'après l'itinéraire rapide ;

- d'autre part, elle serait contraire à l'article 7 des Tarifs Généraux, qui précise, notamment, que les dispositions relatives aux transports acheminés par un itinéraire détourné, demandé par l'expéditeur, ne sont pas applicables aux envois dont les prix de transport sont calculés sur d'autres bases que la distance kilométrique.

Il en résulte que, dans la situation actuelle, seuls, les envois taxés à un barème kilométrique sont susceptibles de bénéficier de l'itinéraire rapide.

En vue d'éviter toute difficulté, notamment en ce qui concerne l'établissement des décomptes de délais des envois taxés à des barèmes par zone, il apparaît nécessaire de remédier à l'imprécision des textes et de mettre les dispositions du tarif G.V. N° 6 en harmonie avec les dispositions de l'article 7 des Tarifs Généraux.

En outre, pour faciliter la lecture du tarif et éviter des erreurs ou omissions, le texte du renvoi(2) serait incorporé dans le § "Délais".

.....

PROPOSITION.- Dans ce but, la S.N.C.F. propose d'apporter les difications indiquées ci-après aux dispositions visées :

1°) Suppression des renvois 1) et 2) précités ;

2°) Modification, comme suit, du 2° alinéa du § "Délais" des conditions d'application des différents chapitres du tarif spécial G.V. n° 6 :

"Pour les expéditions taxées à des barèmes kilométriques, l'ex-"péditeur a le droit de se borner à demander l'itinéraire le "plus rapide; dans ce cas ..... "par l'itinéraire ainsi défini. Mais l'expéditeur aura dû "avertir la gare expéditrice par écrit douze heures (six heu-"res dans les grandes gares telles qu'elles sont définies à "l'Annexe II des Tarifs Généraux pour le transport des voya-"geurs, bagages et chiens) au moins avant le moment de la re-"mise.(le reste sans changement).

II.

Enoncé de la question - Prolongation jusqu'au 31 décembre 1941 des délais d'expédition, limités au 30 novembre, prévus par le tarif spécial G.V.6, chapitre Ier, pour l'application du barème spécial n° 6 aux envois de vins blancs doux, de primeurs en fûts par wagon de 5 tonnes.

Exposé - Le Syndicat des Négociants en vins de la région de Gaillac a demandé, de prolonger jusqu'au 31 décembre 1941, la période d'application du barème n° 6 aux vins blancs doux de primeur. Les expéditeurs justifient leur demande par le fait que cette année les vendanges ont commencé tardivement, les envois ont été retardés, en attente des autorisations d'expédition délivrées par les services du Ravitaillement. Les intéressés évaluent à environ 400 tonnes, soit la moitié du trafic de cette année, la quantité de vins blancs doux de primeur qui sera à expédier en décembre.

Proposition - En raison de l'intérêt que présente l'écoulement de la production des vins blancs doux de primeur, à la faveur d'une tarification appropriée, la S.N.C.F. propose de prolonger à titre exceptionnel, jusqu'au 31 décembre 1941, la période d'application du barème n° 6 aux vins blancs doux de primeur en fûts par wagon de 5 tonnes.

Etant donné le caractère particulier de la présente proposition, les autres renseignements habituellement fournis ne présentent pas d'intérêt.

NOTICE EXPLICATIVE

à l'appui de la proposition concernant le

tarif spécial G.V. n° 6

-:-:-:-:-

- I -

OBJET - Mise en concordance des dispositions du § "Délais" des conditions d'application des différents chapitres du tarif spécial G.V. n° 6 avec celles des tarifs généraux (article 7 Distances et Itinéraires) et suppression des renvois 1 et 2 du § Délais.

JUSTIFICATION DE LA PROPOSITION -

Faire cesser les difficultés auxquelles donnent lieu les textes actuels.

- II -

OBJET - Prolongation jusqu'au 31 décembre 1941 de la période d'application du barème n° 6 aux vins blancs doux de primeur en fûts, par wagon de 5 tonnes.

JUSTIFICATION DE LA PROPOSITION -

Faciliter l'écoulement d'une partie de la récolte, retardée par des vendanges tardives, et par les formalités de délivrance des autorisations d'expédition.

N O T E S P E C I A L E

pour Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications
à l'appui de la proposition concernant le Tarif Spécial
P.V. N° 7

-:-:-:-:-

Par dépêche C.F. 2 N° 5011 P du 8 juillet 1941, M. le Secrétaire d'Etat aux Communications a invité la S.N.C.F. à supprimer ou à suspendre les tarifications dont le maintien n'est plus justifié.

Pour répondre à cette invitation et pour les motifs exposés dans le tableau ci-joint, la Société Nationale des Chemins de fer français propose de suspendre l'application des dispositions du Tarif Spécial P.V. N°7 indiquées ci-après :

- Chapitre 6 § II	- Chapitre 17 § II
- Chapitre 7 § III	- Chapitre 102 § II
- Chapitre 8 § II B)	- Chapitre 111 B)
- Chapitre 8 § VI B)	- Chapitre 112 § I
- Chapitre 9 § II	- Chapitre 112 § II
- Chapitre 9 § IV	- Chapitre 114
- Chapitre 11 § II A)	- Chapitre 115
- Chapitre 17 § I	- Chapitre 152 B)

Etant donné le caractère particulier de cette proposition, les autres indications habituellement fournies dans la Note Spéciale ne présentent pas d'intérêt.

TARIF SPECIAL P.V. N° 7

Dispositions tarifaires dont la suspension est proposée

Chapitres et § §	Régions participantes	Analyse des dispositions	Date de mise en vigueur du tarif, et, le cas échéant des modifications qui y ont été apportées	Tonnages avant la mise en vigueur	Tonnages 1939	Tonnages du 1° Juillet au 31 Décembre 1940	Motifs de la création	Avis justifié concernant la suspension
6 § II	Ouest	Houille par rames de 100 T. de Rouen-Orléans à Rouen-Martainville	19-4-1935	3.000 T	550 T	Néant	Retenir à la voie ferrée un trafic qui devait être remis à une entreprise de camionnage.	Il s'agit d'un camionnage urbain qui devrait, normalement, être assuré par la route
7 § III	Nord	Combustibles minéraux de gares désignées sur Boulogne, Calais ou Dunkerque pour les ports français de l'Atlantique.	2-1-1934 27-3-1934	Néant	11.140 T	Néant	Venir en aide à la flotte charbonnière française dont la situation était difficile et permettre l'écoulement des stocks des mines du Nord et du Pas-de-Calais par la voie ferrée et les ports de Dunkerque et de Calais au lieu de celle de Gand.	Les raisons qui ont motivé la création de la mesure ont disparu.
8 § II B)	Sud-Ouest	Agglomérés de houille, houille des Allées-Marines, Bayonne et Boucau à St-Jean-de-Luz.	30-11-1933	8.146 T	4.157 T	-	Combattre la concurrence routière	Trafic à faible distance
8 § VI B)	Sud-Ouest	Houille d'Albi-Madeleine à Castres (Tarn)	9-8-1935	6.000 T	7.650 T	-		
9 § II	Sud-Est	Agglomérés d'anthracite, de houille, houille, d'une houillère desservie par une gare de la Région Sud-Est à destination des usines de traitement des schistes bitumineux	10-4-1929	non évalué	10.000 T	4.500 T	Venir en aide à une usine de schistes bitumineux	Les raisons qui ont motivé la création de la mesure ont disparu.
9 § IV	Sud-Est	Coke de four, poussier de coke de four du bassin de la Loire à Tavaux	9-2-1934	4.000 T	2.000 T	2.800 T	Lutter contre la concurrence route et eau	Dispositions devenues sans objet en raison des nouvelles circonstances économiques
11 § II A)	Sud-Est Sud-Ouest	Agglomérés d'anthracite, de houille, houille de La Palisse-St-Prix, Varennes-sur-Allier à Vierzon, Montluçon et Saincaize.	15-4-1925	non évalué	3.300 T	19.500 T	Tarif à caractère économique	Les lignes des Chemins de fer de l'Allier aboutissant aux points de transit de La Palisse-St-Prix et Varennes-sur-Allier sont fermées.
17 § I	Nord, Ouest, et lignes de l'ancien réseau des Ceintures de Paris	Coke de four ou de gaz et poussier de coke de four ou de gaz de Gennevilliers à Sèvres-St-Cloud.	25-1-1935	Néant	14.943 T	851 T	Récupérer un trafic que les expéditeurs effectuaient à l'aide des camions leur appartenant.	La mesure intéresse un trafic à petite distance.
17 § II	- d° -	Coke de gaz et poussier de coke de gaz de La Plaine-St-Denis et Bécon-les-Bruyères à Montrouge-Châtillon.	14-10-1935	50.000 T	67.000 T	27.200 T	Maintenir à la voie ferrée un trafic que la Société du Gaz de Paris envisageait d'effectuer à l'aide de camions lui appartenant.	- d° -

Chapitres et §§	Régions participantes	Analyse des dispositions	Date de mise en vigueur du tarif, et, le cas échéant, des modifications qui y ont été apportées	Tonnages			Motifs de la création	Avis justifié concernant la suspension
				avant la mise en vigueur	1938	du 1er Juillet au 31 Décembre 1940		
102 § II	S.N.C.F.	Coke de four, poussier de coke de four d'une fabrique de coke de four à une gare desservant un point frontière situé entre Bray-Dunes et Vintimille.	15-4-1925	-	néant	néant	Faciliter l'exportation des transports de coke.	La mesure n'est plus utilisée depuis plusieurs années.
111 B)	Nord	Combustibles minéraux des Mines du Nord et du Pas-de-Calais sur une gare de la Région Nord desservant un port de mer pour être embarqués à destination de l'Algérie, des Colonies et possessions françaises.	29-3-1931	non évalué	34.100 T	néant	Remédier à la situation difficile dans laquelle les houillères se trouvaient placées pour écouler leurs combustibles dans les Colonies du fait de la concurrence des combustibles étrangers.	Ces mesures ont perdu de leur intérêt étant donné les difficultés rencontrées dans l'approvisionnement de la Métropole en charbon.
112 § I	Est, Nord et Sud-Est	Agglomérés de houille, des houillères du Nord et du Pas-de-Calais sur la Suisse.	15-4-1928	43.000 T	6.807 T	néant	Permettre aux houillères du Nord et du Pas-de-Calais d'obtenir en Suisse certaines adjudications de briquettes.	
112 § II	Est, Nord et Sud-Est	Combustibles minéraux d'une houillère de la Moselle, du Nord ou du Pas-de-Calais à destination de la Suisse.	22-9-1935	270.000 T	9.290 T	néant	Permettre aux houillères françaises de lutter sur les marchés étrangers contre la concurrence des produits étrangers.	Cette mesure, qui n'a pas donné les résultats attendus, a perdu son intérêt et son maintien ne paraît plus justifié, le minimum de tonnage exigé n'étant pas susceptible d'être réalisé par les Mines expéditrices.
114	Ouest, Sud-Est, Sud-Ouest et lignes de l'ancien réseau des Ceintures de Paris	Coke de four, poussier de coke de four des Régions Ouest, Sud-Est, Sud-Ouest, à une gare Sud-Est desservant un point frontière pour l'exportation.	20-6-1926	non évalué	pas d'indications		- d° -	Les raisons qui ont motivé la création de cette mesure ont disparu et le maintien de celle-ci ne paraît plus justifié.
115	Est, Ouest, Sud-Est et Sud-Ouest	Combustibles minéraux des Régions Sud-Est, Sud-Ouest ou de lignes de la Région Ouest à une gare S.N.C.F. desservant un point frontière entre Delle et Vintimille ou entre Port-Bou et Irun.	15-4-1928	93.000 T	54.000 T	4.000 T	- d° -	- d° -
152 B)	S.N.C.F. et Chemin de fer de St-Georges de Commiers à La Mure	Agglomérés d'anthracite, anthracite du Villaret ou La Motte d'Aveillans sur la Suisse et l'Italie.	-	-	-	-	- d° -	- d° -

RB/

NOTICE EXPLICATIVE

à l'appui de la proposition concernant le Tarif Spécial P.V. N° 7

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

Objet de la proposition - Suspension des dispositions tarifaires prévues dans les chapitres et paragraphes du Tarif Spécial P.V. N° 7 indiqués ci-après :

Chapitre 6 § II -

Houille par rame de 100 T. de ROUEN-ORLEANS à ROUEN-MARTAINVILLE.

Chapitre 7 § III -

Combustibles minéraux de gares désignées sur BOULOGNE, CALAIS ou DUNKERQUE pour les ports français de l'Atlantique,

Chapitre 8 § II B) -

Agglomérés de houille, Houille de ALLEES-MARINES, BAYONNE et BOUCAU à St-JEAN-de-LUZ.

Chapitre 8 § VI B) -

Houille d'ALBI-MADELEINE à CASTRES (Tarn).

Chapitre 9 § II -

Agglomérés d'anthracite, de houille, houille d'une houillère desservie par une gare de la Région SUD-EST à destination des usines de traitement de schistes bitumineux.

Chapitre 9 § IV -

Coke de four, Poussier de coke de four du bassin de la Loire à Tavaux.

Chapitre 11 § II A)-

Agglomérés d'anthracite, de houille, Houille de La PALISSE-St-PRIX, VARENNES-sur-ALLIER à VIERZON, MONTLUÇON et SAINCAIZE.

Chapitre 17 § I -

Coke de four ou de gaz et poussier de coke de four ou de gaz de GENNEVILLIERS à SEVRES-St-CLOUD.

.....

M/T

N O T I C E E X P L I C A T I V E

A l'appui de la proposition concernant la modification du tarif international pour le transport à petite vitesse de combustibles minéraux de l'Allemagne sur l'Italie via Modane.

I - Objet de la proposition -

Modification des prix en RM du parcours franco-allemand dans le tarif international pour le transport de combustibles minéraux de l'Allemagne sur l'Italie via Modane.

II - Justification de la proposition -

Relèvement de la part S.N.C.F. afférente au parcours de Petit-Croix-transit à Modane-frontière, pour tenir compte :

- d'une part, de la majoration générale de 10% des taxes S.N.C.F.,
- d'autre part, de l'extension des tarifs allemands aux parcours situés dans les départements du Haut-Rhin, et du Bas-Rhin.

CONSEIL D'ADMINISTRATION
du 12 NOV. 1941
(Question N° II bis)

CONSEIL D'ADMINISTRATION

du 12 novembre 1941

Compte rendu de la délégation de pouvoirs
donnée par le Conseil d'Administration
dans sa séance du 6 novembre 1940

Affaires approuvées par le Directeur Général, en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués par le Président.

- Tarif spécial G.V. n° 3 : acceptation des envois de châtaignes en vrac aux prix et conditions de ce tarif.-

Les châtaignes et les marrons étant moins fragiles que certains fruits ou légumes - les oranges et les melons notamment - qui sont acceptés en vrac, il est proposé de les ajouter à la liste des denrées désignées au littera D du § IV des Conditions d'application communes aux différents chapitres du tarif spécial G.V.n° 3 comme pouvant être acceptées exceptionnellement, en vrac, par wagon chargé de 3 tonnes.

En outre, dans un but de simplification, nous proposons d'intituler le littera D de la façon suivante : "Fromages de gruyère, fruits et légumes en vrac".

- Tarif spécial G.V. n° 6

1°- Mise en concordance des dispositions du § "Délais" des conditions d'application des différents chapitres de ce tarif spécial avec celles des Tarifs Généraux (article 7) - Distances et itinéraires.-

Les dispositions dont il s'agit, telles qu'elles sont

rédigées actuellement, semblent laisser aux expéditeurs la faculté de revendiquer l'itinéraire le plus rapide, lorsque cet itinéraire n'est pas concédé d'office par le chemin de fer, quel que soit le mode de taxation et, notamment, en cas d'application d'un barème par zone. Or, aux termes de l'article 7 des Tarifs Généraux, les dispositions relatives à l'acheminement des marchandises par un itinéraire détourné, sur la demande des expéditeurs, ne sont applicables qu'aux envois taxés sur la distance kilométrique. De plus, en cas d'application d'un barème établi par zone, il est impossible de calculer la taxe sur l'itinéraire rapide.

Pour ces raisons, et en vue d'éviter toutes difficultés, notamment en ce qui concerne les décomptes de délais des envois taxés par zone, nous proposons de préciser que le paragraphe en cause ne s'applique qu'aux transports taxés à des barèmes kilométriques.

Dans un but de simplification, le texte du renvoi (2) serait incorporé dans le corps dudit paragraphe.

2°- Prolongation du 30 novembre au 31 décembre 1941 des délais d'expédition prévus par le tarif spécial G.V. 6, chapitre 1er, pour l'application du barème spécial n° 6 aux envois de vins blancs doux de primeurs en fûts par wagon de 5 tonnes.-

Le Syndicat des Négociants en vins de la région de Gaillac a demandé que la période d'application du barème ci-dessus aux vins blancs doux de primeurs soit prolongée exceptionnellement cette année jusqu'au 31 décembre, afin de permettre l'écoulement de la production retardé par la date

tardive des vendanges et la nécessité d'obtenir les autorisations d'expéditions des Services du Ravitaillement : la quantité à expédier en décembre serait d'environ 400 tonnes, soit la moitié du trafic total de l'année.

La S.N.C.F. propose de donner satisfaction à cette demande, en raison de l'intérêt que présente l'écoulement des vins en question à la faveur d'une tarification appropriée.

- Tarif spécial P.V. n°7 : suspension de l'application des dispositions dont le maintien n'est plus justifié.

En exécution de la dépêche du 8 juillet 1941 de M. le Secrétaire d'Etat aux Communications, la S.N.C.F. propose de suspendre l'application de certaines dispositions du Tarif spécial P.V. n°7 qui sont devenues sans objet par suite des circonstances : les unes avaient pour objet de favoriser l'écoulement de la production houillère nationale, les autres concernaient des trafics disparus, enfin, d'autres se référaient à la lutte contre la concurrence routière.

- Tarif International pour le transport à petite vitesse des combustibles minéraux de l'Allemagne sur l'Italie via Modane : modification des prix en RM du parcours franco-allemand.

Les prix inscrits dans l'édition actuelle de ce tarif résultent de la soudure des taxes du parcours allemand à celles appliquées sur les relations Wissembourg-Modane ou Strasbourg-Modane, qui sont calculées aux conditions du tarif spécial P.V. n°7, réduites de 12%. La répartition de ces prix laisse à la S.N.C.F. pour le parcours Petit-Croix - Modane, une part

.....

de 5,25 RM (93,75 ffs) ou de 5,57 RM (60 ffs) par tonne, suivant que les transports passent par Wissembourg ou par Strasbourg.

La majoration générale de 10% des tarifs français survenue le 28 juillet dernier et l'extension, à la date du 1er août, des tarifs allemands aux parcours situés dans les départements du Haut-Rhin et du Bas-Rhin, ont entraîné la révision des prix du tarif direct.

Après discussion avec les Administrations étrangères intéressées, il a été convenu que la taxe afférente au parcours Petit-Croix - Modane serait portée à 6,90 RM, soit 123,30 fr. français.

Ce prix correspond à l'application des taxes du tarif P.V. 7, réduites de 12%, sur le parcours Petit-Croix - Modane frontière.

La taxe revenant à la S.N.C.F. se trouve ainsi majorée d'un taux moyen de 1,50 RM par tonne ou 26,80 francs français; en tablant sur un tonnage mensuel de 150.000 tonnes, la modification proposée se traduirait par un supplément annuel de recettes d'environ 48 millions.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

du 12 novembre 1941

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

Compte rendu de la délégation de pouvoirs
donnée par le Conseil d'Administration
dans sa séance du 6 novembre 1940

-:-:-:-

Affaires approuvées par le Directeur général, en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués par le Président.

- Tarif spécial G.V. n° 3 : acceptation des envois de châtaignes en vrac aux prix et conditions de ce tarif

La Maison VERBAEYS-LALOUETTE de Reims a fait observer que les châtaignes sont moins fragiles que certains fruits ou légumes - les oranges et les melons notamment - qui sont acceptés en vrac, aux conditions du tarif G.V. n° 3 et a demandé, en conséquence, qu'elles soient admises dans les mêmes conditions.

Ce mode de transport ne paraissant pas susceptible d'entraîner des avaries, la S.N.C.F. a reconnu la possibilité de donner satisfaction à cette demande.

A cet effet, elle propose d'ajouter les châtaignes ainsi que les marrons à la liste des denrées désignées au littera D, du § IV, des Conditions d'application communes aux différents chapitres du tarif spécial G.V. n° 3 comme pouvant être acceptées exceptionnellement, en vrac, par wagon chargé de 3 tonnes.

En outre, dans un but de simplification, elle propose d'intituler le littera D de la façon suivante : "Fromages de

.....

gruyère, fruits et légumes en vrac".

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

- Tarif spécial G.V. n° 6

1°- Mise en concordance des dispositions du § "Délais" des conditions d'application des différents chapitres de ce tarif spécial avec celles des Tarifs Généraux (article 7) - Distances et itinéraires.

La rédaction actuelle du paragraphe en question semble laisser aux expéditeurs la faculté de revendiquer l'itinéraire le plus rapide, lorsque cet itinéraire n'est pas concédé d'office par le chemin de fer, quel que soit le mode de taxation et, notamment, en cas d'application d'un barème par zone. Or, aux termes de l'article 7 des Tarifs Généraux, les dispositions relatives à l'acheminement des marchandises par un itinéraire détourné, sur la demande des expéditeurs, ne sont applicables qu'aux envois taxés sur la distance kilométrique. De plus, en cas d'application d'un barème établi par zone, il est impossible de calculer la taxe sur l'itinéraire rapide.

Pour ces raisons, et en vue d'éviter toutes difficultés, notamment les décomptes de délais des envois taxés par zone, la S.N.C.F. propose de modifier la rédaction de ce paragraphe, en précisant qu'il ne s'applique qu'aux transports taxés à des barèmes kilométriques. Par la même occasion, dans un but de simplification, le texte du renvoi (2) serait incorporé dans le corps dudit paragraphe.

. . .

. . . . .

. . . . .

2°- Prolongation du 30 novembre au 31 décembre 1941 des délais d'expédition prévus par le tarif spécial G.V. 6, chapitre 1er, pour l'application du barème spécial n° 6 aux envois de vins blancs doux, de primeurs en fûts par wagon de 5 tonnes.

Le Syndicat des Négociants en vins de la région de Gaillac a demandé que la période d'application du barème ci-dessus aux vins blancs doux de primeur soit prolongée exceptionnellement cette année jusqu'au 31 décembre, afin de permettre l'écoulement de la production retardé par la date tardive des vendanges et la nécessité d'obtenir les autorisations d'expéditions des Services du Ravitaillement : la quantité à expédier en décembre serait d'environ 400 tonnes, soit la moitié du trafic total de l'année.

La S.N.C.F. propose de donner satisfaction à cette demande, en raison de l'intérêt que présente l'écoulement des vins en question à la faveur d'une tarification appropriée.

- Tarif spécial P.V. n° 7 : suspension de l'application des dispositions dont le maintien n'est plus justifié.

En exécution de la dépêche du 8 juillet 1941 de M. le Secrétaire d'Etat aux Communications, la S.N.C.F. propose de suspendre l'application de certaines dispositions du Tarif spécial PV n° 7 ~~de ce tarif~~ qui sont devenues sans objet par suite des ~~nouvelles~~ circonstances ~~économiques~~ : les unes avaient pour objet de favoriser l'écoulement de la production houillère nationale, les autres concernaient des trafics disparus, enfin, ~~les dernières~~ dernières se référaient à la lutte contre la concurrence routière.

.....

. . . .

- Tarif international pour le transport à petite vitesse des combustibles minéraux de l'Allemagne sur l'Italie via Modane : modification des prix en RM du parcours franco-allemand.

Les prix inscrits dans l'édition actuelle de ce tarif résultent de la soudure des taxes du parcours allemand à celles appliquées sur les relations Wissembourg-Modane ou Strabourg-Modane, qui sont calculées aux conditions du tarif spécial P.V. n° 7, réduites de 12 %. La répartition de ces prix laisse à la S.N.C.F. pour le parcours Petit-Croix - Modane, une part de 5,25 RM (93,75 ffs) ou de 5,57 RM (60 ffs) par tonne, suivant que les transports passent par Wissembourg ou par Strasbourg.

La majoration générale de 10 % des tarifs français survenue le 28 juillet dernier et l'extension, à la date du 1er août, des tarifs allemands aux parcours situés dans les départements du Haut-Rhin, et du Bas-Rhin, ont entraîné la révision des prix du tarif direct.

Après discussion avec les Administrations étrangères intéressées, il a été convenu que la taxe afférente au parcours Petit-Croix - Modane serait portée à 6,90 RM, soit 123,30 francs français.

Ce prix correspond à l'application des taxes du tarif P.V. 7, réduites de 12 %, sur le parcours Petit-Croix - Modane frontière.

La taxe revenant à la S.N.C.F. se trouve ainsi majorée d'un taux moyen de 1,50 RM par tonne ou 26,80 francs français; en tablant sur un tonnage mensuel de 150.000 tonnes, la modification proposée se traduirait donc par un supplément annuel de recettes d'environ 48 millions, ~~pour la S.N.C.F.~~

NOTE SPECIALE

pour Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications à l'appui de la proposition concernant le tarif spécial G.V. N° 3.

Enoncé de la question -

La S.N.C.F. a été saisie par la Maison VERBAEYS-LALOUETTE,39, rue de Metz à Reims, d'une demande tendant à obtenir l'acceptation des envois de châtaignes en vrac, aux prix et conditions du tarif spécial G.V. N° 3.

Exposé -

La Maison VERBAEYS-LALOUETTE fait remarquer que les châtaignes sont moins fragiles que certains fruits ou légumes - les oranges et les melons notamment - qui sont acceptés en vrac, aux conditions du tarif précité.

Ce mode de transport ne paraissant pas susceptible d'entraîner des avaries, la S.N.C.F. a reconnu la possibilité de donner satisfaction à cette demande.

A cet effet, elle propose d'ajouter les châtaignes et également les marrons dans la liste des denrées désignées au littera D, du § IV, des Conditions d'application communes aux différents chapitres du tarif spécial G.V. N° 3 comme pouvant être acceptées, exceptionnellement, en vrac, par wagon chargé de 3 tonnes.

En outre, dans un but de simplification, elle propose d'intituler ledit littera D de la façon suivante : "Fromages de gruyère, fruits et légumes en vrac".

Etant donné le caractère particulier de cette proposition, les autres indications de la Note Spéciale ne présentent pas d'intérêt.

NOTICE EXPLICATIVE

à l'appui de la proposition concernant le tarif spécial G.V. N° 3.

Nature de la proposition -

Tarif spécial G.V. N° 3 - Conditions d'application communes aux différents chapitres - Titre IV - littera B.

- Addition des "Châtaignes et marrons" dans la liste des denrées pouvant être acceptées exceptionnellement en vrac, par wagon chargé de 3 tonnes.

- Substitution au titre actuel dudit littera D, du titre ci-après :

" D) Fromages de gruyère, fruits et légumes en vrac "

Objet de la proposition -

- Faciliter les transports de l'espèce.

- Simplifier les textes des tarifs.

GL.

NOTE SPECIALE

pour Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications
à l'appui de la proposition concernant
le tarif spécial G.V. 6

I.

OBJET - Mise en concordance des dispositions du § "Délais" des conditions d'application des différents chapitres du tarif spécial G.V.N°6, avec celles des Tarifs Généraux (article 7) Distances et itinéraires.

EXPOSÉ - Les trois premiers alinéas du paragraphe précité font connaître dans quelles conditions les marchandises taxées aux conditions du tarif G.V. N° 6 sont acheminées. Cet acheminement a lieu par les trains désignés par la S.N.C.F., à moins que les expéditeurs, pour bénéficier de délais plus réduits, revendiquent "l'itinéraire le plus rapide".

Le renvoi(1) précise notamment, à cet égard que: "les trains "désignés sont ceux qui emportent normalement la marchandise, étant "entendu que, pour avoir droit aux délais les plus réduits, les expé- "diteurs doivent revendiquer "l'itinéraire le plus rapide", sauf dans "les cas exceptionnels où le chemin de fer effectue d'office des "transports par cet itinéraire".

A la lettre, les dispositions de ces alinéas visent tous les transports de boissons, quel que soit le poids de l'expédition. Par suite, la rédaction du renvoi(1) pourrait permettre de soutenir que les expéditeurs ont la possibilité de revendiquer l'itinéraire le plus rapide, pour les envois taxés à un barème par zone, lorsque cet itinéraire n'est pas concédé d'office par le chemin de fer.

Cette interprétation ne peut être considérée comme exacte, car:

- d'une part, le chemin de fer n'aurait pas la possibilité, s'agissant d'un barème applicable par zone, de calculer la taxe d'après l'itinéraire rapide ;

- d'autre part, elle serait contraire à l'article 7 des Tarifs Généraux, qui précise, notamment, que les dispositions relatives aux transports acheminés par un itinéraire détourné, demandé par l'expéditeur, ne sont pas applicables aux envois dont les prix de transport sont calculés sur d'autres bases que la distance kilométrique.

Il en résulte que, dans la situation actuelle, seuls, les envois taxés à un barème kilométrique sont susceptibles de bénéficier de l'itinéraire rapide.

En vue d'éviter toute difficulté, notamment en ce qui concerne l'établissement des décomptes de délais des envois taxés à des barèmes par zone, il apparaît nécessaire de remédier à l'imprécision des textes et de mettre les dispositions du tarif G.V. N° 6 en harmonie avec les dispositions de l'article 7 des Tarifs Généraux.

En outre, pour faciliter la lecture du tarif et éviter des erreurs ou omissions, le texte du renvoi(2) serait incorporé dans le § "Délais".

.....

PROPOSITION.- Dans ce but, la S.N.C.F. propose d'apporter les modifications indiquées ci-après aux dispositions visées :

1°) Suppression des renvois 1) et 2) précités ;

2°) Modification, comme suit, du 2° alinéa du § "Délais" des conditions d'application des différents chapitres du tarif spécial G.V. n° 6 :

"Pour les expéditions taxées à des barèmes kilométriques, l'ex-"péditeur a le droit de se borner à demander l'itinéraire le "plus rapide; dans ce cas ..... "par l'itinéraire ainsi défini. Mais l'expéditeur aura dû "avertir la gare expéditrice par écrit douze heures (six heu-"res dans les grandes gares telles qu'elles sont définies à "l'Annexe II des Tarifs Généraux pour le transport des voya-"geurs, bagages et chiens) au moins avant le moment de la re-"mise. (le reste sans changement).

II.

Enoncé de la question - Prolongation jusqu'au 31 décembre 1941 des délais d'expédition, limités au 30 novembre, prévus par le tarif spécial G.V.6, chapitre Ier, pour l'application du barème spécial n° 6 aux envois de vins blancs doux, de primeur en fûts par wagon de 5 tonnes.

Exposé - Le Syndicat des Négociants en vins de la région de Gaillac a demandé, de prolonger jusqu'au 31 décembre 1941, la période d'application du barème n° 6 aux vins blancs doux de primeur. Les expéditeurs justifient leur demande par le fait que cette année les vendanges ont commencé tardivement, les envois ont été retardés, en attente des autorisations d'expédition délivrées par les services du Ravitaillement. Les intéressés évaluent à environ 400 tonnes, soit la moitié du trafic de cette année, la quantité de vins blancs doux de primeur qui sera à expédier en décembre.

Proposition - En raison de l'intérêt que présente l'écoulement de la production des vins blancs doux de primeur, à la faveur d'une tarification appropriée, la S.N.C.F. propose de prolonger à titre exceptionnel, jusqu'au 31 décembre 1941, la période d'application du barème n° 6 aux vins blancs doux de primeur en fûts par wagon de 5 tonnes.

Etant donné le caractère particulier de la présente proposition, les autres renseignements habituellement fournis ne présentent pas d'intérêt.

NOTICE EXPLICATIVE

à l'appui de la proposition concernant le
tarif spécial G.V. n° 6

-:-:-:-:-

- I -

OBJET - Mise en concordance des dispositions du § "Délais" des conditions d'application des différents chapitres du tarif spécial G.V. n° 6 avec celles des tarifs généraux (article 7 Distances et Itinéraires) et suppression des renvois 1 et 2 du § Délais.

JUSTIFICATION DE LA PROPOSITION -

Faire cesser les difficultés auxquelles donnent lieu les textes actuels.

- II -

OBJET - Prolongation jusqu'au 31 décembre 1941 de la période d'application du barème n° 6 aux vins blancs doux de primeur en fûts, par wagon de 5 tonnes.

JUSTIFICATION DE LA PROPOSITION -

Faciliter l'écoulement d'une partie de la récolte, retardée par des vendanges tardives, et par les formalités de délivrance des autorisations d'expédition.

N O T E S P E C I A L E

pour Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications
à l'appui de la proposition concernant le Tarif Spécial
P.V. N° 7

-:-:-:-:-

Par dépêche C.F. 2 N° 5011 P du 8 juillet 1941, M. le Secrétaire d'Etat aux Communications a invité la S.N.C.F. à supprimer ou à suspendre les tarifications dont le maintien n'est plus justifié.

Pour répondre à cette invitation et pour les motifs exposés dans le tableau ci-joint, la Société Nationale des Chemins de fer français propose de suspendre l'application des dispositions du Tarif Spécial P.V. N°7 indiquées ci-après :

- Chapitre 6 § II
- Chapitre 7 § III
- Chapitre 8 § II B)
- Chapitre 8 § VI B)
- Chapitre 9 § II
- Chapitre 9 § IV
- Chapitre 11 § II A)
- Chapitre 17 § I
- Chapitre 17 § II
- Chapitre 102 § II
- Chapitre 111 B)
- Chapitre 112 § I
- Chapitre 112 § II
- Chapitre 114
- Chapitre 115
- Chapitre 152 B)

Etant donné le caractère particulier de cette proposition, les autres indications habituellement fournies dans la Note Spéciale ne présentent pas d'intérêt.

TARIF SPECIAL P.V. N° 7

Dispositions tarifaires dont la suspension est proposée

Chapitres et § §	Régions participantes	Analyse des dispositions	Date de mise en vigueur du tarif, et, le cas échéant des modifications qui y ont été apportées	Tonnages avant la mise en vigueur	Tonnages 1939	Tonnages du 1° Juillet au 31 Décembre 1940	Motifs de la création	Avis justifié concernant la suspension
6 § II	Ouest	Houille par rames de 100 T. de Rouen-Orléans à Rouen-Martainville	19-4-1935	3.000 T	550 T	Néant	Retenir à la voie ferrée un trafic qui devait être remis à une entreprise de camionnage.	Il s'agit d'un camionnage urbain qui devrait, normalement, être assuré par la route
7 § III	Nord	Combustibles minéraux de gares désignées sur Boulogne, Calais ou Dunkerque pour les ports français de l'Atlantique.	2-1-1934 27-3-1934	Néant	11.140 T	Néant	Venir en aide à la flotte charbonnière française dont la situation était difficile et permettre l'écoulement des stocks des mines du Nord et du Pas-de-Calais par la voie ferrée et les ports de Dunkerque et de Calais au lieu de celle de Gand.	Les raisons qui ont motivé la création de la mesure ont disparu.
8 § II B)	Sud-Ouest	Agglomérés de houille, houille des Allées-Marines, Bayonne et Boucau à St-Jean-de-Luz.	30-11-1933	8.146 T	4.157 T	-	Combattre la concurrence routière	Trafic à faible distance
8 § VI B)	Sud-Ouest	Houille d'Albi-Madeleine à Castres (Tarn)	9-8-1935	6.000 T	7.650 T	-		
9 § II	Sud-Est	Agglomérés d'anthracite, de houille, houille, d'une houillère desservie par une gare de la Région Sud-Est à destination des usines de traitement des schistes bitumineux	10-4-1929	non évalué	10.000 T	4.500 T	Venir en aide à une usine de schistes bitumineux	Les raisons qui ont motivé la création de la mesure ont disparu.
9 § IV	Sud-Est	Coke de four, poussier de coke de four du bassin de la Loire à Tavaux	9-2-1934	4.000 T	2.000 T	2.800 T	Lutter contre la concurrence route et eau	Dispositions devenues sans objet en raison des nouvelles circonstances économiques
11 § II A)	Sud-Est Sud-Ouest	Agglomérés d'anthracite, de houille, houille de La Palisse-St-Prix, Varennes-sur-Allier à Vierzon, Montluçon et Saincaize.	15-4-1925	non évalué	3.300 T	19.500 T	Tarif à caractère économique	Les lignes des Chemins de fer de l'Allier aboutissant aux points de transit de La Palisse-St-Prix et Varennes-sur-Allier sont fermées.
17 § I	Nord, Ouest, et lignes de l'ancien réseau des Ceintures de Paris	Coke de four ou de gaz et poussier de coke de four ou de gaz de Gennevilliers à Sèvres-St-Cloud.	25-1-1935	Néant	14.943 T	851 T	Récupérer un trafic que les expéditeurs effectuaient à l'aide des camions leur appartenant.	La mesure intéresse un trafic à petite distance.
17 § II	- d° -	Coke de gaz et poussier de coke de gaz de La Plaine-St-Denis et Bécon-les-Bruyères à Montrouge-Châtillon.	14-10-1935	50.000 T	67.000 T	27.200 T	Maintenir à la voie ferrée un trafic que la Société du Gaz de Paris envisageait d'effectuer à l'aide de camions lui appartenant.	- d° -

Chapitres et §§	Régions participantes	Analyse des dispositions	Date de mise en vigueur du tarif, et, le cas échéant, des modifications qui y ont été apportées	Tonnages			Motifs de la création	Avis justifié concernant la suspension
				avant la mise en vigueur	1938	du 1er Juillet au 31 Décembre 1940		
102 § II	S.N.C.F.	Coke de four, poussier de coke de four d'une fabrique de coke de four à une gare desservant un point frontière situé entre Bray-Dunes et Vintimille.	15-4-1925	-	néant	néant	Faciliter l'exportation des transports de coke.	La mesure n'est plus utilisée depuis plusieurs années.
111 B)	Nord	Combustibles minéraux des Mines du Nord et du Pas-de-Calais sur une gare de la Région Nord desservant un port de mer pour être embarqués à destination de l'Algérie, des Colonies et possessions françaises.	29-3-1931	non évalué	34.100 T	néant	Remédier à la situation difficile dans laquelle les houillères se trouvaient placées pour écouler leurs combustibles dans les Colonies du fait de la concurrence des combustibles étrangers.	Ces mesures ont perdu de leur intérêt étant donné les difficultés rencontrées dans l'approvisionnement de la Métropole en charbon.
112 § I	Est, Nord et Sud-Est	Agglomérés de houille, des houillères du Nord et du Pas-de-Calais sur la Suisse.	15-4-1928	43.000 T	6.807 T	néant	Permettre aux houillères du Nord et du Pas-de-Calais d'obtenir en Suisse certaines adjudications de briquettes.	
112 § II	Est, Nord et Sud-Est	Combustibles minéraux d'une houillère de la Moselle, du Nord ou du Pas-de-Calais à destination de la Suisse.	22-9-1935	270.000 T	9.290 T	néant	Permettre aux houillères françaises de lutter sur les marchés étrangers contre la concurrence des produits étrangers.	Cette mesure, qui n'a pas donné les résultats attendus, a perdu son intérêt et son maintien ne paraît plus justifié, le minimum de tonnage exigé n'étant pas susceptible d'être réalisé par les Mines expéditrices.
114	Ouest, Sud-Est, Sud-Ouest et lignes de l'ancien réseau des Ceintures de Paris	Coke de four, poussier de coke de four des Régions Ouest, Sud-Est, Sud-Ouest, à une gare Sud-Est desservant un point frontière pour l'exportation.	20-6-1926	non évalué	pas d'indications		- d° -	Les raisons qui ont motivé la création de cette mesure ont disparu et le maintien de celle-ci ne paraît plus justifié.
115	Est, Ouest, Sud-Est et Sud-Ouest	Combustibles minéraux des Régions Sud-Est, Sud-Ouest ou de lignes de la Région Ouest à une gare S.N.C.F. desservant un point frontière entre Delle et Vintimille ou entre Port-Bou et Irun.	15-4-1928	93.000 T	54.000 T	4.000 T	- d° -	- d° -
152 B)	S.N.C.F. et Chemin de fer de St-Georges de Commiers à La Mure	Agglomérés d'anthracite, anthracite du Villaret ou La Motte d'Aveillans sur la Suisse et l'Italie.	-	-	-	-	- d° -	- d° -

RB/

NOTICE EXPLICATIVE

à l'appui de la proposition concernant le Tarif Spécial P.V. N° 7

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

Objet de la proposition - Suspension des dispositions tarifaires prévues dans les chapitres et paragraphes du Tarif Spécial P.V. N° 7 indiqués ci-après :

Chapitre 6 § II -

Houille par rame de 100 T. de ROUEN-ORLEANS à ROUEN-MARTAINVILLE.

Chapitre 7 § III -

Combustibles minéraux de gares désignées sur BOULOGNE, CALAIS ou DUNKERQUE pour les ports français de l'Atlantique,

Chapitre 8 § II B) -

Agglomérés de houille, Houille de ALLEES-MARINES, BAYONNE et BOUCAU à St-JEAN-de-LUZ.

Chapitre 8 § VI B) -

Houille d'ALBI-MADELEINE à CASTRES (Tarn).

Chapitre 9 § II -

Agglomérés d'anthracite, de houille, houille d'une houillère desservie par une gare de la Région SUD-EST à destination des usines de traitement de schistes bitumineux.

Chapitre 9 § IV -

Coke de four, Poussier de coke de four du bassin de la Loire à Tavaux.

Chapitre 11 § II A)-

Agglomérés d'anthracite, de houille, Houille de La PALISSE-St-PRIX, VARENNES-sur-ALLIER à VIERZON, MONTLUÇON et SAINCAIZE.

Chapitre 17 § I -

Coke de four ou de gaz et poussier de coke de four ou de gaz de GENNEVILLIERS à SEVRES-St-CLOUD.

.....

Chapitre 17 § II -

Coke de gaz et Poussier de coke de gaz de La PLAINE-St-DENIS et BECON-les-BRUYERES à MONTROUGE-CHATILLON.

Chapitre 102 § II -

Coke de four, Poussier de coke de four d'une fabrique de coke de four à une gare desservant un point frontière situé entre BRAY-DUNES et VINTIMILLE.

Chapitre 111 B) -

Combustibles minéraux des Mines du Nord et du Pas-de-Calais sur une gare de la région NORD desservant un port de mer pour être embarqués à destination de l'Algérie, des Colonies et possessions françaises.

Chapitre 112 § I -

Agglomérés de houille, des houillères du Nord et du Pas-de-Calais sur la Suisse.

Chapitre 112 § II -

Combustibles minéraux d'une houillère de la Moselle, du Nord et du Pas-de-Calais à destination de la Suisse.

Chapitre 114 -

Coke de four, Poussier de coke de four des Régions Ouest, Sud-Est, Sud-Ouest à une gare Sud-Est desservant un point frontière pour l'exportation.

Chapitre 115 -

Combustibles minéraux des régions Sud-Est, Sud-Ouest et de lignes désignées de la Région Ouest à une gare de la S.N.C.F. desservant un point frontière situé entre DELLE-frontière et VINTIMILLE-frontière ou entre PORT-BOU et IRUN.

Chapitre 152 B)

Agglomérés d'anthracite, Anthracite du VILLARET ou La MOTTE-d'AVEILLANS sur la SUISSE et l'ITALIE.

Justification de la proposition. -

En raison des nouvelles circonstances économiques, ces dispositions sont devenues sans objet.

M/T

N O T I C E S P E C I A L E

pour
Monsieur le Ministre, Secrétaire d'Etat aux Communications

Enoncé de la question -

Modification des prix du parcours franco-allemand dans le tarif international pour le transport de combustibles minéraux de l'Allemagne sur l'Italie via Modane.

Exposé -

Les prix inscrits dans l'édition actuelle du tarif précité résultent de la soudure des taxes du parcours allemand à celles du tarif spécial P.V. Nº 7 réduites de 12% et appliquées sur les relations Wissembourg-Modane et Strasbourg-Modane. La répartition de ces prix laisse, pour le parcours Petit-Croix-Modane, une part de 5,25 RM (93,75 ffs) ou de 5,57 RM (çç,60 ffs) par tonne, suivant que les transports passent par Wissembourg ou par Strasbourg.

La majoration générale de 10% des tarifs français survenue le 28 juillet dernier et l'extension, à la date du 1er Août, des tarifs allemands aux parcours situés dans les départements du Haut-Rhin et du Bas-Rhin, ont entraîné la révision des prix du tarif direct.

Après discussion avec les Administrations étrangères intéressées, il a été convenu que la taxe afférente au parcours Petit-Croix-Modane serait portée à 6,90 RM, soit 123,30 francs français.

Ce prix correspond à l'application des taxes du tarif P.V. 7, réduites de 12%, sur le parcours Petit-Croix-Modane Frontière.

La taxe revenant à la S.N.C.F. se trouve ainsi majorée d'un taux moyen de 1,50 RM par tonne ou 26,80 francs français; en tablant sur un tonnage mensuel de 150.000 tonnes, la modification proposée se traduit donc par un supplément de recettes d'environ 48 millions par an pour la S.N.C.F.

M/T

N O T I C E E X P L I C A T I V E

A l'appui de la proposition concernant la modification du tarif international pour le transport à petite vitesse de combustibles minéraux de l'Allemagne sur l'Italie via Modane.

I - Objet de la proposition -

Modification des prix en RM du parcours franco-allemand dans le tarif international pour le transport de combustibles minéraux de l'Allemagne sur l'Italie via Modane.

II - Justification de la proposition -

Relèvement de la part S.N.C.F. afférente au parcours de Petit-Croix-transit à Modane-frontière, pour tenir compte :

- d'une part, de la majoration générale de 10% des taxes S.N.C.F.,
- d'autre part, de l'extension des tarifs allemands aux parcours situés dans les départements du Haut-Rhin, et du Bas-Rhin.

Il lui
apprenait

CONSEIL D'ADMINISTRATION

du 12 novembre 1941

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

Compte rendu de la délégation de pouvoirs
donnée par le Conseil d'Administration
dans sa séance du 6 novembre 1940

-:-:-:-

Affaires approuvées par le Directeur général, en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués par le Président.

- Tarif spécial G.V. n° 3 : acceptation des envois de châtaignes en vrac aux prix et conditions de ce tarif

La Maison VERBAEYS-LALOUETTE de Reims à fait observer que les châtaignes sont moins fragiles que certains fruits ou légumes - les oranges et les melons notamment - qui sont acceptés en vrac, aux conditions du tarif G.V. n° 3 et a demandé, en conséquence, qu'elles soient admises dans les mêmes conditions.

Ce mode de transport ne paraissant pas susceptible d'entraîner des avaries, la S.N.C.F. a reconnu la possibilité de donner satisfaction à cette demande.

A cet effet, elle propose d'ajouter les châtaignes ainsi que les marrons à la liste des denrées désignées au littera D, du § IV, des Conditions d'application communes aux différents chapitres du tarif spécial G.V. n° 3 comme pouvant être acceptées exceptionnellement, en vrac, par wagon chargé de 3 tonnes.

En outre, dans un but de simplification, elle propose d'intituler le littera D de la façon suivante : "Fromages de

.....

gruyère, fruits et légumes en vrac".

- Tarif spécial G.V. n° 6

1°- Mise en concordance des dispositions du § "Délais" des conditions d'application des différents chapitres de ce tarif spécial avec celles des Tarifs Généraux (article 7) - Distances et itinéraires.

La rédaction actuelle du paragraphe en question semble laisser aux expéditeurs la faculté de revendiquer l'itinéraire le plus rapide, lorsque cet itinéraire n'est pas concédé d'office par le chemin de fer, quel que soit le mode de taxation et, notamment, en cas d'application d'un barème par zone. Or, aux termes de l'article 7 des Tarifs Généraux, les dispositions relatives à l'acheminement des marchandises par un itinéraire détourné, sur la demande des expéditeurs, ne sont applicables qu'aux envois taxés sur la distance kilométrique. De plus, en cas d'application d'un barème établi par zone, il est impossible de calculer la taxe sur l'itinéraire rapide.

Pour ces raisons, et en vue d'éviter toutes difficultés, notamment sur les décomptes de délais des envois taxés par zone, la S.N.C.F. propose de modifier la rédaction de ce paragraphe, en précisant qu'il ne s'applique qu'aux transports taxés à des barèmes kilométriques. Par la même occasion, dans un but de simplification, le texte du renvoi (2) serait incorporé dans le corps dudit paragraphe.

....

2°- Prolongation du 30 novembre au 31 décembre 1941 des délais d'expédition prévus par le tarif spécial G.V. 6, chapitre 1er, pour l'application du barème spécial n° 6 aux envois de vins blancs doux, de primeurs en fûts par wagon de 5 tonnes.

Le Syndicat des Négociants en vins de la région de Gaillac a demandé que la période d'application du barème ci-dessus aux vins blancs doux de primeur soit prolongée exceptionnellement cette année jusqu'au 31 décembre, afin de permettre l'écoulement de la production retardé par la date tardive des vendanges et la nécessité d'obtenir les autorisations d'expéditions des Services du Ravitaillement : la quantité à expédier en décembre serait d'environ 400 tonnes, soit la moitié du trafic total de l'année.

La S.N.C.F. propose de donner satisfaction à cette demande, en raison de l'intérêt que présente l'écoulement des vins en question à la faveur d'une tarification appropriée.

- Tarif spécial P.V. n° 7 : suspension de l'application des dispositions dont le maintien n'est plus justifié.

En exécution de la dépêche du 8 juillet 1941 de M. le Secrétaire d'Etat aux Communications, la S.N.C.F. propose de suspendre l'application de certaines dispositions de ce tarif qui sont devenues sans objet par suite des nouvelles circonstances économiques : les unes avaient pour but de favoriser l'écoulement de la production houillère nationale, les autres concernaient des trafics disparus, enfin, les dernières se référaient à la lutte contre la concurrence routière.

.....

- Tarif international pour le transport à petite vitesse des combustibles minéraux de l'Allemagne sur l'Italie via Modane : modification des prix en RM du parcours franco-allemand.

Les prix inscrits dans l'édition actuelle de ce tarif résultent de la soudure des taxes du parcours allemand à celles appliquées sur les relations Wissembourg-Modane ou Strabourg-Modane, qui sont calculées aux conditions du tarif spécial P.V. n° 7, réduites de 12 %. La répartition de ces prix laisse à la S.N.C.F. pour le parcours Petit-Croix - Modane, une part de 5,25 RM (93,75 ffs) ou de 5,57 RM (60 ffs) par tonne, suivant que les transports passent par Wissembourg ou par Strasbourg.

La majoration générale de 10 % des tarifs français survenue le 28 juillet dernier et l'extension, à la date du 1er août, des tarifs allemands aux parcours situés dans les départements du Haut-Rhin et du Bas-Rhin, ont entraîné la révision des prix du tarif direct.

Après discussion avec les Administrations étrangères intéressées, il a été convenu que la taxe afférente au parcours Petit-Croix - Modane serait portée à 6,90 RM, soit 123,30 francs français.

Ce prix correspond à l'application des taxes du tarif P.V. 7, réduites de 12 %, sur le parcours Petit-Croix - Modane frontière.

La taxe revenant à la S.N.C.F. se trouve ainsi majorée d'un taux moyen de 1,50 RM par tonne ou 26,80 francs français; en tablant sur un tonnage mensuel de 150.000 tonnes, la modification proposée se traduit donc par un supplément de recettes d'environ 48 millions par an pour la S.N.C.F.

Ne pas mixer dans le stereo, mais
le faire en direct à part.

Compte-rendu.

- Tarif Spécial C V N°. 3 : acceptation des envois de châtaignes en vrac avec fixation de conditions du tarif.

Copie AB.

- Tarif Spécial C V N°. 6 :

- 1°) Copie CD.

La rédaction actuelle du ~~trois premiers alinéas~~ du paragraphe en question semble laisser, ~~pour tous les cas~~, la faculté aux expéditeurs de revendiquer, ~~dans tous les cas~~, l'itinéraire le plus rapide, lorsque cet itinéraire n'est pas compris d'office par la Compagnie de fer, quel que soit le mode de tarification ~~appliqué~~ adopté, notamment en cas d'application d'un barème par zones aux termes de l'article 3 des Tarifs Généraux, les dispositions relatives à ~~un itinéraire~~ l'acheminement des marchandises par un itinéraire déterminé, dans le demande des expéditeurs, ne sont applicables qu'aux envois taxés sur la distance kilométrique. De plus, en cas d'application d'un barème établi par zone, il est impossible de calculer le tarif sur l'itinéraire rapide.

Pour ces raisons, et en vue d'éviter toute difficultés, notamment sur le décompte du délais des envois taxés par zones, la S.N.C.F. propose de ~~supprimer~~ modifier la rédaction du paragraphe "Délais" de ce paragraphe, en précisant qu'il ne s'applique qu'aux transports taxés à des barèmes kilométriques. Par la même occasion, ~~dans ce but de simplification~~, ~~faire figurer le barème~~ serait incorporé dans le corps le texte du renvoi (2) dudit paragraphe.

- 2°) Copie EF.

Le Syndicat des Négociants en vins de la région de Gaillac a demandé que la période d'application du barème ci-dessus aux vins blancs doux de primeurs soit ~~exceptionnellement~~ prolongée exceptionnellement cette année jusqu'au 31 décembre, afin de permettre l'écoulement de la production retardé par la date tardive des vendanges et la nécessité d'obtenir les autorisations d'expéditions des services du Ravitaillement ; la quantité à expédier en décembre serait

d'environ 400 tonnes, soit la moitié du trafic total de l'année.

Le S.N.Cf. propose de donner satisfaction à cette demande en raison de l'intérêt que présente l'écoulement des vins en question à la faveur d'une tarification appropriée.

- Tarif spécial P.V. N.° 7 : suspension de l'application des dispositions dont le maintien n'est plus justifié.

En exécution de la dépêche du 8 juillet 1941 de M. le Secrétaire d'Etat aux Communications, la S.N.Cf. propose de suspendre l'application des dispositions du tarif spécial ci-dessus visé.

Ces dispositions sont devenues sans objet, soit par suite des nouvelles circonstances économiques : les unes avaient pour but de favoriser l'écoulement de la production huilière nationale, les autres concernaient des trafics disparus, enfin, les dernières se référaient à la lutte contre la concurrence routière.

- Tarif international pour le transport à petite vitesse des combustibles minéraux de l'Allemagne ou l'Italie via Modane : modification des prix en R M du parcours franco-allemand.

Copies ci-jointes.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

du 12 novembre 1941

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

Compte rendu de la délégation de pouvoirs
donnée par le Conseil d'Administration
dans sa séance du 6 novembre 1940

-:-:-:-

Affaires approuvées par le Directeur général, en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués par le Président.

- Tarif spécial G.V. n° 3 : acceptation des envois de châtaignes en vrac aux prix et conditions de ce tarif

La Maison VERBAEYS-LALOUETTE de Reims à fait observer que les châtaignes sont moins fragiles que certains fruits ou légumes - les oranges et les melons notamment - qui sont acceptés en vrac, aux conditions du tarif G.V. n° 3 et a demandé, en conséquence, qu'elles soient admises dans les mêmes conditions.

Ce mode de transport ne paraissant pas susceptible d'entraîner des avaries, la S.N.C.F. a reconnu la possibilité de donner satisfaction à cette demande.

A cet effet, elle propose d'ajouter les châtaignes ainsi que les marrons à la liste des denrées désignées au littera D, du § IV, des Conditions d'application communes aux différents chapitres du tarif spécial G.V. n° 3 comme pouvant être acceptées exceptionnellement, en vrac, par wagon chargé de 3 tonnes.

En outre, dans un but de simplification, elle propose d'intituler le littera D de la façon suivante : "Fromages de

.....

gruyère, fruits et légumes en vrac".

- Tarif spécial G.V. n° 6

1°- Mise en concordance des dispositions du § "Délais" des conditions d'application des différents chapitres de ce tarif spécial avec celles des Tarifs Généraux (article 7) - Distances et itinéraires.

La rédaction actuelle du paragraphe en question semble laisser aux expéditeurs la faculté de revendiquer l'itinéraire le plus rapide, lorsque cet itinéraire n'est pas concédé d'office par le chemin de fer, quel que soit le mode de taxation et, notamment, en cas d'application d'un barème par zone. Or, aux termes de l'article 7 des Tarifs Généraux, les dispositions relatives à l'acheminement des marchandises par un itinéraire détourné, sur la demande des expéditeurs, ne sont applicables qu'aux envois taxés sur la distance kilométrique. De plus, en cas d'application d'un barème établi par zone, il est impossible de calculer la taxe sur l'itinéraire rapide.

Pour ces raisons, et en vue d'éviter toutes difficultés, notamment sur les décomptes de délais des envois taxés par zone, la S.N.C.F. propose de modifier la rédaction de ce paragraphe, en précisant qu'il ne s'applique qu'aux transports taxés à des barèmes kilométriques. Par la même occasion, dans un but de simplification, le texte du renvoi (2) serait incorporé dans le corps dudit paragraphe.

....

2°- Prolongation du 30 novembre au 31 décembre 1941 des délais d'expédition prévus par le tarif spécial G.V. 6, chapitre ler, pour l'application du barème spécial n° 6 aux envois de vins blancs doux de primeurs en fûts par wagon de 5 tonnes.

Le Syndicat des Négociants en vins de la région de Gaillac a demandé que la période d'application du barème ci-dessus aux vins blancs doux de primeur soit prolongée exceptionnellement cette année jusqu'au 31 décembre, afin de permettre l'écoulement de la production retardé par la date tardive des vendanges et la nécessité d'obtenir les autorisations d'expéditions des Services du Ravitaillement : la quantité à expédier en décembre serait d'environ 400 tonnes, soit la moitié du trafic total de l'année.

La S.N.C.F. propose de donner satisfaction à cette demande, en raison de l'intérêt que présente l'écoulement des vins en question à la faveur d'une tarification appropriée.

- Tarif spécial P.V. n° 7 : suspension de l'application des dispositions dont le maintien n'est plus justifié.

En exécution de la dépêche du 8 juillet 1941 de M. le Secrétaire d'Etat aux Communications, la S.N.C.F. propose de suspendre l'application de certaines dispositions de ce tarif qui sont devenues sans objet par suite des nouvelles circonstances économiques : les unes avaient pour but de favoriser l'écoulement de la production houillère nationale, les autres concernaient des trafics disparus, enfin, les dernières se référaient à la lutte contre la concurrence routière.

.....

- Tarif international pour le transport à petite vitesse des combustibles minéraux de l'Allemagne sur l'Italie via Modane : modification des prix en RM du parcours franco-allemand.

Les prix inscrits dans l'édition actuelle de ce tarif résultent de la soudure des taxes du parcours allemand à celles appliquées sur les relations Wissembourg-Modane ou Strabourg-Modane, qui sont calculées aux conditions du tarif spécial P.V. n° 7, réduites de 12 %. La répartition de ces prix laisse à la S.N.C.F. pour le parcours Petit-Croix - Modane, une part de 5,25 RM (93,75 ffs) ou de 5,57 RM (60 ffs) par tonne, suivant que les transports passent par Wissembourg ou par Strasbourg.

La majoration générale de 10 % des tarifs français survenue le 28 juillet dernier et l'extension, à la date du 1er août, des tarifs allemands aux parcours situés dans les départements du Haut-Rhin et du Bas-Rhin, ont entraîné la révision des prix du tarif direct.

Après discussion avec les Administrations étrangères intéressées, il a été convenu que la taxe afférente au parcours Petit-Croix - Modane serait portée à 6,90 RM, soit 123,30 francs français.

Ce prix correspond à l'application des taxes du tarif P.V. 7, réduites de 12 %, sur le parcours Petit-Croix - Modane frontière.

La taxe revenant à la S.N.C.F. se trouve ainsi majorée d'un taux moyen de 1,50 RM par tonne ou 26,80 francs français; en tablant sur un tonnage mensuel de 150.000 tonnes, la modification proposée se traduit donc par un supplément de recettes d'environ 48 millions par an pour la S.N.C.F.

COPIE

D/311

6.11.41

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de soumettre à votre approbation la proposition relative au projet ci-joint à insérer au Journal Officiel, concernant le tarif spécial S.V. N° 5 (exception des châtaignes et marrons en vrac).

Je vous serais, sous ce pli, obligé de bien vouloir me faire retourner :

- 5 exemplaires d'une Note spéciale,
- 5 exemplaires d'une Notice explicative,
- 5 exemplaires du tarif proposé, modifié,
- 1 exemplaire de l'avis à insérer au Journal officiel.

Cette proposition est également soumise à la Wehrmacht-Verkehrs-Direktion et copie est en outre adressée à M. le Contrôleur Général, Chef de la Section des Transports et des Priorités.

Je vous prie d'agréer les considérations d'usage.

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

Le Directeur Général,

Signé : Leclerc du Sablon

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications
(Direction Générale des Transports)
- 3 Ave Kleber -
- P A R I S -

B

NOTE SPECIALE

pour Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications à l'appui de la proposition concernant le tarif spécial G.V. N° 3.

Enoncé de la question -

La S.N.C.F. a été saisie par la Maison VERBAEYS-LALOUETTE, 39, rue de Metz à Reims, d'une demande tendant à obtenir l'acceptation des envois de châtaignes en vrac, aux prix et conditions du tarif spécial G.V. N° 3.

Exposé -

A/ La Maison VERBAEYS-LALOUETTE fait remarquer que les châtaignes sont moins fragiles que certains fruits ou légumes - les oranges et les melons notamment - qui sont acceptés en vrac, aux conditions du tarif précité.

Ce mode de transport ne paraissant pas susceptible d'entraîner des avaries, la S.N.C.F. a reconnu la possibilité de donner satisfaction à cette demande.

A cet effet, elle propose d'ajouter les châtaignes et également les marrons dans la liste des denrées désignées au littera D, du § IV, des Conditions d'application communes aux différents chapitres du tarif spécial G.V. N° 3 comme pouvant être acceptées, exceptionnellement, en vrac, par wagon chargé de 3 tonnes.

En outre, dans un but de simplification, elle propose d'intituler ledit littera D de la façon suivante : "Fromages de gruyère, fruits et légumes en vrac". /B

Etant donné le caractère particulier de cette proposition, les autres indications de la Note Spéciale ne présentent pas d'intérêt.

NOTICE EXPLICATIVE

à l'appui de la proposition concernant le tarif spécial G.V. N° 3.

Nature de la proposition -

Tarif spécial G.V. N° 3 - Conditions d'application communes aux différents chapitres - Titre IV - littera B.

- Addition des "Châtaignes et marrons" dans la liste des denrées pouvant être acceptées exceptionnellement en vrac, par wagon chargé de 3 tonnes.

- Substitution au titre actuel dudit littera D, du titre ci-après :

" D) Fromages de gruyère, fruits et légumes en vrac "

Objet de la proposition -

- Faciliter les transports de l'espèce.

- Simplifier les textes des tarifs.

COPIE

M.M.

Novembre 41

531.G.006.1611
41.03

531.G.006.000
41.01

D/611/-

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de soumettre à votre homologation la proposition relatée sur l'avis ci-joint à insérer au Journal Officiel, concernant le Tarif Spécial G.V. N° 6 (chapitre 1er et conditions d'application des différents chapitres du présent Tarif).

Je vous remets, sous ce pli, Monsieur le Ministre

- 2 exemplaires d'une Note spéciale,
- 5 exemplaires d'une Notice explicative,
- 5 exemplaires du Tarif proposé, modifié,
- 12 exemplaires de l'Avis à insérer au Journal Officiel.

Etant donné l'intérêt qui s'attache à assurer la continuité de la tarification des vins doux aux prix du barème spécial N° 6, nous vous demandons, Monsieur le Ministre, l'autorisation de mettre l'ensemble de cette proposition en vigueur, dès le 1er décembre prochain sans attendre la fin de l'instruction règlementaire .

Cette proposition est également soumise à la Wehrmacht-Verkehrs-Direktion et copie est en outre adressée à M. le Contrôleur Général, Chef de la Section des Transports et des Priorités .

Je fais faire les communications d'usage .

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

LE DIRECTEUR GENERAL,

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications
(Direction Générale des Transports) Signé : LE BESNERAIS
- 2ème Bureau -
- P A R I S -

GL.

NOTE SPECIALE

pour Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications
à l'appui de la proposition concernant
le tarif spécial G.V. 6

I.

OBJET - Mise en concordance des dispositions du § "Délais" des conditions d'application des différents chapitres du tarif spécial G.V.N°6, avec celles des Tarifs Généraux (article 7) Distances et itinéraires.

EXPOSE - Les trois premiers alinéas du paragraphe précité font connaître dans quelles conditions les marchandises taxées aux conditions du tarif G.V. N° 6 sont acheminées. Cet acheminement a lieu par les trains désignés par la S.N.C.F., à moins que les expéditeurs, pour bénéficier de délais plus réduits, revendiquent "l'itinéraire le plus rapide".

Le renvoi(1) précise notamment, à cet égard que: "les trains "désignés sont ceux qui emportent normalement la marchandise, étant "entendu que, pour avoir droit aux délais les plus réduits, les expé- "diteurs doivent revendiquer "l'itinéraire le plus rapide", sauf dans "les cas exceptionnels où le chemin de fer effectue d'office des "transports par cet itinéraire".

A la lettre, les dispositions de ces alinéas visent tous les transports de boissons, quel que soit le poids de l'expédition. Par suite, la rédaction du renvoi(1) pourrait permettre de soutenir que les expéditeurs ont la possibilité de revendiquer l'itinéraire le plus rapide, pour les envois taxés à un barème par zone, lorsque cet itinéraire n'est pas concédé d'office par le chemin de fer.

Cette interprétation ne peut être considérée comme exacte, car:

- d'une part, le chemin de fer n'aurait pas la possibilité, s'agissant d'un barème applicable par zone, de calculer la taxe d'après l'itinéraire rapide ;

- d'autre part, elle serait contraire à l'article 7 des Tarifs Généraux, qui précise, notamment, que les dispositions relatives aux transports acheminés par un itinéraire détourné, demandé par l'expéditeur, ne sont pas applicables aux envois dont les prix de transport sont calculés sur d'autres bases que la distance kilométrique.

Il en résulte que, dans la situation actuelle, seuls, les envois taxés à un barème kilométrique sont susceptibles de bénéficier de l'itinéraire rapide.

En vue d'éviter toute difficulté, notamment en ce qui concerne l'établissement des décomptes de délais des envois taxés à des barèmes par zone, il apparaît nécessaire de remédier à l'imprécision des textes et de mettre les dispositions du tarif G.V. N° 6 en harmonie avec les dispositions de l'article 7 des Tarifs Généraux.

En outre, pour faciliter la lecture du tarif et éviter des erreurs ou omissions, le texte du renvoi(2) serait incorporé dans le § "Délais".

.....

COPIE

RB/

D/311.0

6 [illegible] 41.

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de soumettre à votre homologation la proposition relatée sur l'avis ci-joint à insérer au Journal Officiel, concernant le Tarif spécial P.V. n° 7.

Je vous remets, sous ce pli, Monsieur le Ministre :

- 5 exemplaires d'une Note spéciale,
- 5 exemplaires d'une Notice explicative,
- 5 exemplaires d'une page du dit tarif comportant les dispositions proposées,
- 12 exemplaires de l'Avis à insérer au Journal Officiel.

Cette proposition est également soumise à la Wehrmacht-Verkehrs-Direktion et copie est en outre adressée à M. le Contrôleur Général, Chef de la Section des Transports et des Priorités.

Je fais faire les communications d'usage.

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

LE DIRECTEUR GENERAL.

Signé : Leclerc du Sablon

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications
(Direction Générale des Transports)
Mon Bureau, PARIS.-

N O T E S P E C I A L E

pour Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications
à l'appui de la proposition concernant le Tarif Spécial
P.V. N° 7

-:-:-:-:-

Par dépêche C.F. 2 N° 5011 P du 8 juillet 1941, M. le Secrétaire d'Etat aux Communications a invité la S.N.C.F. à supprimer ou à suspendre les tarifications dont le maintien n'est plus justifié.

Pour répondre à cette invitation et pour les motifs exposés dans le tableau ci-joint, la Société Nationale des Chemins de fer français propose de suspendre l'application des dispositions du Tarif Spécial P.V. N°7 indiquées ci-apres :

- Chapitre 6 § II
- Chapitre 7 § III
- Chapitre 8 § II B)
- Chapitre 8 § VI B)
- Chapitre 9 § II
- Chapitre 9 § IV
- Chapitre 11 § II A)
- Chapitre 17 § I
- Chapitre 17 § II
- Chapitre 102 § II
- Chapitre 111 B)
- Chapitre 112 § I
- Chapitre 112 § II
- Chapitre 114
- Chapitre 115
- Chapitre 152 B)

Etant donné le caractère particulier de cette proposition, les autres indications habituellement fournies dans la Note Spéciale ne présentent pas d'intérêt.

TARIF SPECIAL P.V. N° 7

Dispositions tarifaires dont la suspension est proposée

Chapitres et § §	Régions participantes	Analyse des dispositions	Date de mise en vigueur du tarif, et, le cas échéant des modifications qui y ont été apportées	Tonnages avant la mise en vigueur	Tonnages 1938	Tonnages du 1er Juillet au 31 Décembre 1940	Motifs de la création	Avis justifié concernant la suspenaion
6 § II	Ouest	Houille par rames de 100 T. de Rouen-Orléans à Rouen-Martainville	19-4-1935	3.000 T	550 T	Néant	Retenir à la voie ferrée un trafic qui devait être remis à une entreprise de camionnage.	Il s'agit d'un camionnage urbain qui devrait, normalement, être assuré par la route
7 § III	Nord	Combustibles minéraux de gares désignées sur Boulogne, Calais ou Dunkerque pour les ports français de l'Atlantique.	2-1-1934 27-3-1934	Néant	11.140 T	Néant	Venir en aide à la flotte charbonnière française dont la situation était difficile et permettre l'écoulement des stocks des mines du Nord et du Pas-de-Calais par la voie ferrée et les ports de Dunkerque et de Calais au lieu de celle de Gand.	Les raisons qui ont motivé la création de la mesure ont disparu.
8 § II B)	Sud-Ouest	Agglomérés de houille, houille des Allées-Marines, Bayonne et Boucau à St-Jean-de-Luz.	30-11-1933	8.146 T	4.157 T	-	Combattre la concurrence routière	Trafic à faible distance
8 § VI B)	Sud-Ouest	Houille d'Albi-Madeleine à Castres (Tarn)	9-8-1935	6.000 T	7.650 T	-		
9 § II	Sud-Est	Agglomérés d'anthracite, de houille, houille, d'une houillère desservie par une gare de la Région Sud-Est à destination des usines de traitement des schistes bitumineux	10-4-1929	non évalué	10.000 T	4.500 T	Venir en aide à une usine de schistes bitumineux	Les raisons qui ont motivé la création de la mesure ont disparu.
9 § IV	Sud-Est	Coke de four, poussier de coke de four du bassin de la Loire à Tavaux	9-2-1934	4.000 T	2.000 T	2.800 T	Lutter contre la concurrence route et eau	Dispositions devenues sans objet en raison des nouvelles circonstances économiques
11 § II A)	Sud-Est Sud-Ouest	Agglomérés d'anthracite, de houille, houille de La Palisse-St-Prix, Varennes-sur-Allier à Vierzon, Montluçon et Saincaize.	15-4-1925	non évalué	3.300 T	19.500 T	Tarif à caractère économique	Les lignes des Chemins de fer de l'Allier aboutissant aux points de transit de La Palisse-St-Prix et Varennes-sur-Allier sont fermées.
17 § I	Nord, Ouest, et lignes de l'ancien réseau des Ceintures de Paris	Coke de four ou de gaz et poussier de coke de four ou de gaz de Gennevilliers à Sèvres-St-Cloud.	25-1-1935	Néant	14.943 T	851 T	Récupérer un trafic que les expéditeurs effectuaient à l'aide des camions leur appartenant.	La mesure intéresse un trafic à petite distance.
17 § II	- d° -	Coke de gaz et poussier de coke de gaz de La Plaine-St-Denis et Bécon-les-Bruyères à Montrouge-Châtillon.	14-10-1935	50.000 T	67.000 T	27.200 T	Maintenir à la voie ferrée un trafic que la Société du Gaz de Paris envisageait d'effectuer à l'aide de camions lui appartenant.	- d° -

Chapitres et §§	Régions participantes	Analyse des dispositions	Date de mise en vigueur du tarif, et, le cas échéant, des modifications qui y ont été apportées	Tonnages avant la mise en vigueur	Tonnages 1938	Tonnages du 1er Juillet au 31 Décembre 1940	Motifs de la création	Avis justifié concernant la suspension
102 § II	S.N.C.F.	Coke de four, poussier de coke de four d'une fabrique de coke de four à une gare desservant un point frontière situé entre Bray-Dunes et Vintimille.	15-4-1925	-	néant	néant	Faciliter l'exportation des transports de coke.	La mesure n'est plus utilisée depuis plusieurs années.
111 B)	Nord	Combustibles minéraux des mines du Nord et du Pas-de-Calais sur une gare de la Région Nord desservant un port de mer pour être embarqués à destination de l'Algérie, des Colonies et possessions françaises.	29-3-1931	non évalué	34.100 T	néant	Remédier à la situation difficile dans laquelle les houillères se trouvaient placées pour écouler leurs combustibles dans les Colonies du fait de la concurrence des combustibles étrangers.	Ces mesures ont perdu de leur intérêt étant donné les difficultés rencontrées dans l'approvisionnement de la Métropole en charbon.
112 § I	Est, Nord et Sud-Est	Agglomérés de houille, des houillères du Nord et du Pas-de-Calais sur la Suisse.	15-4-1928	43.000 T	6.807 T	néant	Permettre aux houillères du Nord et du Pas-de-Calais d'obtenir en Suisse certaines adjudications de briquettes.	
112 § II	Est, Nord et Sud-Est	Combustibles minéraux d'une houillère de la Moselle, du Nord ou du Pas-de-Calais à destination de la Suisse.	22-9-1935	270.000 T	9.290 T	néant	Permettre aux houillères françaises de lutter sur les marchés étrangers contre la concurrence des produits étrangers.	Cette mesure, qui n'a pas donné les résultats attendus, a perdu son intérêt et son maintien ne paraît plus justifié, le minimum de tonnage exigé n'étant pas susceptible d'être réalisé par les Mines expéditrices.
114	Ouest, Sud-Est, Sud-Ouest et lignes de l'ancien réseau des Ceintures de Paris	Coke de four, poussier de coke de four des Régions Ouest, Sud-Est, Sud-Ouest, à une gare Sud-Est desservant un point frontière pour l'exportation.	20-6-1926	non évalué	pas d'indications		- d° -	Les raisons qui ont motivé la création de cette mesure ont disparu et le maintien de celle-ci ne paraît plus justifié.
115	Est, Ouest, Sud-Est et Sud-Ouest	Combustibles minéraux des Régions Sud-Est, Sud-Ouest ou de lignes de la Région Ouest à une gare S.N.C.F. desservant un point frontière entre Delle et Vintimille ou entre Port-Bou et Irun.	15-4-1928	93.000 T	54.000 T	4.000 T	- d° -	- d° -
152 B)	S.N.C.F. et Chemin de fer de St-Georges de Commiers à La Mure	Agglomérés d'anthracite, anthracite du Villaret ou La Motte d'Aveillans sur la Suisse et l'Italie.	-	-	-	-	- d° -	- d° -

RB/

NOTICE EXPLICATIVE

à l'appui de la proposition concernant le Tarif Spécial P.V. N° 7

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

Objet de la proposition - Suspension des dispositions tarifaires prévues dans les chapitres et paragraphes du Tarif Spécial P.V. N° 7 indiqués ci-après :

Chapitre 6 § II -

Houille par rame de 100 T. de ROUEN-ORLEANS à ROUEN-MARTAINVILLE.

Chapitre 7 § III -

Combustibles minéraux de gares désignées sur BOULOGNE, CALAIS ou DUNKERQUE pour les ports français de l'Atlantique,

Chapitre 8 § II B) -

Agglomérés de houille, Houille de ALLEES-MARINES, BAYONNE et BOUCAU à St-JEAN-de-LUZ.

Chapitre 8 § VI B) -

Houille d'ALBI-MADELEINE à CASTRES (Tarn).

Chapitre 9 § II -

Agglomérés d'anthracite, de houille, houille d'une houillère desservie par une gare de la Région SUD-EST à destination des usines de traitement de schistes bitumineux.

Chapitre 9 § IV -

Coke de four, Poussier de coke de four du bassin de la Loire à Tavaux.

Chapitre 11 § II A)-

Agglomérés d'anthracite, de houille, Houille de La PALISSE-St-PRIX, VARENNES-sur-ALLIER à VIERZON, MONTLUÇON et SAINCAIZE.

Chapitre 17 § I -

Coke de four ou de gaz et poussier de coke de four ou de gaz de GENNEVILLIERS à SEVRES-St-CLOUD.

.....

Chapitre 17 § II -

Coke de gaz et Poussier de coke de gaz de La PLAINE-St-DENIS et BECON-les-BRUYERES à MONTROUGE-CHATILLON.

Chapitre 102 § II -

Coke de four, Poussier de coke de four d'une fabrique de coke de four à une gare desservant un point frontière situé entre BRAY-DUNES et VINTIMILLE.

Chapitre 111 B) -

Combustibles minéraux des Mines du Nord et du Pas-de-Calais sur une gare de la région NORD desservant un port de mer pour être embarqués à destination de l'Algérie, des Colonies et possessions françaises.

Chapitre 112 § I -

Agglomérés de houille, des houillères du Nord et du Pas-de-Calais sur la Suisse.

Chapitre 112 § II -

Combustibles minéraux d'une houillère de la Moselle, du Nord et du Pas-de-Calais à destination de la Suisse.

Chapitre 114 -

Coke de four, Poussier de coke de four des Régions Ouest, Sud-Est, Sud-Ouest à une gare Sud-Est desservant un point frontière pour l'exportation.

Chapitre 115 -

Combustibles minéraux des régions Sud-Est, Sud-Ouest et de lignes désignées de la Région Ouest à une gare de la S.N.C.F. desservant un point frontière situé entre DELLE-frontière et VINTIMILLE-frontière ou entre PORT-BOU et IRUN.

Chapitre 152 B)

Agglomérés d'anthracite, Anthracite du VILLARET ou La MOTTE-d'AVEILLANS sur la SUISSE et l'ITALIE.

Justification de la proposition. -

En raison des nouvelles circonstances économiques, ces dispositions sont devenues sans objet.

1142

COPIE

S/T 11 EX.

1147

21 Octobre 41

SNCF - 760/3-11
41 - 08

T .12561/4

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous faire connaître que, d'accord avec les Chemins de fer Allemands du Reich, nous nous proposons de modifier, à la date du 21 Octobre 1941, le tarif international pour le transport à petite vitesse de combustibles minéraux de l'Allemagne sur l'Italie via Modane.

Nous vous remettons sous ce pli :

- 5 exemplaires de la Note spéciale,
- 5 exemplaires de la Notice explicative,
- 5 exemplaires de l'Avis à insérer au Journal Officiel,
- 5 exemplaires du tarif susvisé, modifié en conséquence.

Nous adressons copie de cette proposition à M. le Contrôleur Général, Chef de la Section des Transports et des Priorités.

Je fais les communications d'usage.

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

LE DIRECTEUR GENERAL,
Signé : Le Besnerais

Monsieur le Secrétaire d'Etat
aux Communications
Direction Générale des Chemins de fer
et des Transports
2ème Bureau - PARIS

M/T

N O T I C E S P E C I A L E

pour
Monsieur le Ministre, Secrétaire d'Etat aux Communications

Enoncé de la question -

Modification des prix du parcours franco-allemand dans le tarif international pour le transport de combustibles minéraux de l'Allemagne sur l'Italie via Modane.

Exposé -

Les prix inscrits dans l'édition actuelle du tarif précité résultent de la soudure des taxes du parcours allemand à celles du tarif spécial P.V. Nº 7, réduites de 12% et appliquées sur les relations Wissembourg-Modane et Strasbourg-Modane. La répartition de ces prix laisse, pour le parcours Petit-Croix-Modane, une part de 5,25 RM (93,75 ffs) ou de 5,57 RM (99,60 ffs) par tonne, suivant que les transports passent par Wissembourg ou par Strasbourg.

La majoration générale de 10% des tarifs français survenue le 28 juillet dernier et l'extension, à la date du 1er Août, des tarifs allemands aux parcours situés dans les départements du Haut-Rhin et du Bas-Rhin, ont entraîné la révision des prix du tarif direct.

Après discussion avec les Administrations étrangères intéressées, il a été convenu que la taxe afférente au parcours Petit-Croix-Modane serait portée à 6,90 RM, soit 123,30 francs français.

Ce prix correspond à l'application des taxes du tarif P.V. 7, réduites de 12%, sur le parcours Petit-Croix-Modane Frontière.

La taxe revenant à la S.N.C.F. se trouve ainsi majorée d'un taux moyen de 1,50 RM par tonne ou 26,80 francs français; en tablant sur un tonnage mensuel de 150.000 tonnes, la modification proposée se traduit donc par un supplément de recettes d'environ 48 millions par an pour la S.N.C.F.

M/T

N O T I C E E X P L I C A T I V E

A l'appui de la proposition concernant la modification du tarif international pour le transport à petite vitesse de combustibles minéraux de l'Allemagne sur l'Italie via Modane.

I - Objet de la proposition -

Modification des prix en RM du parcours franco-allemand dans le tarif international pour le transport de combustibles minéraux de l'Allemagne sur l'Italie via Modane.

II - Justification de la proposition -

Relèvement de la part S.N.C.F. afférente au parcours de Petit-Croix-transit à Modane-frontière, pour tenir compte :

- d'une part, de la majoration générale de 10% des taxes S.N.C.F.,
- d'autre part, de l'extension des tarifs allemands aux parcours situés dans les départements du Haut-Rhin, et du Bas-Rhin.

MW

A V I S

La Société Nationale des Chemins de fer Français a informé l'Administration Supérieure qu'elle modifiera, à la date du 21 octobre 1941, le tarif international pour le transport, à petite vitesse, de combustibles minéraux de l'Allemagne sur l'Italie via Modane.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

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

26/118

Conseil d'Administration

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

Séance du 12 novembre 1941

-:-:-:-:-:-

III - Marchés et Commandes

1°)- Avenant au marché passé avec la Société "Les Consommateurs de Pétrole" pour la fourniture d'huiles noires de graissage.

unique exemplaire

CD/MD/411016

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

9820

Reg. Com. Seine N° 276.448 B

SERVICE
DES APPROVISIONNEMENTS,
COMMANDES ET MARCHÉS

Téléph. SUFFREN 56-75 — Inter SEGUR 56
Télégr. ACHAFER PARIS

PARIS, le 21 OCT. 1941

100 AVENUE DE SUFFREN (15e)

CONSEIL D'ADMINISTRATION

du .....

"Marchés et Commandes"

(Question N° .....)

- 5 NOV 1941

Conseil du .....

LE SOUS-CHEF DE BUREAU

NOTICE EXPLICATIVE

au sujet d'un avenant
à un marché passé avec la Société
" Les Consommateurs de Pétrole "
pour la fourniture d'huiles noires de graissage

Montant du marché (durée 5 ans, du 1-7-1938 au 30-6-1943)
sur la base des prix et consommation de 1938 ..... 200.000.000 frs

Hausses autorisées par les Pouvoirs Publics :

- décret du 1-12-1940. Entre le 5/12/1940
et le 27/7/1941 ..... 61f,04 % kgs

- décret du 25-7-1941. Hausse autorisée
à partir du 28-7-1941 :
345f,35 + 1,01 %, soit ..... 348f,85 % kgs

Sur la base de la consommation normale de 1938,
ces 2 hausses représenteraient, pour la période
restant à couvrir du 5-12-1940 au 30-6-1943 ..... 111.000.000 frs

---

En période normale, l'approvisionnement de la S.N.C.F. en huiles noires de graissage était, en principe, assuré par un marché de 5 ans passé avec la Société anonyme "Les Consommateurs de Pétrole" (ci-après dénommée C.P.) et prenant fin le 30 juin 1943 (dossier n° 3299).

Le prix de facturation était revisé tous les mois d'après les clauses du marché qui faisaient état d'une série de références (mercuriales américaines, changes, frets et assurances, composition des mélanges, conditionnement, etc.). Objet des annexes I, II et III dudit marché.

.....

Lith. A.C.M. 1

Le total obtenu donnait le prix de facturation départ port de mer français, c'est-à-dire le prix cif augmenté des droits et taxes et des frais de conditionnement.

Cette clause a pu jouer normalement jusqu'en juin 1940, mais, depuis cette date, la disparition d'éléments essentiels de références (mercuriales américaines, frets et changes) a rendu impossible le calcul de ce prix contractuel de facturation.

Les C.P. ont accepté, pendant un certain temps, que ces prix de facturation restent bloqués à leur niveau de juin 1940, dernière date à laquelle ils avaient pu être calculés contractuellement.

Toutefois, l'industrie française du pétrole, après de très longs pourparlers avec les Pouvoirs Publics, a obtenu les deux relèvements de prix suivants :

- décret du 1-12-1940 (applicable à dater du 5-12-1940) :
  61f,04 par quintal.

- décret du 25-7-1941 (applicable à dater du 28-7-1941):
  345f,35 plus incidence de la taxe de 1 % ,
  soit 348f,85 % Kgs.

Les C.P. nous ont demandé, pour les livraisons faites sur le marché de 5 ans, le bénéfice de ces dispositions gouvernementales, en application de l'article IX "Durée".

Cet article prévoit, en effet, que, dans le cas de changements profonds de nature à bouleverser l'économie du marché, l'une ou l'autre des parties peuvent en demander la modification.

La demande des C.P. nous paraissant fondée, nous proposons de compléter l'article VI par le projet d'avenant ci-joint.

Il résulterait de l'application de cet avenant que :

- les prix de facturation depuis le début du marché jusqu'en juin 1940 sont ceux qui ont pu être calculés contractuellement tous les mois ;

- depuis juin 1940 jusqu'au 5 décembre 1940, ces prix sont restés bloqués à leur niveau de juin 1940 ;

- à partir du 5 décembre 1940, seraient ajoutées à ces prix les variations homologuées par les Pouvoirs Publics jusqu'à la date où le retour à des conditions normales permettra à nouveau le jeu des clauses du marché.

.....

CD/MB/411016

La présentation de ce dossier a été retardée par une question de fait. Le décret du 1er décembre 1940 (intéressant toutes nos commandes d'hydrocarbures) a donné lieu à interprétation, notamment au sujet des hausses devant frapper les ventes au commerce de gros ou à la consommation.

Nous avions saisi le Comité Central des Prix, qui vient récemment d'arbitrer les divers points en litige et avons attendu sa décision avant de soumettre l'avenant ci-joint à l'approbation du Conseil d'Administration.

Le Directeur
du Service des Approvisionnements,
Commandes et Marchés,

Signé : COULLIE

9820

CD/MB/411016

AVENANT au contrat du 30 Décembre 1938
concernant la fourniture des huiles noires

L'article VI "Prix de facturation départ port de mer" est complété comme suit :

" Pendant toute la période sous contrat, au cours de laquelle
" il sera impossible de se procurer les références faisant l'objet
" des annexes I à IV et permettant le calcul contractuel des prix
" de facturation, ceux-ci seront déterminés en prenant pour base
" ceux de Juin 1940, dernière date à laquelle ils ont pu être
" calculés contractuellement.
" Ces prix de facturation seront calculés en faisant subir aux
" prix de Juin 1940 toutes les variations homologuées par les
" Pouvoirs Publics postérieurement à la date du 1er juillet 1940.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

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

Conseil d'Administration

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

10/97

Séance du 12 novembre 1941

-:-:-:-

III - Marchés et Commandes

2°) Avenants aux marchés conclus avec les entreprises concessionnaires du service du portage des bagages dans les gares de Paris.

Pièce 1 | Pièce 2 | Pièce 3

SOCIETE NATIONALE des CHEMINS DE FER FRANCAIS

CONSEIL D'ADMINISTRATION du 12 NOV 1941

"Marchés et Commandes"

(Question N° III-2°)

Le 22 OCT 1941 194

9822

N O T E

pour MM. les MEMBRES du CONSEIL d'ADMINISTRATION

au sujet d'un projet de modification des MARCHÉS conclus le 1er juin 1939 pour le service du portage des bagages et l'exécution de travaux de nettoyage et de manutention dans les gares de Paris.

Marchés sur adjudication après appel d'offres.

Entreprises : Société Générale des Entreprises THIVEL,

Société de Manutention du Midi,

" Coopérative ouvrière "Les Porteurs de Gares".

" " " "La Collaboratrice"

Montant : Société Générale des Entreprises THIVEL: 1.079.000 frs annuellement,

" " de Manutention du Midi: 1.078.350 frs,

" " Coopérative Ouvrière "Les Porteurs de Gares" 200.000 frs,

" " Coopérative Ouvrière "La Collaboratrice" 300.000frs.

Durée : 3 ans, à partir du 1er Juin 1939.

SITUATION ACTUELLE. Il existe dans les gares de Paris un service de portage des bagages à main qui est effectué :

- pour les gares de Paris-Est, Paris-Nord, Paris-Lyon, Paris-Austerlitz par les Entreprises Thivel et Manutention du Midi qui ont fusionné au 1er Juillet 1941 sous le nom d'Entreprise Ferroviaire (1).

- pour les gares de Paris-St-Lazare et de Paris-Montparnasse par deux Coopératives ouvrières dénommées "Les Porteurs de Gares" et "La Collaboratrice".

...

(1) - Le traité était également applicable à la gare de Paris-Orsay, mais depuis la guerre cette gare a cessé d'être le départ et le terminus des grands trains et le service du portage y a été supprimé.

2552

Lors de l'établissement des Conventions (Juin 1939) qui ont réglé l'existence de ces services, il a été admis que les Entreprises et les Coopératives ne pouvaient vivre des recettes de portage et que la S.N.C.F. ferait l'appoint des sommes qui leur seraient nécessaires pour subsister par l'attribution :

- aux Entreprises d'une redevance par journée-porteur qui varie de 10f50 à 13 frs (2) suivant les gares, (soit en moyenne 11f75 par journée-porteur).

Les redevances ainsi allouées ont représenté pour la période du 1/6/39 au 31/5/40 une somme de 1.200.000 frs environ.

- aux Coopératives de travaux de manutention rémunérés devant leur apporter une recette minima annuelle de 500.000 frs.

DEMANDE DE RAJUSTEMENT DE LEURS RECETTES PRESENTEE PAR L'ENTREPRISE ET PAR LES COOPERATIVES

Au début de Juillet 1941, l'Entreprise Ferroviaire et les Coopératives ont avisé la S.N.C.F. que leurs charges patronales avaient subi une sensible majoration à la suite de l'application des récentes Lois sociales (loi des 17 février et 29 mars 1941 portant majoration du taux des allocations familiales et institution de l'allocation dite de salaire unique, majoration du taux de la Caisse de Compensation, Loi du 23 Mai 1941 pour le rajustement des salaires bas, qui a porté le solaire horaire des porteurs de 8f25 à 9f40); en définitive, le pourcentage moyen d'augmentation des charges patronales ressort à 20,11 %.

L'Entreprise et les Coopératives ont demandé en conséquence le rajustement de leurs recettes par l'un ou l'autre des procédés qui suivent :

1°) - Pour l'Entreprise , majoration de la redevance forfaitaire par journée-porteur qui ferait passer cette dernière à 23f50 et à 26 f (soit en moyenne 13 f d'augmentation par journée-porteur;

- pour les Coopératives, majoration du prix de salaire horaire de manutention faisant passer ce dernier de 7f90 à 10f50;

2°) - Elévation du tarif de portage des bagages, aménagée de façon à procurer une recette d'environ 20 % supérieure à la recette actuelle.

Avec la 1ère solution, étant donné que du 1er juin 1939 au 31 mai 1940, nous avons payé à l'Entreprise Ferroviaire 101.000 journées-porteur, la somme supplémentaire à la charge de la S.N.C.F. aurait été de l'ordre de :

101.000 x 13 f = 1.313.000 Frs.

...

(2) Ces Entreprises s'engagent toutefois, en compensation, à effectuer des travaux de nettoyage bien définis dans les gares.

Aux Coopératives, nous aurions eu à payer, en plus, environ

$$\frac{500.000 \text{ f}}{7,90} \times (10,50 - 7,90) = 165.000 \text{ Frs}$$

Au total, la S.N.C.F. aurait donc eu à débourser environ 1.500.000 Frs par an de plus, somme qui atteindrait 2 millions si la situation redevenait celle d'avant-guerre.

La 2ème solution ne coûte rien à la S.N.C.F. et fait supporter au Public les conséquences des lois précitées.

Cette dernière solution est évidemment la plus fondée, d'autant plus que si les tarifs de portage avaient été des tarifs homologués (1), ils auraient automatiquement suivi la hausse de 20 % appliquée le 28 juillet 1941.

Il a paru, en conséquence, opportun d'aider les Sociétés de portage à obtenir une majoration du tarif de portage permettant d'assurer leur équilibre financier et, à cette occasion, de passer de nouveaux accords ayant pour résultat d'exonérer la S.N.C.F. de l'appoint de recettes qui était prévu par les traités actuels.

La S.N.C.F. s'est donc chargée de faire obtenir rapidement aux Entreprises concessionnaires l'augmentation des tarifs; elle s'est, à cet effet, entremise effectivement auprès du Comité Central des Prix et a réussi, dans un court délai, à obtenir la majoration demandée. Les nouveaux tarifs ont paru au Bulletin Officiel des Prix (Bulletin N° 20 en date du 12/9/41 - Arrêté N° 1057); ils comportent par rapport aux prix actuels une majoration d'environ 25 %.

En échange des bons offices de la S.N.C.F. et des nouveaux prix obtenus, les Représentants de l'Entreprise Ferroviaire et des Coopératives ont admis, à la suite de diverses entrevues, que les Conventions actuelles seraient modifiées, ces modifications ayant essentiellement pour objet - compte tenu du climat favorable qui a pu être réalisé - de dégager entièrement la S.N.C.F. de toute participation financière au service du portage dans les gares.

NOUVEAU REGIME PROPOSE.

La S.N.C.F. a obtenu le renoncement :

- de l'Entreprise Ferroviaire au paiement de la redevance par journée-porteur;

- des Coopératives Ouvrières au caractère obligatoire des travaux de manutention et de nettoyage qui leur sont confiés.

...

(1) - A l'époque, le Ministère des Travaux Publics qui avait été saisi n'a pas voulu consentir à l'homologation de ces tarifs; il a pris simplement acte de leur existence.

En échange, la tarification (1) du portage des bagages à main a été relevée de 25 % environ au 6 octobre 1941.

Du fait des renonciations consenties par l'Entreprise et par les Coopératives, il y aurait lieu de modifier (par Avenant pour les Coopératives et par Traité nouveau pour l'Entreprise Ferroviaire) les Conventions existantes.

Le projet de nouveau Traité et les Avenants (Pièces Annexes N° 1,2,3) comporteraient, par rapport à la situation actuelle, les modifications essentielles suivantes :

ENTREPRISE FERROVIAIRE

- à l'avantage de l'Entreprise -

1°) - Majoration d'environ 25 % des tarifs de portage,

2°) - Suppression du nombre minimum de porteurs prévus dans les gares,

3°) - Suppression des travaux gratuits de nettoyage dans les gares,

4°) - Suppression du dépôt de garantie (360.000 frs).

- à l'avantage de la S.N.C.F. -

1°) - Suppression de la redevance par journée-porteur (Bénéfice : 1.200.000 Frs par an environ),

2°) - Suppression du paiement des tenues de porteurs,

3°) - Possibilité pour la S.N.C.F., en cas de réclamation, d'imposer une augmentation du nombre des porteurs,

4°) - Maintien de l'obligation de fournir à notre demande des ~~agents~~ porteurs pour faire les travaux de nettoyage dans les gares (rétribution au taux de 9f75 de l'heure).

....

(1) Bagages à main

Tarification actuelle	Tarification nouvelle
1er colis : 3 frs.	1er colis : 4 frs
2ème " : 2 frs	2ème " : 3 frs.
3ème " : 2 frs	3ème " : 2 frs.
4ème " : 2 frs.	4ème colis: 2 frs.

Rien n'est changé en ce qui concerne la tarification des bagages enregistrés ou à enregistrer et des bagages en douane.

COOPERATIVES OUVRIERES

- à l'avantage des Coopératives -

1°) - majoration de 25 % environ des tarifs de portage,

2°) - majoration de 7f90 à 9f75 du taux-horaire à verser pour rétribution de travaux éventuels de manutention et de nettoyage,

3°) - suppression du nombre minimum des porteurs prévus dans les gares.

- à l'avantage de la S.N.C.F. -

1°) - suppression du minimum actuel à payer pour travaux de manutention et de nettoyage (500.000 frs par an); maintien de l'obligation de fournir, à notre demande, des ~~agents~~ porteurs pour faire ces travaux au taux de 9f75 de l'heure;

2°) - possibilité pour la S.N.C.F., en cas de réclamation, d'imposer une augmentation du nombre des porteurs.

Le nouveau modus vivendi aurait donc pour résultat de décharger la S.N.C.F. d'une dépense annuelle pouvant atteindre 1.700.000 Frs en temps de paix, de "paralléliser" entièrement la situation des Coopératives Ouvrières et celle de l'Entreprise Ferroviaire; la S.N.C.F. échapperait ainsi aux critiques qui ont été formulées à l'égard du régime actuel.

Il est proposé au Conseil d'Administration de bien vouloir approuver le projet de nouveau Traité avec l'Entreprise Ferroviaire (pièce N° 1) et les Avenants (pièces N° 2 et 3) avec les Coopératives Ouvrières.

Le Directeur
du Service Central du Mouvement,

Signé : Goursat

Pièce
1

X.

SOCIETE NATIONALE
DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

REGIONS (EST-NORD
(SUD-OUEST
(SUD-EST

Validité : 3 ans
à partir du 6 Octobre 1941

Résiliation : à toute époque, sur
préavis de deux mois.

Adresser toute la correspondance à M. le Chef du Service de l'Exploitation de la Région SUD-EST, 20 Bd Diderot - Paris (12°) - Tél. Diderot 85-10 et la suite.

T R A I T É

pour l'exécution :

- d'un Service de PORTEURS dans les gares de PARIS-EST, PARIS-NORD, PARIS-AUSTERLITZ, PARIS-LYON

-:-:-:-:-:-

Table des Matières
au verso

ARTICLE 3

Entretien des tricycles mis à la disposition des Porteurs.

La Société Nationale des Chemins de fer Français fournit les tricycles en nombre suffisant pour assurer le service des Porteurs dans de bonnes conditions; les Porteurs ont la charge d'assurer le retour à vide des tricycles et de procéder périodiquement à leur graissage.

ARTICLE 4

Locaux à la disposition de la Société.

La Société Nationale des Chemins de fer Français mettra gratuitement à la disposition de l'Entreprise Ferroviaire des locaux à usage de vestiaire, ainsi que de bureau affecté aux Chefs de Service.

Ces locaux seront aménagés, entretenus, chauffés, éclairés et nettoyés aux frais de l'Entreprise Ferroviaire.

Les locaux ainsi mis à la disposition de l'Entreprise Ferroviaire seront assurés contre l'incendie avec risques locatifs et risques de voisinage par ses soins et à ses frais, dans les conditions fixées à l'article 12 ci-après.

ARTICLE 5

Tenue des Porteurs.

Les Porteurs ne sont admis dans une gare que revêtus d'une tenue uniforme en parfait état de propreté, comportant une blouse et un pantalon en toile, une ceinture en toile, un brassard ou plaque numéroté, une casquette avec l'inscription "Porteur", une courroie en cuir.

ARTICLE 6

Organisation et surveillance du service des Porteurs.

Les heures du commencement et de la fin du service des Porteurs sont déterminées par le Chef de gare, compte tenu des exigences du service des voyageurs; les heures peuvent être modifiées sur préavis de deux jours adressé à l'Entreprise Ferroviaire; toutefois, le Chef de gare peut prolonger la durée de présence des Porteurs en cas de nécessité et notamment en cas de retard de trains, jusqu'à l'arrivée de ces trains retardés.

L'Entreprise Ferroviaire s'engage à fournir au Chef de gare une liste nominative, tenue constamment à jour, comportant la répartition des Porteurs avec l'indication du numéro de brassard ou de plaque d'identité de chacun d'eux et établie d'après le Tableau de service dressé par la gare; en outre, l'Entreprise Ferroviaire est tenue d'apposer, à ses frais, à l'endroit qui lui sera indiqué par le Chef de gare, un tableau indiquant le service de chaque porteur.

....

Les Porteurs doivent s'abstenir de toute annonce à haute voix ou de toute sollicitation de nature à importuner les voyageurs; ils doivent être polis et réservés dans leurs rapports avec le Public, conserver la plus grande correction dans leur tenue et s'abstenir de fumer dans la gare; il leur est formellement interdit :

a) - de fournir aux voyageurs des renseignements sur les hôtels;

b) - de faire passer les voyageurs par d'autres issues que celles par lesquelles s'effectuent normalement l'entrée et la sortie du Public et de leur faire traverser les voies;

c) - de monter sur le marchepied des voitures avant l'arrêt des trains;

d) - de se prêter d'une manière quelconque à tout acte contraire aux intérêts du chemin de fer et aux Règlements de Police concernant le service des gares.

Les Porteurs assurent leur service sous la surveillance du ou des Représentants de l'Entreprise Ferroviaire; ces Représentants sont autorisés, à cet effet, à circuler dans tous les locaux et emplacements où les porteurs sont appelés à exercer leur service.

L'Entreprise Ferroviaire sera soumise au Chef de gare ou au Représentant de ce dernier, en ce qui touche la direction générale du service ainsi que la discipline des Porteurs.

Le Chef de gare ou son Représentant a notamment le droit d'exiger le renvoi immédiat, momentané ou définitif, des gares visées au Traité, de tout Porteur qui ne donnerait pas satisfaction au point de vue du travail ou de la tenue, ou pour tout autre motif; dans chaque cas de renvoi, le Chef de gare doit prévenir l'Entreprise Ferroviaire en lui donnant le motif de la mesure proposée; il est mentionné, à cet égard, que tout Porteur, congédié momentanément ou définitivement, ne peut être occupé à nouveau, pour le service du portage, sans l'assentiment de la Société Nationale des Chemins de Fer Français; celle-ci se réserve d'ailleurs d'interdire l'accès de ses emprises à tout membre du personnel de l'Entreprise Ferroviaire dont elle estimerait, pour des motifs dont elle serait seule juge, la présence indésirable. L'Entreprise Ferroviaire devra se conformer immédiatement aux notifications qui pourraient lui être adressées à ce sujet par la S.N.C.F. sans pouvoir réclamer aucune indemnité.

....

L'Entreprise Ferroviaire devra, en outre, se conformer aux dispositions du Règlement de travail qui constitue l'Annexe n° 1 du présent Traité (voir ci-après).

ARTICLE 7

Recrutement des Porteurs.

L'Entreprise Ferroviaire s'engage à ne recruter que des Agents de nationalité Française et à respecter, pour le recrutement et l'emploi des Porteurs, les prescriptions des lois et règlements en vigueur. L'Entreprise Ferroviaire ne pourra, pendant la période du 1er Mars au 15 Novembre de chaque année, utiliser comme main-d'oeuvre non qualifiée aux travaux faisant l'objet du présent traité, des travailleurs, salariés ou non, appartenant aux professions agricoles ou forestières ou d'artisanat rural. Il est entendu expressément qu'elle n'affectera au service des Porteurs que des candidats ayant fourni de très bonnes références et ayant toujours fait preuve d'une moralité excellente.

D'autre part, l'Entreprise Ferroviaire ne pourra, en aucun cas, occuper pour le service de portage qui fait l'objet du présent Traité, des ex-Agents de la Société Nationale des Chemins de fer Français ou d'un Réseau auquel la dite Société a été substituée, démissionnaires, biffés des contrôles, rayés des cadres par mesure disciplinaire ou révoqués, ni débaucher des journaliers occupés au service de la dite Société.

ARTICLE 8

Tarif de portage.

Le tarif de portage reproduit au présent article fixe la rémunération des services rendus aux voyageurs, en vertu des dispositions de l'article 2 du présent Traité, l'encaissement de la somme due est effectué par les Porteurs qui remettent aux voyageurs un ticket extrait d'un carnet distributeur, qui indique le montant de la perception, ainsi que le numéro du Porteur; il est précisé que le carnet-distributeur et les tickets sont d'un type agréé par la Société Nationale des Chemins de Fer Français et qu'ils sont fournis par l'Entreprise concessionnaire; il est formellement interdit de réclamer une somme supérieure à celle fixée par le Tarif, et, en cas de contestation au sujet de la somme réclamée, il convient de donner connaissance du Tarif appliqué.

Tarif du portage des bagages dans les gares de Paris

I - BAGAGES A MAIN

pour le 1er colis	4f00
pour le 2ème "	3f00
par colis en plus	2f00

....

Au-dessus de 4 colis, un deuxième Porteur est obligatoirement requis, quelle que soit la nature du colis, mais étant entendu que les parapluies, cannes, raquettes de tennis en vrac, en excédent des colis portés, ne donnent pas lieu à rémunération.

II - BAGAGES ENREGISTRES OU A ENREGISTRER

BAGAGES EN DOUANE

pour le 1er colis	5f00
par colis en plus	2f00

Le nombre de colis à confier à un Porteur n'est pas limité.

ARTICLE 9

Rémunération de la Société.

Pour rémunérer l'Entreprise Ferroviaire des obligations et risques que comporte le présent Traité ainsi que des Assurances, des salaires et charges patronales de toute nature, la Société Nationale des Chemins de fer Français lui abandonne la totalité des recettes perçues en application du Tarif de portage indiqué à l'article précédent.

La Société Nationale des Chemins de fer Français peut faire appel au concours de l'Entreprise Ferroviaire pour effectuer certains travaux de nettoyage ou de manutention dans les gares de Paris-Est, Paris-Nord, Paris-Austerlitz et Paris-Lyon; l'Entreprise Ferroviaire s'engage à lui fournir le nombre d'hommes nécessaire pour assurer l'exécution rapide de ces travaux.

L'Entreprise Ferroviaire tient un attachement régulier des hommes fournis par elle pour les travaux de nettoyage et de manutention et s'assure chaque jour que cet attachement correspond aux relevés établis par la gare.

La Société Nationale des Chemins de fer Français verse à l'Entreprise Ferroviaire pour les travaux de nettoyage ou de manutention qu'elle lui confie, une rétribution calculée par homme fourni et par heure de travail indivisible au taux de 9 frs 75 par heure.

Dans le cas où le salaire prévu à la Convention Collective intervenue entre la Société Nationale des Chemins de fer Français et les auxiliaires du chemin de fer subirait une variation comportant soit une augmentation, soit une diminution de plus de cinq pour cent (5 %), les parties se réservent réciproquement le droit de demander la révision de la redevance fixée à l'alinéa précédent.

....

ARTICLE IO

Rémunération des Porteurs. Convention Collective.

L'Entreprise Ferroviaire est tenue de se conformer aux prescriptions légales ou réglementaires concernant les assurances sociales, les allocations familiales, les congés payés, la durée du travail, etc...

Elle est tenue également, sans préjudice de l'observation des autres dispositions légales ou réglementaires en vigueur ou qui seraient édictées pendant l'exécution du marché :

1°) - de faire connaître, huit jours au moins avant le commencement des travaux, à l'Office Public Départemental de Placement, ses besoins de main-d'oeuvre par profession, avec toutes indications utiles concernant les conditions de travail, de salaires, et généralement tous renseignements de nature à intéresser les chômeurs en quête d'emploi. Elle devra renouveler ces indications en temps opportun, toutes les fois qu'elle se trouvera dans l'obligation de procéder à de nouveaux embauchages, notamment par suite de l'extension des travaux. Elle devra accueillir les candidats présentés par l'Office Public de Placement. Toutefois sa liberté d'embauchage restera entière et elle ne sera pas tenue d'engager les ouvriers qui ne présenteraient pas les aptitudes requises.

2°) - de payer aux ouvriers un salaire normal égal, pour chaque profession, et, dans chaque profession pour chaque catégorie d'ouvriers, au taux couramment appliqué dans la localité ou la région où le travail est exécuté.

Dans le cas où l'Entreprise Ferroviaire aurait été autorisée à sous-traiter une partie de son Entreprise, elle devra imposer cette obligation aux sous-traitants.

3°) - D'assurer, en tout état de cause, à son personnel les autres conditions de travail qui peuvent être fixées par les conventions collectives ou les usages pour chaque profession et, dans chaque profession, pour chaque catégorie d'ouvriers dans la localité ou la région où le travail est exécuté.

ARTICLE 11

Accidents.

L'Entreprise Ferroviaire sera seule responsable des conséquences pécuniaires des accidents et dommages dont pourraient être victimes ses préposés et employés en circulant dans la gare et ses dépendances, et ce, sans recours ni répétition contre la Société Nationale des Chemins de fer Français ou ses Agents et sans que la surveillance exercée par les Agents du chemin de fer puisse avoir pour effet de la décharger de tout ou partie de cette responsabilité, qui lui incombera exclusivement, alors même que les accidents proviendraient du fait de la Société Nationale des Chemins de fer français ou de ses Agents.

....

L'Entreprise Ferroviaire devra d'ailleurs accomplir toutes les formalités et supporter toutes les charges résultant de l'application des lois sur les accidents du travail.

Elle s'engage notamment à garantir la Société Nationale des Chemins de fer français ou ses Agents de toutes actions qui seraient intentées contre cette Société ou ses Agents par ses ouvriers et employés par application de l'article 7 de la Loi du 9 Avril 1898 ou en vertu des dispositions du droit commun.

En outre, l'Entreprise Ferroviaire supportera seule les conséquences pécuniaires des accidents de toute nature qui pourraient survenir dans l'enceinte du Chemin de fer au Personnel de la Société Nationale des Chemins de fer français et aux tiers par le fait ou à l'occasion de l'exécution du présent Traité.

Elle répondra dans les mêmes conditions de tous dommages qui seraient causés aux matériel et objets appartenant à la Société Nationale des Chemins de fer Français, à son personnel et aux tiers.

D'une manière générale, l'Entreprise Ferroviaire renonce expressément à tout recours contre la Société Nationale des Chemins de fer Français ou ses Agents, en ce qui concerne les frais ou indemnités qu'elle aurait à payer pour les causes prévues au présent article; et, en tant que de besoin, elle s'engage à rembourser le montant desdits frais et indemnités à la Société Nationale des Chemins de fer Français ou à ses Agents, si cette Société ou ses Agents s'étaient trouvés dans l'obligation de les verser.

L'Entreprise Ferroviaire s'oblige, du reste, à prendre les fait et cause de la Société Nationale des Chemins de fer français, ainsi que de ses Agents, si une action venait à être engagée contre cette Société ou ses Agents au sujet des accidents ou dommages susvisés.

Enfin, dans la police d'assurances qu'elle est tenue de contracter auprès d'une Compagnie agréée par la Société Nationale des Chemins de fer Français contre les risques mis à sa charge en vertu des stipulations précédentes, l'Entreprise Ferroviaire s'engage à faire insérer une clause particulière par laquelle l'assureur renoncera à tout recours, soit contre la Société Nationale des Chemins de fer Français, soit contre ses Agents.

L'Entreprise Ferroviaire maintiendra son assurance pendant toute la durée du Traité, en paiera exactement les primes et justifiera du tout à la Société Nationale des Chemins de fer Français, à toute réquisition.

....

Elle reconnaît expressément que la rémunération indiquée à l'article 9 tient compte à forfait des risques mis à sa charge par les stipulations et obligations qui précèdent.

ARTICLE 12

Incendie et vols.

L'Entreprise Ferroviaire est responsable des incendies qui pourraient survenir, par sa faute, par celle de ses Représentants, de ses ouvriers et employés dans l'enceinte du chemin de fer.

Aux fins ci-dessus, elle s'engage à s'assurer à une Compagnie agréée par la Société Nationale des Chemins de fer français et à stipuler, tant en son nom personnel qu'au profit éventuel de la Société Nationale des Chemins de fer français.

D'autre part, l'Entreprise Ferroviaire devra faire assurer contr le vol, par une Compagnie agréée par la Société Nationale des Chemins de fer français, les marchandises (bagages et colis à la main) transportées par les Porteurs.

Elle devra faire renoncer la Compagnie avec laquelle elle aura contracté pour les risques incendies et vols, comme elle renonce elle-même à tous recours contre la Société Nationale des Chemins de fer français et ses Agents qui pourraient être exercés notamment en vertu des articles 1382, 1383 et 1384 du Code Civil.

Elle maintiendra son assurance pendant toute la durée du Traité, en paiera exactement les primes et justifiera du tout à la Société Nationale des Chemins de fer Français à toute réquisition.

L'Entreprise Ferroviaire reconnaît expressément que la rémunération indiquée à l'article 9 précité tient compte à forfait des risques mis à sa charge par les stipulations et obligations qui précèdent.

ARTICLE 13

Autorisations administratives.

L'Entreprise Ferroviaire s'engage à se pourvoir de toutes les autorisations administratives nécessaires à l'exécution des services définis dans le présent Traité, de manière que la Société Nationale des Chemins de fer Français ne puisse jamais être recherchée à cet égard.

ARTICLE 14

Durée de la Convention. Résiliation.

Le Traité est établi pour une durée de trois ans, à partir du 6 Octobre 1941; toutefois, chacune des parties se réserve la faculté de le résilier à toute époque, sans indemnité, à la condition expresse de se prévenir deux mois à l'avance, par lettre recommandée

.....

La Société Nationale des Chemins de fer français se réserve expressément le droit de résilier le traité sans indemnité ni observation de délai, dans le cas où le service ne serait pas fait à son entière satisfaction, ce dont elle sera seule juge; dans ce cas, la résiliation aura lieu de plein droit et sera notifiée par simple lettre recommandée sans aucune formalité judiciaire ou extra-judiciaire, ce qui est formellement accepté par l'Entreprise Ferroviaire.

Il en sera de même en cas de faillite ou de liquidation judiciaire de l'Entreprise Ferroviaire.

ARTICLE 15

Cession de service.

L'Entreprise Ferroviaire s'interdit formellement de céder, à qui que ce soit, tout ou partie du service qui fait l'objet du présent Traité, sans avoir obtenu le consentement exprès et par écrit de la Société Nationale des Chemins de fer français.

ARTICLE 16

Contestations.

Toute contestation, de quelque nature qu'elle soit qui pourrait s'élever relativement à l'interprétation ou à l'exécution du présent Traité, sera obligatoirement soumise à un arbitrage.

A cet effet, la partie la plus diligente notifiera par lettre recommandée, à l'autre partie, le nom de l'arbitre de son choix. Dans le délai de dix jours de cette notification, l'autre partie devra désigner son propre arbitre.

En cas de désaccord entre eux, les arbitres éliront un troisième arbitre, qui ne sera pas obligé de se conformer à l'avis de l'un des deux autres.

Si les arbitres ne peuvent s'entendre sur la nomination d'un troisième arbitre, celui-ci sera désigné par ordonnance du Président du Tribunal Civil, à la requête de l'un ou l'autre des parties.

A défaut par l'une de celles-ci de faire connaître son arbitre dans le délai fixé, cet arbitre sera nommé d'office par le Président du Tribunal Civil, statuant comme il précède.

Les arbitres devront rendre leur sentence, dans les trois mois de leur nomination ou, le cas échéant, de l'ordonnance désignant l'arbitre de la partie défaillante ou le troisième arbitre.

Les arbitres se conformeront aux délais et formes ordinaires de la procédure et statueront suivant les règles du droit, les parties n'entendant pas les constituer amiables compositeurs.

...

Les arbitres prononceront en premier ressort seulement.

En cas de décès, de déport ou d'empêchement d'un des arbitres, il sera pourvu à son remplacement dans le délai de quinze jours.

Chaque partie supportera les frais et honoraires des arbitres dans la proportion où elle succombera dans ses prétentions. En cas de désignation d'un tiers arbitre, les honoraires de ce dernier seront supportés dans la même proportion.

ARTICLE 17

Frais de timbre et d'enregistrement.

Les frais de timbre du présent Traité sont à la charge de l'Entreprise Ferroviaire.

Les frais d'enregistrement du présent Traité seront à la charge de celle des parties qui succombera sur la difficulté ayant donné lieu à la formalité. Toutefois, si l'exercice du droit de résiliation dont il est question à l'article 14 précité rend nécessaire l'enregistrement des présentes, tous les droits, et, s'il y a lieu, les pénalités d'enregistrement, seront à la charge de l'Entreprise Ferroviaire dans tous les cas.

Fait en double exemplaire, à Paris, le

Pour la Société Nationale des Chemins de Fer Français,

Le Vice-Président du Conseil d'Administration

Pour l'Entreprise Ferroviaire

Le Président du Conseil d'Administration

A N N E.X E N° 1

REGLEMENT de TRAVAIL des Entreprises travaillant pour le compte de la Société Nationale des Chemins de fer français (Services de l'Exploitation, du Matériel et de la Traction).

TITRE I

DISPOSITIONS GENERALES

Article 1er

Les dispositions du présent règlement de travail sont à observer par l'Entrepreneur sans préjudice de l'observation des dispositions du contrat réglant les rapports entre la Société Nationale et l'Entrepreneur et qui déterminent notamment la responsabilité de l'Entrepreneur en cas d'accident, de faute, etc... et les mesures de contrôle tendant à vérifier la bonne exécution du travail.

Article 2

Une consigne spéciale, établie par le Chef de Service local de la Société Nationale des Chemins de fer français, d'accord avec le Représentant de l'Entreprise, règle les conditions locales d'exécution des opérations à effectuer. Cette consigne précise notamment :

1°) - la consistance et le détail des opérations;

2°) - les emplacements des divers chantiers.

Les heures de fonctionnement de chacun des chantiers sont fixées par le Chef de Service local, en accord avec le représentant de l'Entreprise, selon les nécessités du service.

Les Agents de l'Entreprise sont autorisés, sur justification de leur identité, à s'introduire, stationner et circuler dans l'enceinte du chemin de fer, suivant les besoins de leur service et dans les limites de ces besoins. Cette autorisation n'est valable que dans les limites des heures d'ouverture du chantier.

Article 3

En outre de l'observation des dispositions de la consigne spéciale visée à l'article ci-dessus, le personnel de l'Entreprise doit se conformer strictement, pour l'accomplissement des opérations qui lui incombent, aux règles adoptées par la Société Nationale pour son propre personnel et, d'autre part, aux ordres et instructions particuliers qui peuvent, à tout moment, lui être donnés par les représentants qualifiés de la Société Nationale, tant pour l'exécution du travail que pour le bon ordre des chantiers.

....

Article 4

L'application des textes législatifs et réglementaires concernant la réglementation du travail dans les Entreprises fonctionnant sur le domaine public du chemin de fer incombe, sous sa responsabilité, au Chef de l'Entreprise. Le Chef de Service local fait connaître à ce dernier le nom et l'adresse de l'Inspecteur du Contrôle du Travail des Agents des Chemins de fer, auquel ressortit le contrôle de l'Entreprise.

L'Entreprise doit tenir constamment à jour un relevé donnant :

1°) - la liste nominative des ouvriers employés par elle (hommes, femmes, mineurs);

2°) - leur répartition par chantier;

3°) - l'emplacement de ces chantiers;

4°) - la proportion maximum d'ouvriers étrangers prévus par le Cahier des Charges de l'Entreprise et le nombre réel d'ouvriers étrangers utilisés.

Article 5

L'Entreprise s'engage à fournir un personnel présentant toutes les garanties de moralité, de probité et de bon service et à n'occuper qui que ce soit, sans s'être, au préalable, renseignée de son mieux sur ses antécédents.

La Société Nationale se réserve le droit d'interdire l'accès des chantiers à tout agent de l'Entreprise qu'elle estimerait indésirable, notamment du fait de sa tenue ou de sa conduite en service.

Le personnel de l'Entreprise est tenu de porter, si le Chef de Service local le demande, des marques distinctives de manière à le faire reconnaître (une casquette avec inscription ou un brassard numéroté).

Article 6

Il est interdit au personnel de l'Entreprise d'apporter des modifications quelconques aux installations propres de la Société Nationale (locaux, clôtures, appareils, etc...) ou de procéder à des installations d'eau, de gaz, d'électricité ou de chauffage, sans avoir obtenu, au préalable, l'approbation écrite du Chef de Service local.

....

TITRE II

SECURITE DE L'EXPLOITATION

Article 7

La Société Nationale se réserve la faculté d'interdire à l'Entreprise l'utilisation de certains engins. En fin de journée, le matériel utilisé par les ouvriers de l'Entreprise est rangé à l'endroit désigné par le Chef de Service local.

Article 8

L'Entreprise est responsable de toutes les malfaçons imputables à des fautes ou négligences commises par son personnel au cours des opérations dont elle est chargée.

La Société Nationale seule sera chargée de la discussion et du règlement des litiges avec les tiers consécutifs à des malfaçons imputables à l'Entreprise.

Article 9

Manutention des colis. Les Agents de l'Entreprise doivent assurer la manutention des colis (chargement, déchargement, transbordement) avec les précautions indispensables à leur conservation. Ils observent à cet égard les règles en vigueur dans l'établissement de la Société Nationale pour l'exécution de ce travail.

A cet effet, le Chef de Service local remet contre émargement au représentant de l'Entreprise les prescriptions de service réglementant la manutention et l'arrimage des colis, notamment le Règlement de 1897 concernant le transport des matières dangereuses ou infectes.

Article 10

Manutention des combustibles. Les agents de l'Entreprise assurant la manutention des combustibles (chargement, déchargement et mise en tas) doivent se conformer aux prescriptions de service en vigueur dans l'établissement de la Société Nationale pour l'exécution de ce travail. A cet effet, le Chef de Service local remet contre émargement au représentant de l'Entreprise les prescriptions de Service réglementant le stockage des combustibles (formation et renouvellement des tas, arrimage des briquettes).

Article 11

Usage des appareils de manutention Le personnel de l'Entreprise utilisant les appareils de manutention (grues, transrouleurs, etc...) doit observer les prescriptions réglementaires en vigueur dans l'établissement de la Société Nationale, relatives à l'emploi de ces appareils, et une copie de ces prescriptions est remise contre émargement par le Chef de Service

....

local au représentant de l'Entreprise. Cette obligation s'applique aussi bien dans le cas d'appareils appartenant à la Société Nationale que dans le cas d'utilisation d'appareils appartenant à l'Entreprise et agréés par la Société Nationale.

Article 12

Nettoyage et désinfection.

Le personnel de l'Entreprise doit effectuer les opérations de nettoyage et de désinfection qui lui sont confiées selon les règles édictées par l'Autorité Supérieure et par la Société Nationale pour son établissement considéré.

Cette prescription vise particulièrement le nettoyage et la désinfection des wagons et installations ayant servi aux transports des animaux; elle concerne également les mesures propres à enrayer la propagation des maladies contagieuses.

Aux heures données pour fin des travaux, un contrôle contradictoire de la qualité du travail est exercé par les agents spécialisés de la Société Nationale. Toute opération non exécutée ou mal faite donne lieu à pénalité prévue au contrat.

Article 13

Eclairage.

Au cours des opérations confiées à l'Entreprise, l'éclairage des quais, chantiers, wagons, etc... sera assuré par des appareils appartenant à la Société Nationale ou agréés par celle-ci.

TITRE III

SECURITE DES TRAVAILLEURS

Article 14

Lors de leur circulation dans l'enceinte du chemin de fer ou au cours de l'exécution de leur travail, les agents de l'Entreprise doivent se conformer strictement aux règles adoptées par la Société Nationale dans ses établissements pour préserver la sécurité de son propre personnel.

A cet effet, le Chef de Service local remet contre émargement au représentant de l'Entreprise les documents édités par la Société Nationale pour réglementer les précautions à prendre en vue d'éviter les accidents du travail. En outre, une consigne, approuvée par le Chef de Service local, détermine pour chaque chantier les règles que les ouvriers de l'Entreprise ont à observer pour leur sécurité personnelle.

....

L'Entreprise supportera les conséquences de tous les accidents qui pourraient survenir à son personnel, quelle qu'en soit la cause. Elle renonce à exercer contre la Société Nationale ou ses agents aucune réclamation ou action en raison de ces accidents et les garantit contre tout recours qui pourrait être exercé contre eux de ce chef, tant en vertu du droit commun qu'en application de la loi sur les accidents du travail.

Pièce 2

T.

1er AVENANT
à la CONVENTION PASSEE le 12 AVRIL 1939
pour l'exécution :

- d'un service de porteurs
- de travaux de manutention et éventuellement de nettoyage

dans la gare de PARIS-SAINT-LAZARE

Entre la Société Nationale des Chemins de Fer Français dont le siège est à Paris, 88 rue St.Lazare, représentée par
.....
d'une part,

et " Les Porteurs de Gares " ,Société Coopérative ouvrière de production dont le siège est 17,rue d'Amsterdam, à Paris,

d'autre part,

Il a été convenu et arrêté ce qui suit, qui aura effet à partir du 6 Octobre 1941 :

L'Annexe N° 1 à la Convention en date du douze Avril mil neuf cent trente neuf est annulée; le texte des articles 1,8 et 9 de la même Convention est annulé et remplacé par le texte suivant:

Article 1er

Service des Porteurs

La Société " Les Porteurs de Gares " s'engage envers la Société Nationale des Chemins de Fer Français à fournir régulièrement à ses frais, risques et périls,et sous son entière responsabilité,dans la gare de Paris-Saint-Lazare,le nombre de porteurs nécessaire pour l'importance du trafic; la Société Nationale des Chemins de-Fer Français se réserve le droit de demander l'augmentation,dans une proportion déterminée par elle, du nombre de porteurs.

Article 8

Tarif de portage

Le tarif de portage reproduit au présent article fixe la rémunération des services rendus aux voyageurs,en vertu des dispositions de l'article 2 de la présente Convention; l'encaissement de la somme due est effectué par les Porteurs qui remettent aux voyageurs un ticket extrait d'un carnet-distributeur,qui indique le montant de la perception et le numéro du porteur; il est précisé que le carnet-distributeur et les tickets sont d'un type agréé par la Société Nationale des Chemins de Fer Français et qu'ils sont fournis par l'Entreprise concessionnaire;il est formellement interdit de réclamer une somme supérieure à celle fixée par le tarif,et, en cas de contestation au sujet de la somme réclamée,il convient de donner connaissance du tarif appliqué.

Tarif du portage des bagages dans les gares de Paris

I - Bagages à main

pour le 1er colis ..... 4 frs
pour le 2ème colis ..... 3 frs
par colis en plus ..... 2 frs

Au dessus de 4 colis, un deuxième porteur est obligatoirement requis, quelle que soit la nature du colis, mais étant entendu que les parapluies, cannes, raquettes de tennis en vrac, en excédent des colis portés, ne donnent pas lieu à rémunération.

II - Bagages enregistrés ou à enregistrer

Bagages en Douane

pour le 1er colis ..... 5 frs
par colis en plus ..... 2 frs

Le nombre de colis à confier à un porteur n'est pas limité.

ARTICLE 9

Rémunération de la Société " Les Porteurs de Gares " ,

Pour rémunérer la Société " Les Porteurs de Gares " , des obligations et risques que comporte la présente Convention, ainsi que des assurances, des salaires et charges de toute nature, la Société Nationale des Chemins de Fer Français lui abandonne la totalité des recettes perçues en application du Tarif de portage indiqué à l'article précédent.

La Société Nationale des Chemins de Fer Français peut faire appel au concours de la Société " Les Porteurs de Gares " pour effectuer de façon permanente ou accidentelle le nettoyage de certains locaux et aussi certains travaux de manutention en gare de Paris-Saint-Lazare. La Société " Les Porteurs de Gares " s'engage à lui fournir le nombre d'hommes nécessaire pour assurer l'exécution rapide de ces travaux.

Toutefois, chaque fois que le nombre d'hommes demandé sera supérieur à dix (10), la Société " Les Porteurs de Gares " en sera avertie six (6) jours à l'avance, afin de lui permettre, le cas échéant, de procéder au recrutement du personnel nécessaire pour l'exécution de ces travaux.

La manutention comprend :

- le déchargement des fourgons, la reconnaissance numérique des colis et leur classement, par numéro d'ordre, sur les chariots;
- leur conduite dans les salles de la douane et de livraison et leur classement sur les comptoirs;
- la livraison de ces colis dans les salles ad hoc;
- la conduite en consigne et le classement dans les cases de ces consignes;
- le chargement sur les voitures du factage de ceux de ces bagages à réexpédier sur les autres gares de Paris.

La Société " Les Porteurs de Gares " tient un attachement régulier des hommes fournis par elle pour les travaux de manutention et de nettoyage et s'assure chaque jour que cet attachement correspond aux relevés établis par la gare.

La Société Nationale des Chemins de Fer Français verse à la Société " Les Porteurs de Gares " pour les travaux de nettoyage et de manutention qu'elle lui confie une rétribution calculée par homme fourni et par heure de travail indivisible au taux de 9 frs 75 par heure.

Dans le cas où le salaire prévu à la Convention Collective intervenue entre la Société Nationale des Chemins de Fer Français et les auxiliaires du Chemin de Fer subirait une variation comportant soit une augmentation, soit une diminution de plus de cinq pour cent (5 %) les parties se réservent réciproquement le droit de demander la révision de la redevance fixée à l'alinéa précédent.

ARTICLE 14

Durée de la Convention - Résiliation.

La Convention est établie pour une durée de trois ans, à partir du 6 Octobre 1941;.... (le reste de l'article 14 sans changement).

Les frais de timbres du présent Avenant sont à la charge

de la Coopérative " Les Porteurs de Gares "

Les frais d'enregistrement du présent Avenant seront à la charge de celle des parties qui y aura donné lieu.

Fait en double exemplaire
à Paris, le .....

Pour la Société Nationale
des Chemins de Fer Français ;

Le Vice-Président
du Conseil d'Adminis-
tration

Pour la Coopérative
" Les Porteurs de Gares "

Le Président
du Conseil
d'Administration

Pièce 3

V/

1er AVENANT à la CONVENTION PASSEE
le 13 Avril 1939 pour l'exécution

- d'un service de porteurs (
) dans la gare de Paris-Mont-
- de travaux de manutention (parnasse

entre la Société Nationale des Chemins de Fer français dont le siège est à Paris, 88, rue St-Lazare, représentée par

d'une part,

et "LA COLLABORATRICE", Société Anonyme Coopérative ouvrière de production, dont le siège est gare de Paris-Montparnasse, agissant par M. SAINT-MARD, son Directeur, dûment habilité à cet effet,

d'autre part,

Il a été convenu et arrêté ce qui suit qui aura effet à partir du 6 Octobre 1941.

L'Annexe n° 1 à la Convention en date du treize Avril mil neuf cent trente-neuf est annulée; le texte des Articles 1, 8 et 9 de la même Convention est annulé et remplacé par le texte suivant :

ARTICLE 1er

Service des Porteurs

La Société "La Collaboratrice" s'engage envers la Société Nationale des Chemins de fer Français à fournir régulièrement à ses frais, risques et périls, et sous son entière responsabilité, dans la gare de Paris-Montparnasse, le nombre de porteurs nécessaire pour l'importance du trafic; la Société Nationale des Chemins de Fer Français se réserve le droit de demander l'augmentation, dans une proportion déterminée par elle, du nombre de porteurs.

ARTICLE 8

Le tarif de portage reproduit au présent article fixe la rémunération des services rendus aux voyageurs, en vertu des dispositions de l'article 2 de la présente Convention; l'encaissement de la somme due est effectué par les Porteurs qui remettent aux voyageurs un ticket extrait d'un carnet-distributeur, qui indique le montant de la perception et le numéro du porteur; il est précisé que le carnet-distributeur et les tickets sont d'un type agréé par la Société Nationale des Chemins de fer Français et qu'ils sont fournis par l'Entreprise concessionnaire; il est formellement interdit de réclamer une somme supérieure à celle fixée par le Tarif et, en cas de contestation au sujet de la somme réclamée, il convient de donner connaissance du Tarif appliqué.

TARIF DU PORTAGE DES BAGAGES DANS LES GARES DE PARIS

I - Bagages à main

Pour le 1er colis	4 Fr 00
Pour le 2ème colis	3 Fr 00
Pour colis en plus	2 Fr 00

...

Au-dessus de 4 colis, un deuxième porteur est obligatoirement requis, quelle que soit la nature du colis, mais étant entendu que les parapluies, cannes, raquettes de tennis en vrac, en excédent des colis portés, ne donnent pas lieu à rémunération.

II - BAGAGES ENREGISTRES OU A ENREGISTRER

BAGAGES EN DOUANE

pour le 1er colis ..... 3 francs
Par colis en plus ..... 2 francs

Le nombre de colis à confier à un porteur n'est pas limité.

ARTICLE 9

Rémunération de la Société
"La Collaboratrice"

Pour rémunérer la Société "La Collaboratrice" des obligations et risques que comporte la présente Convention, ainsi que des assurances, des salaires et charges de toute nature, la Société Nationale des Chemins de fer Français lui abandonne la totalité des recettes perçues en application du Tarif de portage indiqué à l'article précédent.

La Société Nationale des Chemins de fer Français peut faire appel au concours de la Société "La Collaboratruce" pour effectuer la manutention des bagages à la gare de Paris-Montparnasse; la Société "La Collaboratrice" s'engage à lui fournir le nombre d'hommes nécessaire pour assurer l'exécution rapide de ces travaux.

Toutefois, chaque fois que le nombre d'hommes demandé sera supérieur à dix (10), la Société "La Collaboratrice" en sera avertie six (6) jours à l'avance, afin de lui permettre, le cas échéant, de procéder au recrutement du personnel nécessaire pour l'exécution de ces travaux.

La manutention comprend :

- la réception des bagages aux monte-charges et au tapis roulant,
- leur conduite dans les salles de livraison et leur classement sur les comptoirs,
- la livraison de ces bagages dans les salles ad hoc,
- la conduite en consigne et le classement dans les cases de ces consignes,
- le classement des colis express.

La Société "La Collaboratrice" tient un attachement régulier des hommes fournis par elle pour les travaux de manutention et s'assure chaque jour que cet attachement correspond aux relevés établis par la gare.

La Société Nationale des Chemins de fer Français verse à la Société "La Collaboratrice" pour les travaux de manutention qu'elle lui confie, une rétribution calculée par homme fourni et par heure de travail indivisible au taux de 9 F.,75 par heure.

Dans le cas où le salaire prévu à la Convention Collective intervenue entre la Société Nationale des Chemins de fer Français et les auxiliaires du Chemin de fer subirait une variation comportant soit une augmentation soit une diminution de plus de cinq pour cent (5 %), les parties se réservent réciproquement le droit de demander la révision de la redevance fixée à l'alinéa précédent.

ARTICLE 14

Durée de la Convention.
Résiliation.

La Convention est établie pour une durée de trois ans, à partir du 6 octobre 1941; .....(le reste de l'article 14 sans changement).

Les frais de timbres du présent Avenant sont à la charge de la Société Anonyme Coopérative "La Collaboratrice".

Les frais d'enregistrement du présent Avenant seront à la charge de celle des parties qui y aura donné lieu.

Fait en double exemplaire ,à Paris
le

Pour la Société Nationale
des Chemins de fer Français:

Le Vice-Président
du Conseil
d'Administration,

Le Président
du Conseil
d'Administration,

Pour la Société Coopérative
"La Collaboratrice",

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

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

Conseil d'Administration

-:-:-:-:-:-

63/58

Séance du 12 novembre 1941

-:-:-:-:-

VI - Budget d'exploitation de 1942.-

Budget 42 Exp

dernière rép reçue

à Mr Closet le 19/11/41

Mr Closet en arrivée



2000 agents de la Gonsat —

Réduction des Kilomètres de 183 à 178.

=

B. de Quengo

S.N.C.F.

-:-:-

Service du Budget

-:-:-:-:-

BUDGET D'EXPLOITATION POUR 1942

ADOPTE PAR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

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

Lettre au Secrétaire d'Etat aux Communications

Note justificative

Budget

-:-:-:-:-

Le 7 novembre 1941

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

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

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 19 novembre 1941

COPIE

Monsieur le Ministre,

Le Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de fer français vient d'approuver le budget d'exploitation de l'exercice 1942.

Conformément à l'article 41 de la Convention du 31 août 1937, j'ai l'honneur de vous adresser ci-joint ce budget, ainsi qu'une copie de ma lettre de ce jour à M. le Secrétaire d'Etat aux Communications.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

signé : FOURNIER.

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

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 19 novembre 1941.

- COPIE -

Monsieur le Ministre,

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

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

I.- RECETTES

A.- Recettes du trafic -

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

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

.....

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

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

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

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

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

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

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

B.- Recettes diverses -

Les recettes diverses ont été fixées à une somme globale de 395 millions, contre 390 millions en 1941.

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

.....

.....

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

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

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

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

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

II.- DEPENSES

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

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

A.- Personnel -

Les dépenses de personnel sont prévues pour 13.080 millions en 1942 au lieu de 10.469 millions en 1940 et 11.902 millions en 1941.

.....

.....

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

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

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

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

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

.....

.....

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

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

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

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

B.- Combustibles, matières et divers -

Ce second groupe de dépenses figure au budget pour 9.125 M., au lieu de 5.748 M. en 1940 et 8.043 M. en 1941.

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

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

.....

.....

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

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

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

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

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

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

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

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

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

.....

.....

b) Programme de travaux - Pour le matériel et la traction, l'effort, en 1941, s'est surtout porté sur les locomotives. Aussi, tout en maintenant pour ces dernières un rythme normal de grandes réparations et de levages, avons-nous décidé de réserver en 1942 une part importante de nos programmes à l'entretien des voitures et wagons. C'est ainsi que les réparations générales de voitures passeront de 2.559 à 3.230 et les réparations intermédiaires de 4.795 à 5.880. Les révisions complètes de wagons passeront de même de 22.178 à 26.200.

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

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

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

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

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

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

.....

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

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

C.- Fonds de renouvellement et provision pour amortissement.

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

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

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

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

.....

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

D.- Charges financières -

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

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

°
° °

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

Recettes	21.748 millions
Dépenses	25.146 millions
faisant ressortir un déficit probable de	3.398 millions

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

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

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

.....

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

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

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

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

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

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

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

.....

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

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

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

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

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

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

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

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

- Services français -

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

.....

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

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

La hausse se situerait ainsi, suivant la classe, entre 9 et 17 %. Le produit net d'impôts escompté de cette hausse serait de .....730 millions.

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

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

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

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

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

- Versements des autorités d'occupation -

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

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

.....

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

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

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

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

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

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

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

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

.....

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

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

S.N.C.F.

Service du Budget

-:-:-:-:-

N O T E

justificative sur le budget d'exploitation
de l'exercice 1942

-:-:-:-

Table des matières

		Pages
1ère PARTIE -	DELAIS ET FORME DE PRESENTATION DU BUDGET.....	1
2ème PARTIE -	RECETTES:	
	Examen général.....	3
	Chap.1er - Recettes du Trafic.....	5
	Chap.II - Recettes diverses.....	11
	Chap.III - Recettes allemandes.....	17
3ème PARTIE -	EXAMEN GENERAL DES DEPENSES :	20
	Personnel (Effectifs.....	21
	Personnel (Dépenses de personnel.....	39
	Parcours.....	46
	Consommations.....	50
4ème PARTIE -	EXAMEN DES DEPENSES PAR CHAPITRE :	
	Chap.1er - Administration Générale et dépenses générales.....	58
	Chap.II - Exploitation.....	66
	Chap.III - Matériel et Traction.....	75
	Chap.IV - Voie et Bâtiments.....	82
	Chap. V - Dépenses diverses.....	91
	Chap.VI - Fonds de renouvellement.....	95
	Chap.VII - Charges diverses et prime d'exploitation..	96
	Provision pour travaux différés et réserve pour imprévu.....	99
5ème PARTIE -	CONCLUSIONS.....	101
ANNEXE n°1 -	Caisses de Retraites, de secours et de Prévoyance	
ANNEXE n°2 -	Etat de la reconstruction des Installations Fixes	
ANNEXE n°3 -	Note sur les augmentations de salaires, des prix et des tarifs depuis 1938.	

S.N.C.F.
-:-:-
Service du Budget
-:-:-:-:-

28 octobre I94I.

NOTE JUSTIFICATIVE

SUR LE BUDGET D'EXPLOITATION DE I942

-:-:-:-:-

1ère Partie

Délais et forme de présentation du budget

-:-:-

Aux termes de l'article 4I de la Convention du 3I août I937, la S.N.C.F. doit fournir, chaque année, aux Secrétaires d'Etat aux Communications et aux Finances, son projet de budget pour l'exercice suivant, accompagné de toutes justifications utiles.

La présentation de nos états budgétaires sera faite, comme d'habitude, en comparant les prévisions de recettes et de dépenses aux résultats du dernier exercice clos (I940) et aux dernières prévisions établies pour l'exercice en cours (I94I). Les chiffres de I940 ont été corrigés pour en retrancher la part de la sous-Direction de Strasbourg.

Comme l'an dernier, nous imputons au compte d'exploitation diverses dépenses nées de la guerre et qui ont un caractère remboursable : réparations de dommages résultant des hostilités franco-allemandes ou anglo-allemandes, prestations aux autorités d'occupation. Le remboursement de ces dépenses devra être réclamé par la S.N.C.F., suivant le cas, aux autorités d'occupation ou au Gouvernement français, étant entendu que le reliquat éventuel des sommes dues, tant pour les prestations que pour les transports allemands, restera imputé en dépenses au compte d'exploitation en attendant la décision qui fixera le règlement général des dépenses de réquisition.

En présentant le budget de I94I, nous disions que jamais depuis la formation de la S.N.C.F., l'établissement de notre budget ne s'était montré aussi délicat et les chiffres proposés sujets à autant d'aléas. Nous pouvons faire la même remarque pour le budget de I942, la situation politique et économique étant restée tout aussi incertaine et nous devons attirer tout spécialement l'attention sur les causes d'incertitudes de nos évaluations :

....

pour les recettes, aléas de toute nature de la situation économique, amenuisement des stocks, impossibilité de prévoir avec certitude l'importance du trafic allemand, etc...

pour les dépenses, incertitude sur les quantités de matières dont nous pourrons disposer, sur les hausses de prix des matières et de l'industrie privée, sur l'importance des récupérations qui pourront être faites, sur les contingents de combustibles et carburants dont nous pourrons disposer, etc...

Tel qu'il se présente, le budget de I942 est encore assez éloigné de celui d'un exercice normal bien qu'il s'en rapproche au point de vue de l'entretien du matériel et de la voie, sans que nous puissions toutefois, pour la voie, rattraper le retard accumulé depuis I939. Mais les événements de guerre continuent à retarder la réalisation d'une partie du programme d'économies de la S.N.C.F.

2ème PARTIE

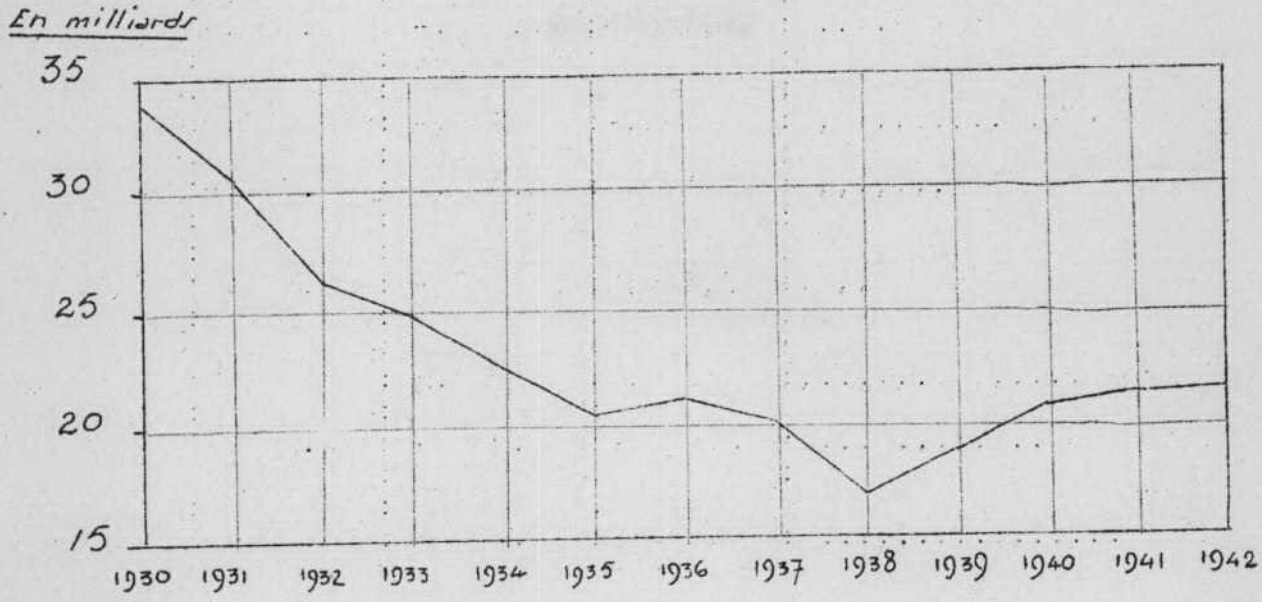
RECETTES

EXAMEN GENERAL DES RECETTES

Les résultats de l'exercice I940 ont été trop profondément influencés par les événements pour pouvoir servir de base à nos prévisions budgétaires. Il ne saurait être question non plus de faire état des exercices antérieurs, la situation économique actuelle n'étant, en aucune façon, comparable à celle de l'avant-guerre; nous étaierons donc nos prévisions sur les résultats déjà connus et sur les dernières évaluations faites pour l'exercice I94I.

Il nous semble néanmoins intéressant de donner ci-dessous (1) un graphique des recettes totales des années successives depuis I930 (A.L. non compris) à égalité de tarifs : la décroissance est presque régulière de I930 à I938, il y a ensuite tendance à la hausse, surtout à cause du trafic exceptionnel de I940.

Recettes annuelles totales à égalité de Tarifs (2) (non compris A.L.)



(1) Pour rendre les chiffres tout-à-fait comparables, il faudrait enlever des recettes de I930 à I937 les transports que les Réseaux se factureraient les uns aux autres et qui, pour l'exercice I937, sont de l'ordre de I00 M.

(2) Tarifs du 28 juillet I94I.

Le tableau ci-dessous donne plus de détails pour les exercices I940, I94I et I942.

		Résultats de I940	Prévisions pour I94I : Budget initial	Prévisions pour I94I : Révision du I/7/4I	Prévisions pour I942
Recettes du trafic — Voyageurs	commerciales	3.454^{M}9	3.400^{M}-	4.000^{M}-	4.988^{M}-
	militaires françaises et alliées	744,3	"	"	"
	Total (A)	4.I99^{M}2	3.400^{M}-	4.000^{M}-	4.988^{M}-
Recettes du trafic — Marchandises	commerciales	9.470,9	9.400,-	II.585,-	I2.490,-
	militaires françaises et alliées	2.543,I	"	"	"
	Total (B)	I2.0I4,-	9.400,-	II.585,-	I2.490,-
Poste (C)		285,-	460,-	274,5	275,-
Subvention (D)		"	2.500,-	I.655,-	"
Ensemble (A+B+C+D)		I6.498,2	I5.760,-	I7.5I4,5	I7.753,-
Recettes diverses		406,8	288,8	390,2	395,-
Recettes allemandes		2.000,-	2.950,-	3.600,-	3.600,-
TOTAL GENERAL DES RECETTES		I8.905^{M}-	I8.998^{M}8	2I.504^{M}7	2I.748^{M}-

CHAPITRE 1er - Recettes du trafic

-:-:-:-

Nos prévisions pour les voyageurs et les marchandises ont été établies en partant des hypothèses suivantes :

1°)l'économie générale du pays (matières premières disponibles, productions diverses, etc..) sera la même qu'actuellement;

2°)l'occupation allemande sera maintenue toute l'année;

3°)le trafic de I942 sera sensiblement égal a celui de I94I.

A - RECETTES VOYAGEURS

Avec les tarifs actuellement en vigueur, les recettes voyageurs des années successives peuvent se résumer comme suit, en se limitant aux recettes commerciales (Sous-Direction de Strasbourg non comprise):

dernière année de paix (du I/9/38 au 3I/8/39)...	5.I03 M
I940.....	4.111
I94I (révision de juillet).....	4.400
I942.....	4.988

Les recettes de I940 (sans les transports de réfugiés) se traduisent donc par une diminution de I9,4 % par rapport à l'année I938-I939. Rappelons que cette diminution provient uniquement de la chute du trafic en juin-juillet et de sa faiblesse pendant les 5 derniers mois de l'exercice.

Les recettes de I94I avaient été évaluées à 3.400 M. dans le budget primitif. Pour obtenir ce chiffre, on avait pris une moyenne entre deux évaluations basées :

l'une sur l'allure des dernières semaines connues, ce qui conduisait à prévoir 32 semaines de service d'hiver à 55 M. et 20 semaines de service d'été à 68 M., soit au total 3.I20 M.,

l'autre sur une baisse de I5 % par rapport à I938, ce qui donne 3.685 M.

Les prévisions hebdomadaires conduisant au total de 3.400^{M} (1) n'ont été atteintes à cause du mauvais temps qu'à partir de la 8ème semaine. Lors de la révision d'avril, nous n'avons pas modifié la prévision de 3.400 M.

Pour la révision de juillet, nous connaissions les résultats de 28 semaines et l'ensemble dépassait les prévisions de 11,68 %. Par prudence, nous avons admis que ce pourcentage serait ramené à 5 % pour les 24 dernières semaines et nous avons ainsi obtenu pour I94I un chiffre probable de 4.000 M. (2).

Depuis la révision de juillet les recettes se sont encore améliorées et le coefficient global de 11,68 % est passé à 24,6I % (fin de la 38ème semaine), ce deuxième coefficient n'indiquant, bien entendu, que la hausse du trafic, sans tenir compte de la hausse des tarifs intervenue le 28 juillet I94I.

En prenant acte des plus-values acquises de la 28ème à la 38ème semaine et en portant de même pour les I4 dernières de l'année à 2I % (coefficient admis par prudence au lieu de celui de 24,6I indiqué ci-dessus), la hausse de 5 % prévue à la révision de juillet, le chiffre de 4.000 M. passe à 4.560 M. (3).

Il est à noter que ces recettes sont obtenues malgré une baisse considérable des parcours de trains de voyageurs, les parcours de I942 étant très inférieurs à ceux d'avant-guerre (voir la 3ème partie de la présente note); mais le nombre moyen de voyageurs par train a beaucoup augmenté :

	1er semestre I939	1er semestre I94I	Quotient des 2 colonnes précédentes
Voyageurs-km en millions (A).....	9.465	7.332	0,77
Parcours, en millions de km (B)....	II4	36	0,32
Nombre moyen de voyageurs par train $\frac{A}{B}$	83	204	2,46

Si l'on estime que le trafic de I942 sera à peu près équivalent à celui de I94I, les recettes de I942 s'élèveront à un total de 4.988 M.

(1) 4.046 M. avec application des tarifs actuels pendant l'année entière.
(2) 4.400 M. " " " "
(3) 4.988 M. " " " "

B - RECETTES MARCHANDISES.

Avec les tarifs actuellement en vigueur, les recettes marchandises des années successives peuvent se résumer comme suit, en se limitant aux recettes commerciales, sans A.L. :

Dernière année de paix (du I/9/38 au 3I/8/39).....	I0.9I3 M.
I940.....	I0.390 M.
I94I (révision de juillet).....	I2.250 M.
I942.....	I2.490 M.

Les recettes de I940 se traduisent par une diminution de 4,8 % par rapport à l'année I938/I939. Comme pour les voyageurs, cette baisse provient des 7 derniers mois de l'année.

Les recettes de I94I avaient été évaluées à 9.400 M. dans le budget primitif (1). Pour obtenir ce chiffre, on avait admis que, limité pour diverses raisons et en particulier par la pénurie de matériel, le trafic garderait au cours de l'année un caractère constant et que les recettes se fixeraient aux environs de I80 M. par semaine.

Comme pour les voyageurs, les prévisions du budget sur les marchandises n'ont pas été atteintes au début de l'année, mais, dès la 5ème semaine, elles étaient dépassées. Au moment de la révision d'avril, nous avons porté les prévisions de 9.400 M. à I0.200 M.

Pour la révision de juillet, non seulement les recettes publiées dépassaient les prévisions d'environ I3 %, mais un supplément de recettes figurant dans les comptes et non encore publié portait à 2I % (à la fin de la 25ème semaine) l'augmentation sur les prévisions du budget initial. Par prudence, nous n'avons escompté pour la fin de l'année qu'une hausse de I6 % et nous avons ainsi obtenu pour I94I un chiffre probable de II.585 M. (2).

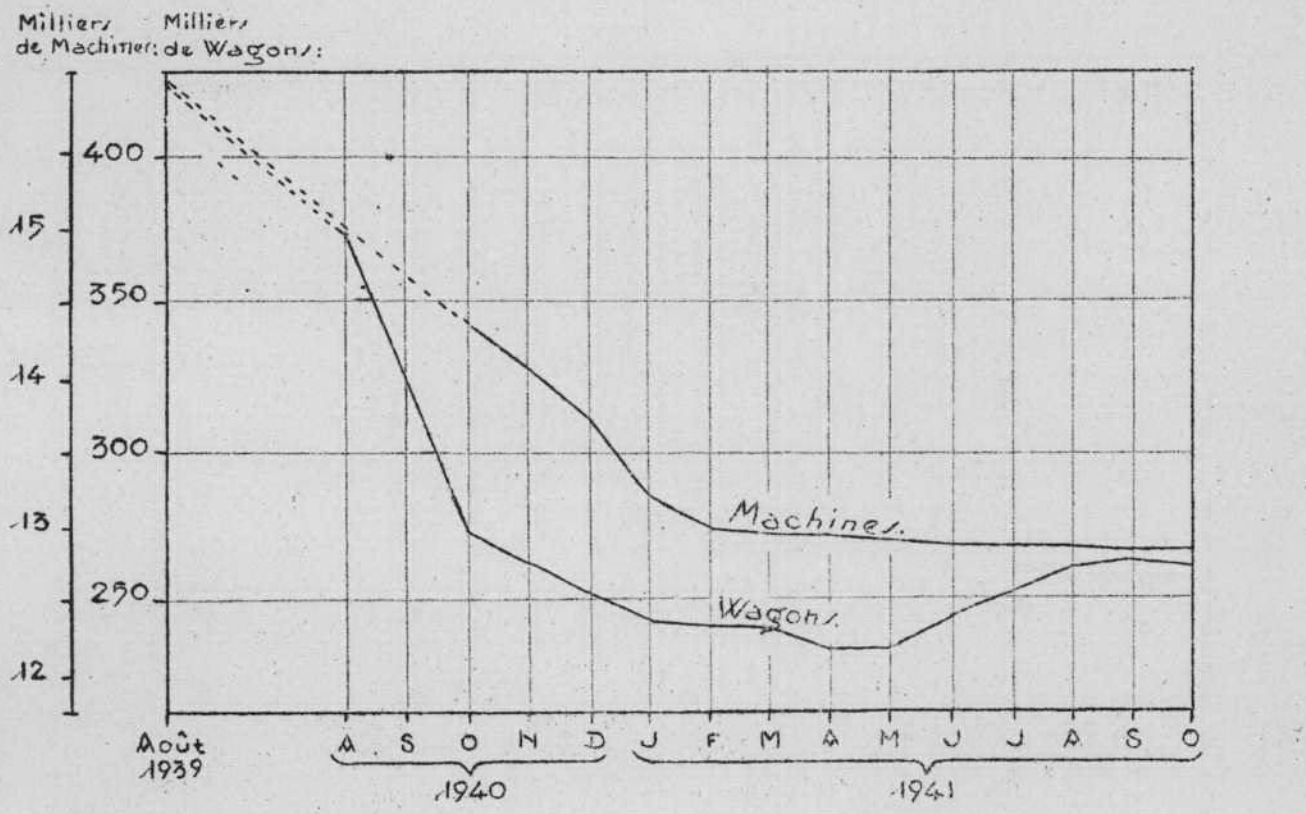
Depuis la révision de juillet, les recettes sont restées assez élevées, compte tenu d'environ 90 M. de recettes comptables non encore publiées à la fin de la 38ème semaine, les résultats dépassent toujours les prévisions de 2I %. Si nous prenons acte, comme pour les voyageurs, des plus-values ainsi réalisées de la 26ème à la 38ème semaine, en portant de même pour les I4 dernières semaines de l'année à 2I % la hausse précitée de I6 % (3) la prévision de II.585 M. passe à II.860 M. (4)

(1) I0.340 M. avec application des tarifs actuels pendant l'année entière
(2) I2.200 M. ---------- d° ----------
(3) ce qui revient à admettre une recette hebdomadaire de 235 M., y compris l'augmentation de tarifs.
(4) I2.490 M. avec application des tarifs actuels pendant l'année entière.

Pour apprécier comment il y a lieu de procéder pour passer des chiffres de I94I à ceux de I942, nous examinerons la situation du matériel disponible, les parcours, puis l'évolution de la situation économique.

Le matériel disponible semble devoir être à peu près égal à celui dont nous avons disposé en moyenne pendant l'année I94I, sinon pour les locomotives à vapeur (I3.I78 au I/I/I94I, I2.844 au I/I0/I94I), du moins pour les wagons (243.590 au I/I/I94I, 233.056 au I/5/I94I, 26I.272 au I/I0/I94I), le nombre des wagons retenus en Allemagne ayant diminué de 28.2I6 unités pendant les six derniers mois (1).

Le graphique ci-dessous montre l'évolution de notre parc depuis août I939 :



Au point de vue des parcours marchandises, nous prévoyons une augmentation sur I94I (millions de kilomètres-trains sans A.L.)

I938	I44,3
I939	I5I,-
I940	I6I,5
I94I (révision de juillet)	I78,-
I942	I83,-

(1) - Il augmente de nouveau à l'heure actuelle, mais reste encore nettement inférieur à celui au début de l'année.

a) les recettes marchandises accusent depuis le mois de septembre une tendance à la baisse. La recette moyenne (1), par jour ouvrable, qui était de 37 M. 6 en juillet et s'est élevée à 43 M. I en août par suite, notamment, de l'augmentation de tarifs de I0 % intervenue le 28 juillet dernier, retombe à 39 M. 2 en septembre.

b) les wagons chargés donnent une indication différente suivant la base de comparaison qu'on choisit.

Si l'on fait la comparaison au dernier exercice de paix (I/9/38-3I/8/39) le pourcentage de baisse de 25,3 % qu'accusait l'ensemble des 26 premières semaines de l'année (1er janvier au 4 juillet), revient à 24,I % à la fin de la 3Ième semaine (8 août) à 22,8 % à la fin de la 36ème semaine (I2 septembre) et à 22,I % à la fin de la 40ème semaine (I0 octobre). Il y a donc une amélioration, mais elle provient évidemment en partie des événements qui ont marqué les mois d'août I939 et septembre I938.

Si, par ailleurs, on considère l'évolution mensuelle du nombre des wagons chargés au cours du 3ème trimestre on constate que le nombre par jour ouvrable est relativement stable mais marque néanmoins un recul en septembre :

juillet.....	34.750
août.....	34.950
septembre.....	34.500

c) Les résultats de septembre ne conduisent pas à une conclusion plus précise. La conjoncture économique a, en fait, peu évolué. La situation de l'agriculture demeure satisfaisante. Mais la situation dans l'industrie ne s'améliore pas, car elle reste paralysée par la pénurie de combustible et le manque de matières premières. On ne relève donc aucun indice permettant d'escompter une reprise sensible dans les mois à venir.

A titre d'exemple, voici pour les 4 derniers mois les chiffres des principaux trafic particulièrement suivis (chiffres en milliers de tonnes):

		juin I94I	juillet I94I	août I94I	septembre I94I
Minerai expédié	(Est....	799	960	I.028	I.006
	(Ouest..	87	I02	I28	I32
Combustibles minéraux expédiés	(Nord....	I.2I0	I.44I	I.430	I.502
	(Sud-Est	833	809	767	807
	(Sud-O..	247	230	229	23I
Produits métallurgiques expédiés	(Est....	64	72	67	7I
	(Nord...	99	I04	94	I04
Vins.....	(Sud-O..	87	69	36	30

(1) Déduction faite du "rattrapage" du retard des publications par rapport aux chiffres comptables.

En fait, la situation économique est actuellement incertaine. Depuis le mois d'août, des symptômes de stagnation ont commencé à apparaître, la situation peut malheureusement empirer très brusquement, par suite du manque de matières premières et de charbon, mais aucun indice de recul n'apparaît nettement. Il nous paraît donc raisonnable de tabler sur le statu quo et d'admettre que le trafic de I942 sera à peu près égal à celui de I94I. En effet, en faisant cette hypothèse nous négligeons le fait que les 8 premières semaines de I94I étaient certainement anormales en raison des fortes intempéries.

Dans ces conditions, la recette probable de I942 peut être fixée à I2.490 M.

C - POSTE

Voici les résultats des années successives :

	Somme reçue ou évaluation budgétaire	Date de fixation	Date d'encaissement
I938	480 M	I9/9/38	2I/8/39
			)320 M. le I0/2/40
I939	500	29/5/40	) 92 M. le 23/7/40
			) 88 M. le 24/3/4I
I940	3I4,5	2I/4/4I	300 M. le I7/I2/40
			I4 M. 5 le 2I/6/4I (1)
	(2)		
I94I	260,-		22/8/4I
I942	275,-		

Pour calculer les sommes demandées, nous nous appuyons sur l'importance des prestations fourhies, c'est-à-dire en grande partie les parcours de wagons-poste (en millions de km).

I938	67,8
I939	56,5
I940	29,-
I94I	22,I
I942	2I,-

L'augmentation de I5 M. prévue pour les recettes de la poste par rapport à I94I provient de la hausse du prix de revient de ces transports (augmentation des dépenses de personnel, à partir du 1er avril et du 1er juin I94I, de matières, etc..) hausse qui jouera à plein en I942 mais dont l'effet sera atténué par la diminution actuellement prévue de 5 % des parcours.

(1) Pris en recette d'exploitation en I94I seulement
(2) Un acompte de I57 M. a été versé par la Poste le 22 août I94I.

CHAPITRE II - RECETTES DIVERSES

Le tableau ci-dessous donne les chiffres (A.L. exclu) relatifs aux exercices I940, I94I et I942 :

	Résultats de I940	Prévisions pour I94I : Budget initial	Prévisions pour I94I : Révision du I/7	Prévisions pour I942
Art. 1er - Produits du domaine	53M-	47M4	62M7	63M3
" 2 - Locations de terrains	I6,6	I2,3	I6,2	I7,5
" 3 - Règlements de communauté	I5,I	I5,4	20,7	20,-
" 4 - Locations et échanges de matériel	I58,3	II9,8	I30,2	I38,6
" 6 - Ventes d'énergie électrique	75,8	52,9	73,2	73,2
" 7 - Produits de placements de fonds	37,5	I0,-	74,8	72,-
" 8 - Divers	50,5	3I,-	I2,4	I0,4
	406M8	288M8	390M2	395M-

L. Les articles de ce chapitre peuvent se classer en deux catégories :

a) Articles ayant une contre-partie en dépenses au chap. V : 3 (§§ 1 et 2), 4 (§§ 1, 2, 4, 5 et 7);

b) Articles n'ayant pas de contre-partie en dépenses : 1, 2, 4 (§§ 3 et 6), 6, 7 et 8.

a) Articles ayant une contre-partie en dépenses.

Comme les années précédentes, nous présentons les prévisions budgétaires en portant les recettes au chapitre II des recettes et les dépenses au chapitre V des dépenses, au lieu d'indiquer seulement comme cela se fait en liquidation, le solde de chaque paragraphe à l'un ou à l'autre de ces chapitres, suivant le cas.

Toutefois, dans un but de clarté, nous présentons ici, à la fois, les recettes, dépenses et solde de chaque paragraphe, aussi bien pour les deux tableaux ci-dessous que pour leur commentaire :

	Résultats de I940	Prévisions pour I94I : Budget initial	Prévisions pour I94I : Révision du I/7	Prévisions pour I942
Art.3 - Règlements de communauté :				
§ 1 - Réseaux secondaires français : Recettes.....	9 M 4	7 M 2	7 M 2	8 M 3
Dépenses.....	I,8	I,6	2,5	2,5
Solde.....	+ 7,6	+ 5,6	+ 4,7	+ 5,8
§ 2 - Chemins de fer étrangers : Recettes.....	5,7	8,2	I3,5	II,7
Dépenses.....	24.-	27,7	22,7	I7,-
Solde.....	- I8,3	- I9,5	- 9,2	- 5,3
ENSEMBLE.... (Recettes.....	I5,I	I5,4	20,7	20,-
(Dépenses.....	25,8	29,3	25,2	I9,5
Solde.....	- I0 M ,7	- I3 M ,9	- 4 M ,5	+ 0 M ,5

Pour les recettes du § ler (Chemins de fer secondaires), les variations sont faibles; nous noterons que pour chacune des années I940, I94I et I942, les recettes sont sensiblement plus fortes qu'en I939 (5 M. 5), à cause de la diminution de la concurrence automobile.

Pour les recettes du § 2 (Chemins de fer étrangers) les recettes ont été un peu anormales en I94I (règlement de quotes-parts dues en I939 par le Nord-Belge et la S.N.C.B., liquidation d'un arriéré de I940 avec les chemins de fer italiens); nous revenons à un chiffre plus réduit. La baisse qui apparaît sur les dépenses à deux causes : d'une part, une modification dans les imputations des opérations faites avec le Métro (ligne de Massy-Palaiseau), une partie des dépenses étant maintenant portée aux lignes affermées (Chapitre V des dépenses), d'autre part, la suppression en I942 de toute prévision de dépenses pour les communautés de Comines et de Menin (région Nord avec S.N.C.B.) dont les contrats sont en cours de révision et n'entraîneront sans doute aucun règlement au cours de cet exercice.

		Résultats de I940	Prévisions pour I94I; Budget initial	Prévisions pour I94I; Révision du I/7	Prévisions pour I942
Art.4 - Locations et échanges de matériel : (réseaux secondaires français et chemins de fer étrangers)					
Locomotives....	(Recettes.....	$2^{M}5$	$3^{M}5$	$2^{M}I$	$I^{M}4$
	(Dépenses.....	3,5	I,2	2,-	2,4
	(Solde.....	- 1,-	+ 2,3	+ 0,I	- I,-
Voitures, wagons cadres et agrès	(Recettes.....	4,7	2,9	5,9	2I,-
	(Dépenses.....	2I,7	I7,5	I7,7	2I,5
	(Solde.....	-I7,-	- I4,6	- II,8	- 0,5
Divers.....	(Recettes.....	4,I	4,3	3,3	2,4
	(Dépenses.....	0,I	"	"	"
	(Solde.....	+ 4,-	+ 4,3	+ 3,3	+ 2,4
Ensemble.....	(Recettes.....	II,3	I0,7	II,3	24,8
	(Dépenses.....	25,3	I8,7	I9,7	23,9
	(Solde.....	-I4,-	- 8,-	- 8,4	+ 0,9

La diminution prévue sur les recettes, en ce qui concerne les locomotives, est due notamment à une réduction du Service de nos machines sur la ligne de Nice à Coni.

La plus-value qui apparaît en recettes pour les voitures, wagons, cadres et agrès, provient de l'application, à partir du 1er août I94I, des nouveaux taux de location prévus par la loi du 7 juillet I94I, dont les bases sont essentiellement différentes de celles prévues par les traités antérieurement en vigueur. Ces taux ont été unifiés (prix à la journée-wagon) alors que précédemment les traités en vigueur prévoyaient des redevances très variables (à la fraction de journée, au kilomètre parcouru, etc..) ou même des forfaits. De même, les pénalités pour excédent de séjour, qui étaient très diverses, sont maintenant uniformes. Enfin, ces unifications s'accompagnent d'une forte augmentation. Les recettes de I94I se trouveront également augmentées pour ce motif, mais la révision budgétaire du 1er juillet dernier n'a pas pu tenir compte de cette modification.

Pour les dépenses, la variation I942-I94I provient du plus grand nombre de wagons étrangers (allemands exclus) circulant en France.

La diminution du nombre des locations de matériel de secours explique la baisse des recettes du poste "Divers".

b) Articles n'ayant pas de contre-partie en dépenses.

	Résultats de I940	Prévisions pour I94I: Budget initial	Prévisions pour I94I: Révision du I/7	Prévisions pour I942
Art. ler - Produits du Domaine:				
Loyer des bâtiments.....	44M3	40M5	50M8	50M8
Loyer des buffets.....	5,4	5,-	8,I	9,2
Publicité.....	I,5	0,3	I,5	I,I
Divers.....	I,8	I,6	2,3	2,2
	53,-	47,4	62,7	63,3
Art.2 - Locations de terrains..	I6M6	I2M3	I6M2	I7M5

Pour ces deux articles, une comparaison ne saurait être utilement faite que si les exercices I940, I94I et I942 présentaient des caractéristiques analogues. Or, les événemants de guerre de I940 ont troublé considérablement le recouvrement des recettes, dont une partie n'a été effectuée qu'en I94I; par contre, il est permis d'envisager pour I942 un recouvrement sinon normal, du moins plus régulier qu'en I940 et I94I.

En outre, nous signalerons, d' une part, l'augmentation des loyers des buffets due à la révision des contrats dans le sens de la substitution des redevances basées sur le chiffre d'affaires à des redevances fixes et, d'autre part, la baisse des recettes de publicité surtout à cause de la suppression, en août I94I, de la publicité des marques d'apéritifs.

	Résultats de I940	Prévisions pour I94I; Budget initial	Prévisions pour I94I; Révision du I/7	Prévisions pour I942
Art.4 - Locations et échanges de matériel (opérations avec des particuliers)				
§ 3 - Locomotives.....	8^{M}8	2^{M}6	I9^{M}I	I2^{M}5
§ 6 - Voitures et wagons, cadres et agrès.....	I38,2	I06,5	99,8	I0I,2
	I47^{M} -	I09^{M}I	II8^{M}9	II3^{M}7

Les produits relatifs aux locations des locomotives sont très élevés en I94I parce qu'ils comprennent des encaissements d'arriérés dus pour I939 et I940 par les autorités militaires françaises (en sus, bien entendu, des locations faites aux autorités d'occupation).

Pour les voitures, wagons, cadres et agrès, on constate pour I94I et I942 une baisse très sensible sur les résultats de I940. Cette baisse porte sur les wagons loués à l'unité (diminution du nombre de locations) et sur les frais de loyer et taxes d'excédent de séjour des wagons sur embranchements particuliers (diminution de l'activité industrielle).

	Résultats de I940	Prévisions pour I94I; Budget initial	Prévisions pour I94I; Révision du I/7	Prévisions pour I942
Art.6 - Ventes d'énergie électrique :				
Péages.....	30^{M}2	30^{M}-	30^{M}I	30^{M}I
Ventes.....	45,6	22,9	43,I	43,I
	75^{M}8	52^{M}9	73^{M}2	73^{M}2

Nos ventes restent toujours très importantes en raison du placement facile de nos disponibilités par suite de la pénurie de l'énergie thermique.

	Résultats de I940	Prévisions pour I94I: Budget initial	Prévisions pour I94I: Révision au I/7	Prévisions pour I942
Art. 4 - Produits de placements de fonds :				
Produits du portefeuille..	2M2	2M-	49M8	55M-
Produits divers.....	35,3	8,-	25,-	I7,-
	37M5	I0M-	74M8	72M-

Un accord intervenu avec le Trésor (décision ministérielle du I6 juin I94I) a stipulé qu'il nous serait versé des intérêts sur le solde créditeur de nos comptes-courants, au taux d'escompte de la Banque de France, majoré d'un demi-point. C'est pourquoi nous prévoyons un chiffre élevé pour les produits du portefeuille en I94I et en I942, l'état de notre trésorerie et notamment l'émission de l'emprunt 4 % I94I nous assurant des disponibilités :

en I94I.... 2.I30 M. (en moyenne) à 2,25 % produiraient... 48 M.
en I942.... 2.350 M. " " " ... 53 M.

Les produits divers comprennent, notamment, les intérêts intercalaires (charges de lère année) des travaux de reconstruction (dépenses remboursables).

	Résultats de I940	Prévisions pour I94I: Budget initial	Prévisions pour I94I: Révision au I/7	Prévisions pour I942
Art.8 - Divers.....	50M5	3IM-	I2M4	I0M4

La forte baisse qui apparaît en I94I et I942 provient, pour la majeure partie, d'un changement de nomenclature avec effet du ler janvier I94I en ce qui concerne les frais de manutention, de reconnaissance de manoeuvres, de gardiennage perçus des embranchés particuliers. Ces frais, qui étaient précédemment portés en recettes (environ 20 M. en I939) sont maintenant imputés en atténuation des dépenses des chapitres II et IV.

Il est à noter que les chiffres ci-dessus ne comprennent pas la flotte S.N.C.F. (20 M. 6 en I939). En I940, le résultat déficitaire a été porté au chapitre VII des dépenses (exploitations annexes). Pour I94I et I942, aucune prévision ne peut être faite tant qu'un accord ne sera pas intervenu avec les autorités allemandes au sujet des frais de réquisition.

CHAPITRE III - Recettes allemandes

Après les recettes commerciales du trafic et les recettes ordinaires hors trafic ou recettes diverses, il nous reste à étudier les recettes auxquelles peut prétendre la S.N.C.F. :

1°) soit à cause des transports qu'elle exécute pour le compte des autorités d'occupation;

2°) soit parce qu'elle est privée de la jouissance d'une partie de son matériel.

1°) Transports.

Pour la période du 26/6/I940 au 30/6/I94I, nous avons estimé le prix de revient des transports à 6.700 M. environ en appliquant les tarifs prévus pour les armées françaises et britanniques.

Mais les sommes qui seront vraisemblablement prises en compte, en fonction des versements effectués par les Allemands, sont de l'ordre de 58 % seulement des sommes réclamées.

Nous n'avons reçu en effet des autorités d'occupation, pour notre propre compte, que 3.872M2, sur lesquels 2.000 M. ont été inscrits dans les comptes de I940.

Le budget initial de I94I prévoyait une recette de 2.000 M. correspondant à quatre mois de transports militaires français et alliés durant les hostilités. Cette évaluation a été maintenue dans la révision d'avril I94I, puis portée à 3.600 M. (300 M. par mois) dans la révision de juillet, d'après l'avis exprimé par le Ministre dans sa lettre du I4 juin I94I.

Nous maintenons cette prévision à 3.600 M. pour I942, compte tenu des résultats observés depuis le début de l'occupation.

2°) Indemnité de privation de jouissance.

Nous n'avons encore rien reçu à ce titre. La Commission d'Armistice de Wiesbaden a donné son accord de principe le 25 juin dernier, mais la question des modalités d'application est encore pendante.

Si l'on détermine ce qui doit revenir à la S.N.C.F. pour I940 et I94I en fonction du nombre des unités de matériel effectivement retenues à l'étranger et sur la base des accords internationaux ou particuliers qui régissent la matière, on arrive aux résultats suivants :

	Nombres moyens journaliers d'unités de matériel					
	Locomotives de 2,34 à 8,36 la tonne de tare (fr.papier)	Tenders de 0,95 à 3,36 la tonne de tare (1) (fr.papier)	Voitures 9 ou 23fr (2) (fr.-or)	Fourgons 5 ou I2fr (2) (fr.-or)	Wagons 1f50 (fr.-or)	Estimation de la S.N.C.F.
Tarifs journaliers I940 :						
du 26/6 au 30/II.....	I.7I7	I.54I	(3) 6.496	3.07I (3)	I78.000	560M9
décembre.....	2.237	I.972				
I94I :			(4)	(4)		
janvier.....	2.408	2.I05	6.534	3.069	I70.000	I92MI
février.....	2.455	2.I38	4.4I0	I.495	I70.500	I82,5
mars.....	2.468	2.I46	5.28I	I.7I5	I79.000	224,7
avril.....	2.466	2.I44	5.409	I.792	I79.300	I69,-
mai.....	2.477	2.I55	5.563	I.9I6	I67.900	I72,8
juin.....	2.479	2.I56	5.767	I.9I6	I60.300	I55,2

Pour I940, nous avons demandé (lettre du 20 décembre) le versement d'un acompte de 400 M. La somme ainsi demandée couvrait la location du matériel moteur livré jusqu'au I5 novembre, mais ne faisait pas état des machines et tenders envoyés à l'étranger à partir de cette date. Pour le matériel roulant, il n'était question que des wagons à l'exclusion des voitures et des fourgons. Notre estimation de 400 M. est donc bien un minimum.

En I94I, le montant des redevances qui nous sont dues baisse sensiblement du premier trimestre au second parce que le franc français a monté à la bourse de Zurich (le franc suisse étant coté I4 à I5 fr français au cours du 2ème trimestre contre I6 à 20 au cours du premier trimestre).

Nous avions prévu au budget initial de I94I une recette de 950M:
2.500 locomotives et tenders à I00.000 fr par an.... 250 M.
I00.000 wagons à 1,50 fr-or par jour..... 700 M.
Voitures et fourgons.....mémoire

En prenant pour base le nombre des unités de matériel des derniers mois et en appliquant les taux de location résultant des accords internationaux on peut évaluer l'indemnité qui nous est due à I65 M. par mois, soit I.990 M. pour l'année.

Si la S.N.C.F. ne recevait pas cette indemnité, il faudrait tout au moins qu'elle reçoive le paiement de l'annuité de "renouvellement" de ce matériel, c'est-à-dire la dépense qu'il faudrait faire chaque année pour renouveler les wagons en 42 ans I/2 et le reste du

..

(1) Prix variable avec l'âge du matériel.
(2) Suivant qu'il s'agit de matériel à essieux ou de matériel à boggies.
(3) Chiffres au I5 novembre I940.
(4) Chiffres du ler janvier I94I.

matériel (locomotives, etc..) en 50 ans. Cette annuité serait de l'ordre de 750 M.

Etant donné la lenteur des pourparlers, cette recette est encore trop incertaine pour être portée au budget, et elle n'y est inscrite que pour mémoire.

3°) Ensemble des recettes allemandes.

Dans l'ensemble, les recettes allemandes ont évolué de la façon suivante :

I940 (résultats).....	2.000 M
I94I (budget initial).....	2.950
(révision d'avril).....	2.950
(révision de juillet).....	3.600
I942.....	3.600

3ème PARTIE

EXAMEN GENERAL DES DEPENSES

En I930, les dépenses des Réseaux (non compris la sous-Direction de Strasbourg) sont passées par un maximum. En I935, elles avaient baissé de 25 % par rapport à ce maximum; elles ont rapidement augmenté depuis à cause de l'élévation des prix et dès I937 ont dépassé leur niveau de I930. Après une nouvelle chute en I939, l'état de guerre ayant retardé les travaux pendant les quatre derniers mois de l'année, elles ont repris une marche ascendante :

	Dépenses d'exploitation proprement dites (Chap.I à V)	Charges (1) (Chap.VI, VII, réserve pour imprévu et amortissement du matériel)	TOTAL
I930	I3.096 M		
I93I	I2.8I5		
I932	II.846		
I933	II.305		
I934	I0.337		
I935	9.875		
I936	I0.II0		
I937	I3.807		
I938	I6.305	57I M	I6.876 M
I939	I5.803	637	I6.440
I940	I6.2?8	545	I6.763
I94I (Budget initial)	I8.272	I.692	I9.964
I94I (Révision au I/7)	20.405(2)	I.243	2I.648
I942 (propositions)	22.234,I(3)	2.9I2,2	25.I46,3

Avant d'étudier le budget par chapitre, il convient d'examiner globalement chacun des principaux éléments des dépenses :

- personnel,
- parcours,
- consommation des matières.

(1) Nous ne donnons pas les charges pour les exercices I930 à I937, celles-ci étant sans comparaison possible avec les exercices suivants. Pour I938 à I942, nous ne portons que les charges de petit équilibre, les charges de grand équilibre n'étant pas supportées par la S.N.C.F. :
pour I938, par application de la Convention de I937,
pour I939, en vertu de la loi de finances du 3I décembre I938,
pour I940, I94I et I942 en application de la Convention du 9/9/39.

(2) Y compris 650 M. de provisions pour travaux différés.

(3) Y compris 380 M. de provisions pour travaux différés.

I - P E R S O N N E L

-:-:-:-:-:-

Nous examinerons successivement les effectifs et les dépenses de personnel :

1°) EFFECTIFS

Remarques générales.

Les effectifs dont il sera question dans ce qui suit sont des effectifs à tous comptes. La grande majorité des agents est naturellement payée par le compte d'exploitation, mais certains travaillent pour le compte d'établissement ou pour divers autres comptes : Caisse des retraites, Caisse de prévoyance, Approvisionnements, Service des titres, Economats, Comptes de tiers.

Nous indiquerons plus loin la part des effectifs dont le traitement est supporté par le compte d'exploitation.

D'autre part, il s'agit dans tout ce qui suit, de chiffres moyens annuels, les suppléments pour pointes saisonnières en particulier ont été transformés en un nombre annuel d'agents équivalent. Les comparaisons éventuelles aux effectifs réels de chaque mois doivent être faites en tenant compte de ces circonstances.

Enfin, il est important de noter qu'en ce qui concerne les besoins que nous examinerons plus loin avec détail, il s'agit de maxima autorisés établis avec tout le soin et la modération possibles, ces chiffres doivent cependant comporter vis-à-vis des besoins les plus probables une marge dans le cas où tous les besoins possibles ne joueraient pas simultanément et dans celui où les efforts des services permettraient des économies. Les Services le savent d'ailleurs et n'utilisent en fait que les effectifs nécessaires. Au 3I août I94I, par exemple, les effectifs réels se sont élevés à 4II.2I9 unités, alors que, conformément aux chiffres autorisés lors de la révision du 1er avril, les effectifs nécessaires prévus à cette date étaient de 4I4.206.

....

Nous devons rappeler en outre qu'au 3I juillet I94I, 20.572 agents permanents de la S.N.C.F., sont encore prisonniers. Actuellement ce nombre diminue à la cadence moyenne d'environ 350 par mois. Pour l'établissement du budget de I942, nous supposerons que ce retour continuera à s'effectuer à la même cadence pendant les 6 premiers mois et que tous les prisonniers restants seront rapatriés à la date moyenne du 1er juillet I942.

Comme il est possible, malgré tout, que les événements ne confirment pas cette hypothèse, nous étudierons plus loin une variante pour le cas où la totalité des prisonniers ne pourraient rentrer qu'au 1er janvier I943, la libération se poursuivant en I942 suivant le rythme réduit actuel. Nous donnerons en même temps l'influence de cette variante sur nos dépenses.

Notons enfin que les prévisions d'effectifs que nous avons faites pour I942, si soigneusement étudiées soient-elles, comportent des aléas inévitables ne serait-ce qu'en raison des conséquences de la pénurie des matières ou des restrictions alimentaires et sujétions diverses dues à la situation actuelle, conséquence qu'en toute bonne foi, il est difficile d'évaluer avec certitude, les révisions trimestrielles nous permettront d'en tenir compte dans un sens ou dans l'autre.

A - EFFECTIF MOYEN A PREVOIR ET COMPARAISON AUX ANNEES PRECEDENTES

Il faut distinguer les effectifs nécessaires, les effectifs en service ou réels et les effectifs totaux.

EFFECTIFS NECESSAIRES

Ce sont les plus importants à étudier, car ce sont eux qui supportent les effets des variations du trafic et du rendement général.

Pour l'exercice I94I, il avait été prévu après une étude détaillée effectuée lors de la révision d'avril, qu'un effectif maximum moyen de 4I4.000 agents était nécessaire. Ce chiffre correspondait à la moyenne pondérée entre les besoins des trois premiers mois de l'année, et ceux des neuf derniers; ces derniers sont, au point de vue trafic et sujétions, bien plus comparables à ce que nous pouvons escompter pour I942.

Pour apprécier la légitimité des chiffres demandés pour cette année, il fallait donc éliminer l'action perturbatrice des trois premiers mois de I94I. Or, en se plaçant à la date du Ier avril I94I avec les hypothèses faites à cette époque, on devait prévoir pour les I2 mois suivants, c'est-à-dire pour la période du Ier avril I94I au Ier avril I942 un effectif moyen nécessaire de 4I5.I25. C'est cet effectif qui nous servira essentiellement de base de comparaison. Nous l'appellerons dans ce qui suit "effectif avril I94I".

Pour I942, l'étude a été reprise, en tenant compte des prévisions les plus raisonnables à faire sur le trafic, les travaux de grandes réparations et d'entretien, les sujétions actuelles et les travaux n'intéressant pas le compte d'exploitation.

On arrive ainsi à un total de 4II.787 agents, sensiblement inférieur aux prévisions faites pour I94I, mais avec, suivant les Services, des en plus ou des en moins, suivant leurs besoins qui varient d'après leurs difficultés particulières.

Il n'est pas sans intérêt notamment d'examiner la proportion des malades et blessés par rapport au nombre des agents en service.

Le tableau suivant donne la moyenne des 8 premiers mois de I938, I939 et I94I (les statistiques de I940 ne sont pas complètes) ainsi que les chiffres des mois d'août de I938 à I94I:

	Proportion d'agents malades ou blessés (y compris blessures en service)	
	Moyenne des 8 premiers mois	Résultats des mois d'août
Année I938.....	2,9 %	2,7 %
" I939.....	3,I %	2,6 %
" I940.....	" (1)	2,8 %
" I94I.....	4,5 %	3,8 %

(1) - Ces résultats ne peuvent apparaître pour I940 : nous n'avons pas les chiffres des mois de mai, juin et juillet de cette année-là.

En faisant abstraction de l'hiver I939-I940 au cours duquel le pourcentage a été de 6,8 %, par suite des très grands froids, on constate une tendance très nette à l'augmentation des indisponibilités pour maladie, tendance qu'on peut attribuer à une moindre résistance des organismes par suite des restrictions actuelles et qui a pour résultat d'augmenter, pour un même travail et un même rendement, les effectifs nécessaires.

Pendant les douze derniers mois connus, la proportion des malades et blessés a été de 3,6 % (pour les services actifs) au lieu de 2,8 % pendant l'année I938, ce qui correspond à un effectif supplémentaire de plus de 3.200 agents.

Si la situation sanitaire de I942 s'améliorait, il y aurait là une possibilité intéressante d'économies, dont nous tiendrions compte au cours d'une révision trimestrielle.

B - INFLUENCE DES SUJETIONS ACTUELLES SUR LES EFFECTIFS

Le nombre d'agents nécessaires pour l'exercice (4II.787) est nettement supérieur à ce qu'il serait dans des conditions normales, avec les mêmes hypothèses de trafic et de règlementation du travail.

Le détail du nombre d'agents nécessités par les sujétions actuelles est donné par le tableau ci-dessous :

	Ch.I	Ch.II	Ch.III	Ch.IV	Ensemble
Relations avec les Autorités allemandes	I00 (1)	800	750		I.650 "
Reprise temporaire de l'exploitation de lignes coordonnées et charges exceptionnelles de lignes secondaires		I.400		I.I30	2.530 "
Conséquence des destructions et reconstructions		200		I.000	I.200 "
Service des chantiers pour les Allemands		550			550 "
Equipes volantes pour T.C.O. et autres trains allemands (2)		I.900			I.900 "
Difficultés pendant le travail de nuit (défense passive)		I.200	I.000	300	2.400 "
Cantines pour les agents		200	300		500 "
Gardiennage des gares et P.N. et tournées de surveillance		400		850	I.250 "
Levages et grandes réparations de locomotives pour le compte de l'Allemagne			3.500		3.500 "
Réparations de wagons pour le compte de l'Allemagne			I.I50		I.I50 "
Prestations aux Allemands			I.I00	800	I.900 "
Entretien supplémentaire résultant de l'arriéré des G.R. et des renouvellements			300	I.200	I.500 "
Augmentation des travaux d'entretien due à la banalisation des équipes de conduite			2.000		2.000 "
Baisse de rendement due aux difficultés du service			3.800	2.350	6.I50 "
Emploi plus important de main-d'oeuvre par suite du manque de matières			4.390	I.I50	5.740 "
Défaillance de l'industrie privée				600	600 "
Retard d'application des mesures d'économie				3.000	3.000 "
	I00	6.650	I8.490	I2.280	37.520 "
A déduire : Réduction des effectifs d'entretien sur les lignes d'express				-I.700	-I.700 "
				I0.580	35.820 "

(1) - Délégation auprès des Autorités allemandes, interprètes, Secrétariat de Vichy et agents des Services financiers à Lyon.

(2) - Personnel en réserve pour assurer le service des trains et des gares en cas de demande inopinée de transports de troupes par les Autorités d'occupation.

C - ETUDE DETAILLEE DES BESOINS

Comme nous l'avons dit, il s'agit de chiffres moyens annuels maxima dont voici le détail par Service :

	Effectifs nécessaires prévus au budget d'avril I94I	Effectifs nécessaires "avril I94I" (1)	Effectifs nécessaires prévus pour I942	Variation par rapport à la révision d'avril I94I
Administration générale	6.550	6.625	6.768	+ I43
Exploitation	I5I.230	I5I.860	I53.58I	+ 72I(2)
Matériel et Traction	I53.980	I54.885	I50.984	- 3.90I
Voie	I02.240	I0I.755	I0I.454	- 30I
	4I4.000	4I5.I25	4II.787	- 3.338

Les 4II.787 agents prévus pour I942 constituent une moyenne annuelle. Les Services établiront sur ces bases des prévisions mensuelles dont la moyenne sera le chiffre ci-dessus, mais il y a lieu de noter que ces chiffres mensuels ne constituent que des indications dont on ne peut exiger le respect absolu.

D'autre part, même avec cette restriction, on ne peut d'avance répartir entre les douze mois de l'année l'ensemble de l'effectif des Services. Au Service de l'Exploitation, par exemple, du personnel est employé à des manutentions qui peuvent être faites par des entreprises quand celles-ci disposent des moyens nécessaires; en cas de carence des entreprises, au contraire nous devons embaucher des auxiliaires pour faire le travail nous-mêmes; à l'heure actuelle, I.500 de nos agents font du travail qui pourrait être fait par l'entreprise. Au Service de la Traction, la réparation des locomotives et des wagons pour les Allemands n'est pas non plus prévisible d'avance puisqu'elle dépend des retours de matériel. Au Service de la Voie également, les travaux de reconstruction représentent des travaux essentiellement variables et, d'une manière générale, les crédits "entretien" sont des crédits annuels globaux nécessaires aux travaux à effectuer, mais dont la répartition mensuelle est nécessairement variable.

Les effectifs des Services Centraux (3) ont donné lieu à une étude particulière. Les chefs de Service avaient demandé un effectif total de 7.9I5 agents. A la suite d'un examen détaillé de la question, M. le Directeur Général a ramené le total de ces effectifs à 7.689 agents pour l'exercice I942.

(1) - Nous précisons qu'il s'agit de la prévision faite pour les I2 mois allant du Ier avril I94I au 3I mars I942.

(2) - Pour l'Exploitation, un examen spécial fait en octobre I94I a montré que les chiffres prévus en avril I94I étaient trop justes et auraient dû être majorés de 365 agents. L'en plus de 72I est ramené ainsi à 356 agents.

(3) - Ils comprennent :
- les Services de l'Administration générale, c'est-à-dire les Services de Direction : I.063 agents (Présidence, Direction générale, Secrétariat général) et les Services d'exécution : 5.705 agents (Contrôle des Recettes, Service des Titres, Approvisionnements, etc...).
- les Services centraux techniques : 92I agents (Mouvement, Sce Commercial, Matériel, Installations Fixes).

I°) Administration générale.

Les besoins de l'Administration générale passant de 6.625 (effectifs d'avril I94I) à 6.768, présentent une augmentation de I43 agents, due aux causes suivantes :

	en plus	en moins
Réductions diverses dans les besoins des Services du Secrétariat général		32
Rattachement aux Services financiers du Service des Titres de l'ancien réseau Etat	I20	
Augmentation du Service du contrôle des recettes (1)	90	
Augmentation du Service des Approvisionnements (Divisions des Approvisionnements et des Combustibles) (2)	55	
Réduction de l'effectif de la Caisse des Retraites		90
	265	I22
	+ I43	

2°) Exploitation.

Les effectifs de l'Exploitation se décomposent comme suit :

	Effectifs nécessaires prévus au budget d'avril I94I	Effectifs nécessaires prévus à la révision d'avril I94I	Effectifs nécessaires prévus pour I942	Variation par rapport à la révision d'avril I94I
Régions	I49.840	I50.350	I5I.000	+ 650
Sce Central M.	I80	I80	I75	- 5
Sce Commercial	300	330	336	+ 6
Directions régionales	9I0	I.000	I.070	+ 70
	I5I.230	I5I.860	I52.58I	+ 72I

L'augmentation des effectifs des régions est justifiée par les causes suivantes :

	en plus	en moins
Renforcement des effectifs de la surveillance générale	I00	
Création de nouvelles statistiques des parcours	60	
Renforcement des services chargés du règlement des litiges	I00	
Ouverture de nouvelles gares et de nouvelles lignes	350	
Augmentation du nombre des agents suspendus ou incarcérés	250	
Développement de l'instruction professionnelle	200	
Augmentation du trafic des petits colis	365	
à reporter	I.425	

(1) - Résultat du développement des vérifications de taxes.
(2) - Conséquence de la nouvelle organisation économique.

	En plus	En moins
report.....	I.425	
Passage au Service de la Voie de 275 agents du Sud-Est (sémaphoristes).....		275
Diminution du trafic (réduction des parcours)		300
Améliorations diverses apportées à l'exécution du service (organisation du lotissement et acheminement des colis de détail), agents passés au Service Commercial.....		200
	I.425	775
soit une augmentation totale de.....	650 (1)	

Le Service Commercial est en augmentation de 6 agents; ces agents viennent des différentes régions où ils ont été retranchés; ils feront partie de la section du Trafic international marchandises. Le principe de cette mesure a été adopté en décembre I940; une partie des agents a déjà été mutée des Régions au Service C. Les 6 agents dont il s'agit représentent le complément.

Les Directions régionales sont en augmentation de 70 agents par rapport à la moyenne prévue en avril I94I. Cette augmentation est la conséquence de la création d'un économat de la région Est et de l'extension des Services sociaux (assistantes sociales, moniteurs d'éducation physique, etc...) dans les diverses régions.

3°) Matériel et Traction.

Les effectifs de ce Service se décomposent comme suit :

	Effectifs nécessaires prévus au budget d'avril I94I	Effectifs nécessaires prévus à la révision d'avril I94I	Effectifs nécessaires prévus pour I942	Variation par rapport à la révision d'avril I94I
Régions.....	I53.800	I54.700	I50.800	- 3.900
Service Central T.....	I80	I85	I84	- I
	I53.980	I54.885	I50.984	- 3.90I

(1) - Il est possible qu'il soit nécessaire de majorer cet excédent de 2.000 unités si le trafic des petits colis continue à connaître, au cours de I942, l'important développement qu'il tend à prendre en ce moment. La dépense correspondante serait supportée par la "réserve pour imprévu".

Les variations des effectifs des Régions s'expliquent comme suit :

	En plus	En moins
- Diminution des parcours		I.600
- résorption du retard dans les G.R. de locomotives		800
- travaux confiés à l'I.P.		600
- difficultés d'approvisionnement (Economat)	I20	
- emploi plus important de la main-d'oeuvre par suite du manque de matières (magasins)	90	
- amélioration du rendement et réduction des sujétions dans l'exécution des transports		I.5I0
- augmentation du nombre des agents suspendus et incarcérés	I00	
- cantines pour les agents	I00	
- liaisons avec les autorités allemandes	50	
- levages de locomotives pour le compte de la Reichsbahn		700
- grandes réparations de locomotives pour le compte de la Reichsbahn	500	
- révision des wagons pour le compte de la Reichsbahn	350	
	I.3I0	5.2I0
	- 3.900	

4°- Voie -

	Effectifs nécessaires prévus au budget d'avril I94I	Effectifs nécessaires prévus à la révision d'avril I94I	Effectifs nécessaires prévus pour I942	Variation par rapport à la révision d'avril I94I
Régions	99.070	98.835	I00.268	+ I.433
Reconstruction	2.930	2.680	960	- I.720
Sce Central R	70	70	3I	- 39
Sce Central V	I70	I70	I95	+ 25
	I02.240	I0I.755	I0I.454	- 30I

...

Les variations des effectifs s'expliquent comme suit :

a) Régions	En plus	En moins
- mutation au Service V.B. Sud-Est de sémaphoristes du Service E.	275	
- reprise de l'exploitation sur certaines lignes coupées par les destructions	400	
	675	
- ateliers de Chamiers	I20	
- développement de l'apprentissage	I00	
- entretien des installations de signalisation mécanique	200	
- organisation d'équipes techniques	I50	
- conséquences de la pénurie des matières	400	
- pertes de rendement diverses (y compris augmentation du nombre des agents suspendus et incarcérés)	I.000	
- charges du trafic (I)		I70
- résorption de l'arriéré d'entretien		450
- comptes divers (compte tenu des agents passés au Service V)		292
- renforcement des effectifs de surveillance générale	I00	
- prestations	200	
- défense passive		I00
- gardiennage des P.N.		300
- équipes mobiles trains-parcs		200
	2.945	I.5I2
	+ I.433	

b) Reconstruction.

Le Service R passe de 2.750 agents à 99I, soit une réduction de I.759 agents, dont 39 pour le Service Central et I.720 pour les régions.

c) Service Central V.

L'augmentation des effectifs du Service Central V est due pour I5 agents à la constitution d'une section des bois. La création de cette section est la conséquence des arrêtés des 30 et 3I juillet I94I à la suite desquels la S.N.C.F. a été habilitée par le Répartiteur de la Section des Bois à centraliser les besoins en traverses et bois sous rails.

Le surplus de l'augmentation résulte de la régularisation d'effectifs qui, lors de la révision d'avril I94I, comptaient encore aux régions dont ils étaient détachés; ils en ont maintenant été retranchés.

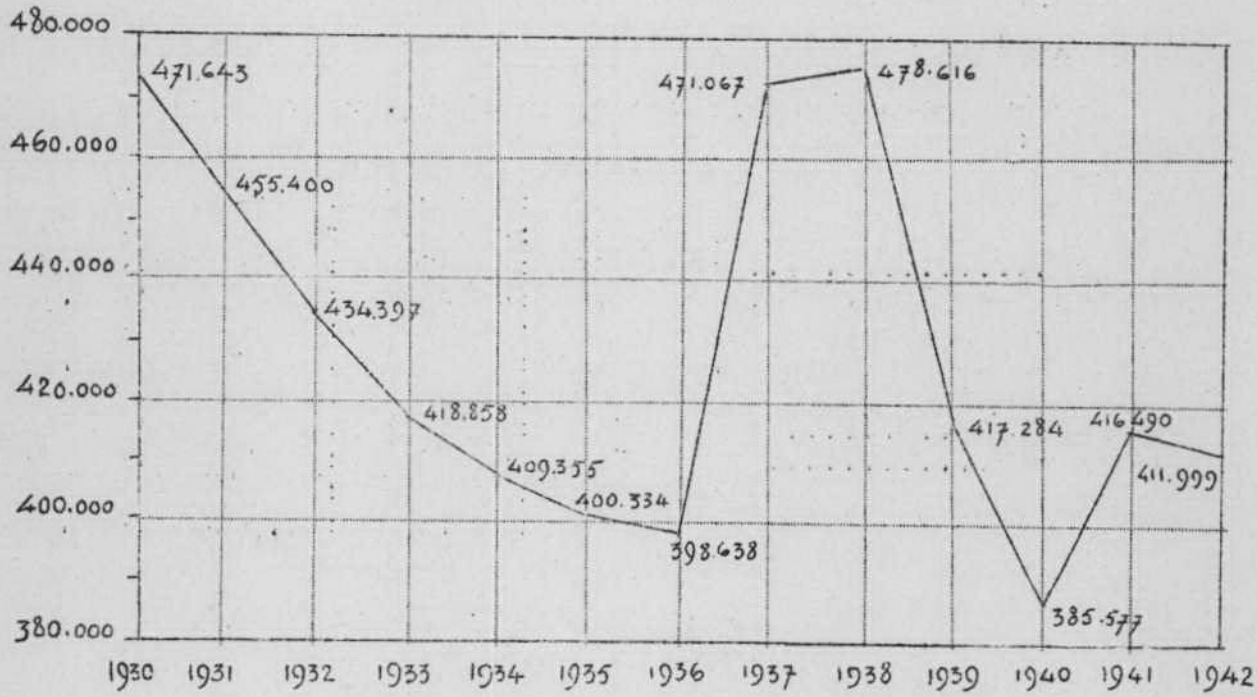
(I) Influence sur l'entretien de la Voie de la réduction du nombre des rapides et de la vitesse générale des trains.

D - EFFECTIFS EN SERVICE OU REELS

Les effectifs en service diffèrent des effectifs nécessaires parce qu'il peut arriver que certains Services aient, en plus de leurs besoins, des agents dont ils ne peuvent se séparer et qui restent en surnombre sans que d'autres Services puissent les utiliser. Nos efforts pour diminuer cette différence ont abouti à la résorption (I) presque complète de ces excédents.

Pour I938 à I942, les effectifs en service sont en moyenne les suivants :

I938 (2)		478.6I6
I939 (2)		4I7.284
I940 (2)		385.577 (3)
I94I (prévisions au I/4/4I)		4I6.490
I942	(retour des prisonniers :	
	au Ier juillet I942	4II.999
	au 3I décembre I942	4II.787



Il est intéressant de noter l'évolution des effectifs en service depuis I940 malgré les différents régimes de travail appliqués depuis cette époque. Le graphique ci-dessus met en valeur les principales variations. Il faut tenir compte du fait que, en I94I et I942, nos effectifs en service comme nos effectifs nécessaires sont gonflés par suite des sujétions inhérentes à la situation. Ce chiffre est de 35.820 en I942.

(I) Agents en surnombre (moyenne annuelle)	(I940	+ 7.577
	(I94I	+ I.3I9
	(I942	+ 2I2

(2) Sous-Direction de Strasbourg exclue.

(3) Cet effectif n'a été possible qu'en raison de l'allongement de la durée du travail qui a été portée à 60 heures par semaine.

D°) Agents du cadre permanent.

Prenant pour base le nombre d'agents permanents figurant actuellement dans nos effectifs, nous avons fait des hypothèses sur des départs probables. Les quelques embauchages à faire en I942 ont également été fixés.

a) Départs.

Les départs envisagés s'élèvent au total à I4.600.
Rappelons le nombre des départs pour toutes causes depuis I938 :

I938	I7.900
I939	27.400
I940 (I)	I8.400
I94I (prévisions)	I5.400
I942 (prévisions)	I4.600

b) Embauchages.

Les embauchages à prévoir s'élèvent à 5.597 qui se décomposent comme suit :

	Exploit.	Traction	Voie	Ensemble
Attachés	244	2I0	295(2)	749
Apprentis et élèves	500	I.500	I60	2.I60
Facteurs aux écritures, élèves bureau et équipes	I.000	400	"	I.400
Spécialistes (piqueurs, dessinateurs)	"	40	568	608
Cantonniers	"	"	680	680
	I.744	2.I50	I.703	5.597

(I) Le chiffre de I940 comprend les I.8I4 agents morts pour la France, dont I.066 mobilisés dans les formations militaires et 748 tués en service.

(2) 23 attachés sont prévus pour combler le vide créé dans le personnel d'encadrement de la Voie par le détachement en A.O.F. d'agents dirigeants.

c) Nombre moyen probable d'agents permanents en service en I942.

Compte tenu de ces éléments, le nombre moyen probable d'agents permanents en service en I942 sera le suivant, en supposant les prisonniers rentrés au Ier juillet I942 :

Administration Générale	(Services de Direction.....	I.086)	5.879
	(Service d'exécution.....	4.793)	
Exploitation...	(Régions.....	I47.8I4)	I48.863
	(Mouvement.....	I68)	
	(Commercial.....	3I6)	
	(Directions régionales.....	565)	
Traction.....	(Régions	I47.78I)	I47.940
	(Service Central	I59)	
Voie.....	(Régions	74.870)	75.080
	(Services Centraux V et R....	2I0)	
	Ensemble		377.762

2°) Auxiliaires.

a) Incompressibles.

A ce nombre d'agents permanents, nous devons ajouter les auxiliaires incompressibles (gardes-barrières, renfort saisonnier pour le service d'été de l'Exploitation et la campagne d'entretien de la Voie, femmes de ménage, préposées à la salubrité, agents des économats(I)). Le nombre de ces auxiliaires incompressibles peut être évalué à I4.473 :

Administration générale (femmes de ménage et d'entretien, veilleurs de nuit).....	73
Exploitation (femmes de ménage, préposées à la salubrité, économats(I), complément d'amplitude et aide aux Services des billets, police et gardiennage,etc..).....	I.750
Traction (économat(I), femmes de ménage, gardiens, cantiniers).....	I.650
Voie (gardes-barrières et auxiliaires chargés de la surveillance (8.500), femmes de ménage, ouvriers de la voie).....	II.000
	I4.473

(I) Les dépenses de personnel des économats n'incombent pas à la S.N.C.F., mais sont incorporées dans les prix de vente et supportées de ce fait par les consommateurs. Des mesures seront prises pour que les effectifs des économats figurent tous dans un même grand Service.

b) Auxiliaires supplémentaires à embaucher et prêts de Service à Service.

Si l'on compare le nombre total des permanents et des auxiliaires incompressibles à l'effectif nécessaire, on a, en principe, le nombre d'auxiliaires à embaucher.

Mais on doit auparavant tenir compte du fait que les Services excédentaires (Exploitation et Traction) peuvent prêter des agents au Service de la Voie.

Pour I942, comme l'indique le tableau ci-dessous, le Service de la Voie utilisera I.200 agents des autres Services (I.000 venant de l'Exploitation et 200 de la Traction) réduisant ainsi de I.200 le nombre d'auxiliaires qu'il aura à embaucher, 2I2 agents seulement resteront en surnombre. Ces agents sont, en général, en résidence dans les localités où le Service de la Voie n'a besoin de personne.

	Inévitables (Permanents auxiliaires incompressibles)	Besoins	Différence entre les inévitables et les besoins : Insuffisance (à embaucher)	Excédent	Partie de l'excédent prêté à la Voie	Surnombre (Reste de l'excédent qui ne peut être utilisé)
Exploitation :						
Est.....	2I.956	22.800	844			
Nord.....	23.667	23.350		3I7	300	I7
Ouest.....	26.920	27.050	70			
Sud-Ouest....	30.I79	32.I00	I.92I			
Sud-Est.....	46.482	45.700		782	700	82
Total.....	I49.264	I5L.000	2.835	I.099	I.000	99
Traction :						
Est.....	24.828	25.000	I72			
Nord.....	29.I0I	29.807	706			
Ouest.....	30.I60	30.760	600			
Sud-Ouest....	25.259	25.463	204			
Sud-Est.....	40.083	39.770		3I3	200	II3
Total.....	I49.43I	I50.800	I.682	3I3	200	II3
			4.5I7	I.4I2	I.200	2I2

Initialement, les prévisions des Services conduisaient à un chiffre de surnombre de 7I2; la réduction de 7I2 à 2I2 a été obtenue par le Service de la Traction qui confiera en I942 à la Région Sud-Est, largement excédentaire, des levages de machines actuellement exécutés par d'autres Régions. Cette initiative permet de réduire d'autant, c'est-à-dire de 500, le nombre des auxiliaires à embaucher par la S.N.C.F.

Dans ces conditions, le nombre d'auxiliaires à embaucher s'établira ainsi :

	Inévitables (Permanents incompressibles)	Besoins	Insuffisances (à embaucher)	
Administration Générale	5.952	6.768	816	816
Exploitation :				
Régions	(voir tableau ci-dessus)		2.835	
Mouvement	168	175	7	
Commercial	316	336	20	
Directions régionales	865	1.070	205	3.067
Traction :				
Régions	(voir tableau ci-dessus)		1.682	
Service Central T	159	184	25	1.707
Voie :				
Régions	85.870	101.228	15.358	
Service Central V			16	
Prêts à déduire			- 1.200	14.174
ENSEMBLE				19.764

c) Nombre total d'auxiliaires.

Le nombre total d'auxiliaires à embaucher (I) sera donc :

Incompressibles	14.473
Supplémentaires	19.764
	34.237

(I) Bien entendu, il s'agit du quotient par 2.408 du nombre total d'heures faites par les auxiliaires dont le nombre sera bien supérieur à 34.237.

3°) Décomposition par grands Services.

Compte tenu des calculs précédents et de toutes les réserves que nous avons pu faire quant à la précision de nos prévisions, les effectifs réels moyens des grands Services seraient les suivants pour l'exercice I942 (nous donnons pour comparaison les prévisions d'effectifs réels ayant servi de base à la révision de juillet du budget de I94I) :

	I94I	I942
Administration Générale..	6.550	6.768
Exploitation.....	I54.883 (I)	I53.680 (4)
Matériel (7)	I53.033 (2)	I5I.297 (5)
Voie	I0I.290 (3)	I00.254 (6)
Ensemble.....	4I5.756	4II.999

...

(I) dont 600 agents prêtés au Service de la Voie.

(2) dont 350 agents prêtés au Service de la Voie.

(3) non compris 950 agents prêtés par les Services de l'Exploitation et de la Traction.

(4) dont I.000 agents seront prêtés au Service de la Voie.

(5) dont 200 agents seront prêtés au Service de la Voie.

(6) non compris I.200 agents prêtés par l'Exploitation et la Traction.

(7) En réalité, les chiffres d'effectifs réels de I94I n'ont pas été atteints, le nombre de réparations à faire pour la Reichsbahn ayant été sensiblement moins élevé qu'on ne pensait.

Les divergences constatées pour les effectifs réels, entre les résultats probables de I94I et les prévisions de I942, s'expliquent par des raisons analogues à celles que nous avons vues pour les variations des effectifs nécessaires.

Nous résumons sommairement ci-dessous les causes des différences enregistrées:

Administration Générale ..... + 2I8 agents

Augmentation des effectifs du contrôle des recettes.
Rattachement aux Services Financiers du Service des Titres de l'ancien réseau Etat.
Augmentation des effectifs du Service des Approvisionnements.
Réduction des effectifs de la Division Générale du Secrétariat Général et du Service des Retraites.

Exploitation..... - I.203 agents

Augmentation du trafic des petits colis et des sujétions allemandes.
Réduction des parcours.
Diminution des agents en surnombre, par suite d'une meilleure utilisation du personnel.
Augmentation des prêts de service à service.

Traction..... - I.736 agents

Réduction des parcours.
Amélioration du rendement.
Modification de la consistance du programme de réparations de matériel à la demande des Allemands.

Voie ..... - I.036 agents

Augmentation des sujétions actuelles.
Augmentation des agents mis à la disposition par les Services de l'Exploitation.
Réduction des effectifs nécessités par la reconstruction.

E) VARIANTE AU SUJET DE LA LIBERATION DES PRISONNIERS.

Ce que nous venons de dire est basé sur l'hypothèse que tous les prisonniers seront rentrés le Ier juillet I942. Il est évident que cette hypothèse peut ne pas se réaliser; les résultats seront modifiés et nous aurons à embaucher plus d'auxiliaires.

Nous avons examiné la variante suivante :

Nous supposons que les prisonniers continuent à rentrer jusqu'au 3I décembre I942 à la cadence actuelle, le reliquat ne rentrant qu'à cette dernière date. Il faudra, pendant toute l'année, remplacer les prisonniers non rentrés par des auxiliaires. Le nombre d'auxiliaires à embaucher sera alors de 4I.863.

Dans cette dernière hypothèse, aucun des Services régionaux de l'Exploitation ou de la Traction ne peut prêter d'agents à la Voie .

EFFECTIFS TOTAUX.

Ces effectifs comprennent tous les agents permanents de la S.N.C.F. qu'ils soient en Service, mobilisés ou prisonniers et les auxiliaires.

Depuis la création de la S.N.C.F. les effectifs totaux sont en diminution constante. Pour I942, nous prévoyons une sensible réduction, le retour prévu des prisonniers permettant de diminuer le nombre d'auxiliaires à prévoir.

Le tableau ci-après donne les effectifs moyens des années successives avec prisonniers et mobilisés :

	Effectifs moyens		Total(I)
	Permanents	Auxiliaires	
I938	443.466	35.I50	478.6I6
I939	4I9.699	23.650	443.349
I940	405.70I	36.976	442.677
I94I (prévisions au I/4/4I)....	392.775	40.302	433.077
I942 (retour total des prisonniers :			
(au I/7/42.....	386.654	34.237	420.89I
(au 3I/I2/42.....	386.654	4I.863	428.5I7

(I) Non compris I.000 agents détachés dans les Compagnies.

2°) DEPENSES DE PERSONNEL

A - REMUNERATION DU PERSONNEL.

Le budget est établi en supposant le maintien, au cours de I942, des conditions de rémunération en vigueur avant le Ier novembre I94I. Au cours de I94I, plusieurs améliorations ont été apportées à la rémunération; nous allons les résumer ci-après. Elles justifient à effectif égal, une augmentation de dépenses par rapport à I940 et par rapport à I94I.

a) Avancement vertical - On a procédé, avec effet du Ier avril I94I, à la révision des carrières des agents en activité de service de façon à éliminer dans l'ancienneté théorique qui leur est attribuée l'effet des retards (ou des avances) qui résultaient des changements de grade dans l'ancien statut de la rémunération. La dépense supplémentaire a été chiffrée à 38[M] en I94I (9 mois) et à 50[M] en I942 (année pleine).

b) Attribution d'une nouvelle indemnité de cherté de vie - La S.N.C.F. a décidé de relever, avec effet du Ier juin I94I, les indemnités de cherté de vie du personnel permanent en les augmentant de 900 fr par an pour les agents ayant un traitement fixe annuel compris entre 8.600 et 25.000 fr. Les agents dont le traitement fixe annuel est inférieur à 8.600 fr ont également reçu un complément d'indemnité de cherté de vie.

Le coût de cette mesure peut être estimé à 204[M] en I94I (7 mois) et à 3I9[M] pour I942 (année pleine).

c) Relèvement de l'indemnité de résidence - A partir du Ier juin I94I; cette indemnité est portée de 3.630 fr à 4.600 fr par an pour Paris; elle est relevée proportionnellement en province. L'application de cette mesure entraînera, en I94I, une dépense de I28[M] (7 mois) et en I942 de 2I9[M] (année pleine).

d) Indemnité pour supplément de travail - L'indemnité de trafic de 5 % qui avait été instituée pendant les hostilités est supprimée à partir du Ier juin I94I; mais, pour tenir compte de l'allongement de la durée du travail, celle-ci ayant été portée à 2.408 heures par an (arrêté ministériel du I0 juin I94I pris en application de la loi du 3 octobre I940) il est accordé aux agents du cadre permanent, effectivement en service à la S.N.C.F., une indemnité pour supplément de travail égale au plus à I0 % du traitement, de la prime normale de fin d'année et de l'indemnité de résidence.

...

L'application de ces dispositions nouvelles entraînera, en I942, une dépense de I70 M. (année pleine) contre 99 M en I94I (7 mois).

e) Relèvement des primes de traction - La moyenne annuelle des primes de traction doit, à partir du Ier juin I94I, être comprise entre 7.950 et 8.000 fr au lieu de varier entre 7.450 et 7.500 fr. Ce relèvement coûtera 20 M. en I942 (année pleine) contre I2 M. en I94I (7 mois).

f) Relèvement des allocations de déplacement - Les allocations de déplacement ont été relevées à deux reprises dans le courant de I94I.

Le Ier avril I94I, on a majoré de I fr les allocations pour repas et pour découchers et on a modifié corrélativement les autres allocations de déplacement. Le coût annuel de cette mesure est de I7 M.; la charge supplémentaire pour I94I a été évaluée à I3 M. (9 mois).

Le Ier juin I94I toutes les allocations de déplacement ont été relevées à nouveau de 30 % environ; la charge annuelle est de l'ordre de 60 M. et l'exercice I94I a supporté de ce chef, une augmentation de dépenses de 35 M. (7 mois).

8. Code de la Famille et allocations de salaire unique.

Les lois des I5 février et 28 mars I94I ont apporté de profonds changements au système des allocations familiales versées par la S.N.C.F. à ses agents. Voici un résumé succinct des régimes successifs :

I°) Régime S.N.C.F. ancien - Il était attribué pour les enfants, jusqu'à I8 ans (ou 2I ans dans certains cas) une allocation qui était différente suivant le rang de naissance de l'enfant, et qui variait suivant la résidence d'emploi de l'agent. Aucune réduction n'était apportée au montant de l'allocation lorsque la mère travaillait.

2°) Régime du Code de la Famille (loi du 29 juillet I939). Ce régime a été mis en vigueur pour la S.N.C.F. au début de I94I, avec effet rétroactif du Ier avril I940. Les allocations familiales sont composées de deux éléments :

...

Les allocations familiales proprement dites, dont le taux varie avec le nombre des enfants âgés de moins de I4 ans (I7 ans dans certains cas), dont le salarié a la charge, et avec la résidence d'habitation. Le taux des allocations est de I0 % du salaire moyen départemental pour le 2ème enfant à charge, de 20 % pour le 3ème et chacun des suivants;

l'allocation dite de la mère au foyer, attribuée dans certaines localités urbaines, lorsque la mère d'enfants à charge ne reçoit pas de salaire. Dans le cas de l'enfant unique, cette allocation n'est servie que jusqu'à 5 ans; elle est, dans tous les cas, égale à I0 % du salaire moyen départemental.

La loi du I5 février I94I modifie ces dispositions avec effet du Ier avril I94I. Aux limites d'âge de I4 et I7 ans sont substituées celles de I5 ans (cas général), I7 ans (apprentissage, infirmités, maladies chroniques) et 20 ans (enfants poursuivant leurs études). D'autre part, le taux de l'allocation familiale est porté à 30 % du salaire moyen départemental pour le 4ème enfant à charge et chacun des suivants.

3°) Allocation de salaire unique (loi du 28 mars I94I).

Cette loi a créé, avec effet du Ier avril I94I, une allocation "de salaire unique" qui ne peut se cumuler avec l'allocation de la mère au foyer et qui est attribuée aux familles de salariés ne bénéficiant que d'un seul revenu professionnel. Le taux de cette allocation est fixé à :

20 % du salaire moyen départemental) pour un enfant à charge, et jusqu'à l'âge de 5 ans,

I0 % -d°- pour un enfant à charge ayant dépassé l'âge de 5 ans,

25 % -d°- pour deux enfants à charge,

30 % -d°- pour plus de deux enfants à charge.

En fait, on peut résumer comme suit les charges de la S.N.C.F. en année pleine, pour les agents du cadre permanent :

Régime ancien des allocations familiales.....	648 M
Supplément pour application du Code de la Famille (loi du 29 juillet I939).....	72
Supplément pour application de l'allocation de salaire unique (à partir du Ier avril I94I).....	2I0
Coût annuel du régime nouveau	930 M

...

La charge supplémentaire peut être évaluée à 250 M pour I94I et à 282 M pour I942 (année pleine).

Pour les auxiliaires, l'application du Code de la Famille a entraîné, en I94I (sur la base de 40.000 auxiliaires environ) une surcharge de 28 M (9 mois) qui serait portée à 37 M. en I942 (année complète). Les chiffres ci-dessus doivent être diminués, puisque nous n'envisageons plus, en I942, que l'utilisation de 34.200 auxiliaires environ. Ces chiffres sont ainsi ramenés à 24 M. (9 mois) et 32 M. (année complète).

h) Salaire des auxiliaires.

Parallèlement aux augmentations de salaires qui étaient consenties aux agents du cadre permanent, la S.N.C.F. a relevé à partir du Ier juin I94I les salaires des auxiliaires. Sur la base de 34.200 auxiliaires environ (dont 7.400 gardes-barrières) la dépense supplémentaire peut être estimée à 90 M. par an, contre 52 M. en I94I (à effectif égal).

i) Récapitulation.

Le tableau ci-après résume (sur la base des effectifs prévus à tous comptes pour I942) le coût en I94I et I942 des mesures indiquées ci-dessus ainsi que le surcroit de dépenses qui sera supporté par l'exercice I942.

	Dépenses à prévoir en I94I	Dépenses à prévoir en I942	Supplément de dépenses en I942
Avancement vertical	38 M	50 M	I2 M
Relèvement des indemnités de cherté de vie	204	3I9	II5
Relèvement des indemnités de résidence	I28	2I9	9I
Substitution de l'indemnité pour supplément de travail à l'indemnité de trafic	99	I70	7I
Relèvement des primes de traction	I2	20	8
Relèvement des allocations de déplacement :			
Ier avril I94I	I3	I7	4
Ier juin I94I	35	60	25
Code de la Famille et allocations de salaire unique :			
Permanents	230	282	52
Auxiliaires	24	32	8
Relèvement de la rémunération des auxiliaires	52	90	38
Ensemble	835 M	I.259 M	424 M

...

j) Dépenses au compte d'Exploitation.

Compte tenu des majorations précitées et de l'évolution des effectifs, le tableau ci-après résume l'évolution depuis I94I des dépenses inscrites aux rubriques de personnel du compte d'exploitation.

	Résultats de I940	Prévisions pour I94I : Budget initial	Prévisions pour I94I : Budget rectifié au I/7/4I	Prévisions pour I942
Dépenses normales.....	7.85I M,I	8.544 M,3	9.303 M,8	9.722 M,4
Dépenses de guerre.....	I66,7	262,7	324,6	3I2,I
Ensemble	8.0I7 M,8	8.807 M,-	9.628 M,4	I0.034 M,5

Enfin, les nouvelles mesures prises en faveur du personnel coûteraient, pour l'année I942, I.I60 M. La répartition de cette somme entre les différents chapitres et articles sera faite lors de la révision d'avril du budget de I942.

B - DEPENSES GENERALES DE PERSONNEL.

On peut résumer ainsi pour les exercices I940, I94I et I942 les dépenses générales de personnel inscrites aux rubriques "Dépenses de Personnel du compte d'exploitation".

	Résultats de I940	Prévisions pour I94I : Budget initial	Prévisions pour I94I : Budget rectifié au I/7/4I	Prévisions pour I942
a) Charges patronales proprement dites (Retraites, Caisse de Prévoyance, Service médical, Accidents du travail)	I.52I M,7	I.60I M,9	I.647 M,9	I.643 M,5
b) Allocations aux mobilisés:	883,4	56,-	350,-	I52,-
c) Secours de guerre et indemnités de zone.....	I47,7	I3,9	92,7	90,6
d) Crédits pour retraites suspendues.....	- I0I,7	"	- I0,-	- 0,5
	2.45I M,I	I.67I M,8	2.080 M,6	I.885 M,6

...

a) Charges patronales proprement dites.

La partie prépondérante de ces dépenses (les charges de retraite) est étudiée en détail dans l'annexe n° I à la présente note. Nous noterons ici que le taux des retraites n'a pas été augmenté depuis le Ier janvier I939, mais que la S.N.C.F. a décidé d'appliquer aux retraités à partir du Ier juillet I94I, le régime du Code de la famille et les dispositions de la loi sur les allocations de salaire unique.

b) Allocations aux mobilisés.

Ces allocations continuent d'être payées aux agents demeurés prisonniers. Signalons que, pas plus qu'ils ne touchaient l'indemnité de trafic, les prisonniers ne reçoivent l'indemnité pour supplément de travail.

La dépense prévue pour I942 a été calculée dans l'hypothèse où les prisonniers seraient tous rentrés pour le Ier juillet I942. Dans le cas où le retour de ces agents se poursuivrait jusqu'en fin I942 au rythme réduit actuel, la dépense à envisager serait supérieure de I34 M. à celle qui est prévue au budget et s'élèverait à 286 M. Dans cette hypothèse, les allocations budgétaires des chapitres d'emploi seraient réduites corrélativement mais dans une mesure bien moins importante car, en général, la solde d'un agent permanent est supérieure à celle d'un auxiliaire.

c) Secours de guerre et indemnités de zone.

La principale dépense de cette rubrique pour I942, porte sur les indemnités de zone qui sont allouées aux agents résidant dans certaines localités ou zones pour tenir compte des difficultés de l'existence et de la cherté de la vie dans ces régions.

Le chiffre important qui apparaît en I940 provient du paiement d'environ I44 M. d'indemnités de repliement (nombreux Services évacués, exode général).

d) Crédits pour retraites suspendues.

Il ne s'agit plus en I942 que d'une somme insignifiante. Nous rappelons que la solde des retraités rappelés est imputée aux chapitres d'emploi comme s'il s'agissait d'agents en activité, le chapitre Ier est, en contre-partie, crédité du montant d'arrérages dont le paiement est suspendu. La disparition progressive des retraités rappelés explique la diminution de ces crédits.

...

C - DEPENSES TOTALES DE PERSONNEL ET SALAIRE MOYEN

Les dépenses inscrites sous la rubrique "personnel" au compte d'exploitation ne représentent qu'une partie (I) (93,9 %) de la totalité des rémunérations allouées au personnel. Le reste est imputé directement ou indirectement, soit dans les articles de dépenses diverses du compte d'Exploitation, soit au compte d'Etablissement ou aux comptes des tiers (Etat, Compagnies, particuliers, etc...)

Le tableau ci-après montre quelle a été, depuis I938, l'évolution des dépenses de personnel inscrites au compte d'Exploitation.

	Effectif moyen (à tous comptes)	Dépenses (au compte d'Exploitation) : Rémunération	Dépenses générales de personnel (retraites assurances etc)	Ensemble
		M	M	M
I938	478.6I6	8.490	I.098	9.588
I939	443.349	8.229	I.70I	9.930
I940	442.677	8.0I8	2.45I	I0.469
(Budget initial....	4I4.670	8.807	I.672	I0.479
I94I (- rectifié.				
(le I/7/I94I).....	435.784	9.628(2)	2.08I	II.709(2)
I942 (Prévisions).....	420.89I	I0.034(2)	I.886	II.920(2)

Salaire moyen - Personnel à tous comptes.

Pour déterminer la rémunération moyenne d'un agent, nous diviserons par ces effectifs moyens l'ensemble des salaires (y compris les indemnités d'éloignement de repliement et de zone classées par nous dans les charges patronales) qui sont versés aux agents de la S.N.C.F. (y compris les mobilisés et les agents dont la solde n'apparaît pas au compte d'Exploitation).

Nous aboutissons aux chiffres suivants de rémunération moyenne :

I938	I8.950
I939	20.600
I940	2I.600
(Budget initial.....	22.800
I94I (Budget rectifié le	
(I/7/I94I.....	24.600 (2)
I942 : Budget initial	26.000 (2)

(I) La proportion de dépenses de personnel imputées sous cette rubrique au compte d'exploitation est la suivante pour chacun des chapitres :

Chap.Ier	60,9 %	Chap.IV	92,2 %
- II	I00,- %	- V	I00,- %
- III	90,6 %		

(2) Ces chiffres ne font pas état de la récente augmentation de salaires évaluée à I93 M. pour I94I et à I.I60 M. pour I942.

II - PARCOURS

A - PARCOURS DES TRAINS.

Pour l'exercice I942, nous faisons les hypothèses suivantes :

Vapeur	20I Mkm-tr.
Electriques	48 "
Autorails (comptés pour moitié)	I "
Ensemble	250 Mkm-tr.

Ces parcours peuvent se décomposer autrement :

Voyageurs :		
Vapeur	5I Mkm-tr.	67 Mkm-tr.
Electriques	I5	
Autorails (comptés pour moitié)	I	
Marchandises et parcours assimilables :		
Vapeur	I50 Mkm-tr.	I83 Mkm-tr.
Electriques	33	
Ensemble		250 Mkm-tr.

Au mois d'avril I94I, une prévision des parcours à effectuer pendant les I2 mois d'avril I94I à avril I942, aurait donné un total de 257 Mkm-tr., se décomposant en :

Voyageurs	72
Marchandises	I85

Si l'on compare les prévisions actuelles à celles de l'exercice précédent, on constate des variations importantes. Le tableau ci-dessous résume les résultats obtenus et les prévisions faites (non compris la Sous-Direction de Strasbourg) :

	I938	I939	I940	I94I Budget décembre	I94I Révision de juillet	Exercice avril 4I avril I942	Prévisions de I942
	Mkm-tr.	Mkm-tr.	Mkm-Tr.	Mkm-tr.	Mkm-tr.	Mkm-tr.	Mkm-tr.
Voyageurs	24I	I84	82,5	80	74	72	67
Marchandises	I44	I5I	I6I,5	I30	I78	I85	I83
	385	335	244,-	2I0	252	257	250

Les prévisions de I942 sont basées sur les résultats des derniers mois de I940 et des 7 premiers mois de I94I et tiennent compte des décisions prises à la suite de la demande de M.le Secrétaire d'Etat aux Communications (lettres des I8 septembre et 2 octobre I94I). Les chiffres ci-dessus montrent que les parcours voyageurs continuent à être extrêmement réduits.

B - PARCOURS DE MACHINES

Il faut ajouter à ces parcours de trains qui sont des parcours de base, des parcours divers :
machines de manoeuvres,
trains de service,
machines haut-le-pied,
double traction, etc.

a) Vapeur.
Les parcours de trains prévus sont de 20I Mkm-tr. L'excédent des parcours machines sur les parcours de trains, d'après les résultats du 2ème trimestre I94I, est de 4I % et se décompose comme suit :

machines de manoeuvres	I9,4 %
trains de service	2,3 %
machines H.L.P. et double traction.....	I9,3 %
	4I,- %

La majoration pour parcours divers, chiffrée ci-dessus à 4I % n'était que de 30 % en janvier I940. Par rapport aux seuls parcours marchandises, les chiffres sont les suivants :

janvier I940	59,5 %
- I94I	69,5 %

L'augmentation relative est donc moins considérable : la différence est due principalement à l'importante réduction des parcours voyageurs intervenue dans cette période; la plus grande partie des parcours divers se rapporte en effet aux trains de marchandises. Leur augmentation relative depuis janvier I940 provient essentiellement des sujétions dues à l'armée d'occupation.

En fonction des km-tr. prévus, les parcours de machines-vapeur deviennent : 20I Mkm-tr. x I4I = soit environ..... 284 Mkm-machines

b) Electrique :

Il faut majorer également les parcours de trains d'une proportion importante pour tenir compte des km-machines supplémentaires. Les majorations sont les suivantes :

manoeuvres	8,4 %
trains de service	2,4 %
machines H.L.P. et double traction....	33,4 %
	44,2 %

Il est remarquable que ces pourcentages sont assez différents de ceux que nous avons donnés plus haut pour la traction vapeur et cela pour les raisons suivantes :

- une bonne partie des manoeuvres des lignes électriques est faite par des machines à vapeur;

...

- Les parcours H.L.P. électriques ne représentent que 4,2 % des parcours de trains alors que nous avons vu apparaître plus haut, pour les parcours vapeur, un coefficient de I9,3 % sur lesquels I3 % environ sont relatifs aux parcours H.L.P. Ceci tient à ce que la pluoart des machines électriques ayant des parcours H.L.P. à effectuer sont accrochées à des trains et sont considérées comme véhicules.

- La double traction, au contraire, est beaucoup plus importante que pour la vapeur. Elle représente dans l'ensemble 29,2 % des parcours de trains. Sur ces 29,2 %, la moitié environ est constituée par des motrices de banlieue, ces trains comportant des éléments multiples.

Sur la base des chiffres ci-dessus, les Km-machines électriques sont les suivants :

48 Mkm-tr. x I44,2 = ... 69 Mkm-machines.
==========

...

c) Autorails.

Ces parcours sont insignifiants et peuvent rester arrondis à I Mkm.

d) Ensemble.

	Parcours-machines			
	I940	I94I (prévisions)	Exercices avril I94I : avril I942	I942 (prévisions)
	Mkm	Mkm	Mkm	Mkm
Vapeur	277,4	288,-	292,4	284,-
Electriques	60,2	68,I	69,2	69,-
Autorails (comptés pour moitié)	5,5	I,4	I,-	I,-
	343,I	357,5	362,6	354,-

En résumé, nous avons par rapport à l'exercice avril I94I - avril I942 appelé "Révision d'avril I94I" une diminution de 8M de km-trains, portant seulement sur les kilomètres-vapeur. Cette diminution est rendue possible par le fait que les parcours assimilés aux trains de marchandises sont actuellement plus faibles qu'on pouvait le penser en avril I94I. Il est évident que nos prévisions à ce sujet risquent d'être controuvées par les faits.

III - CONSOMMATIONS DE COMBUSTIBLES ET MATIERES.

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

Nous examinerons ici les principales consommations de la S.N.C.F. (charbon, électricité, huiles, rails, traverses, etc...).

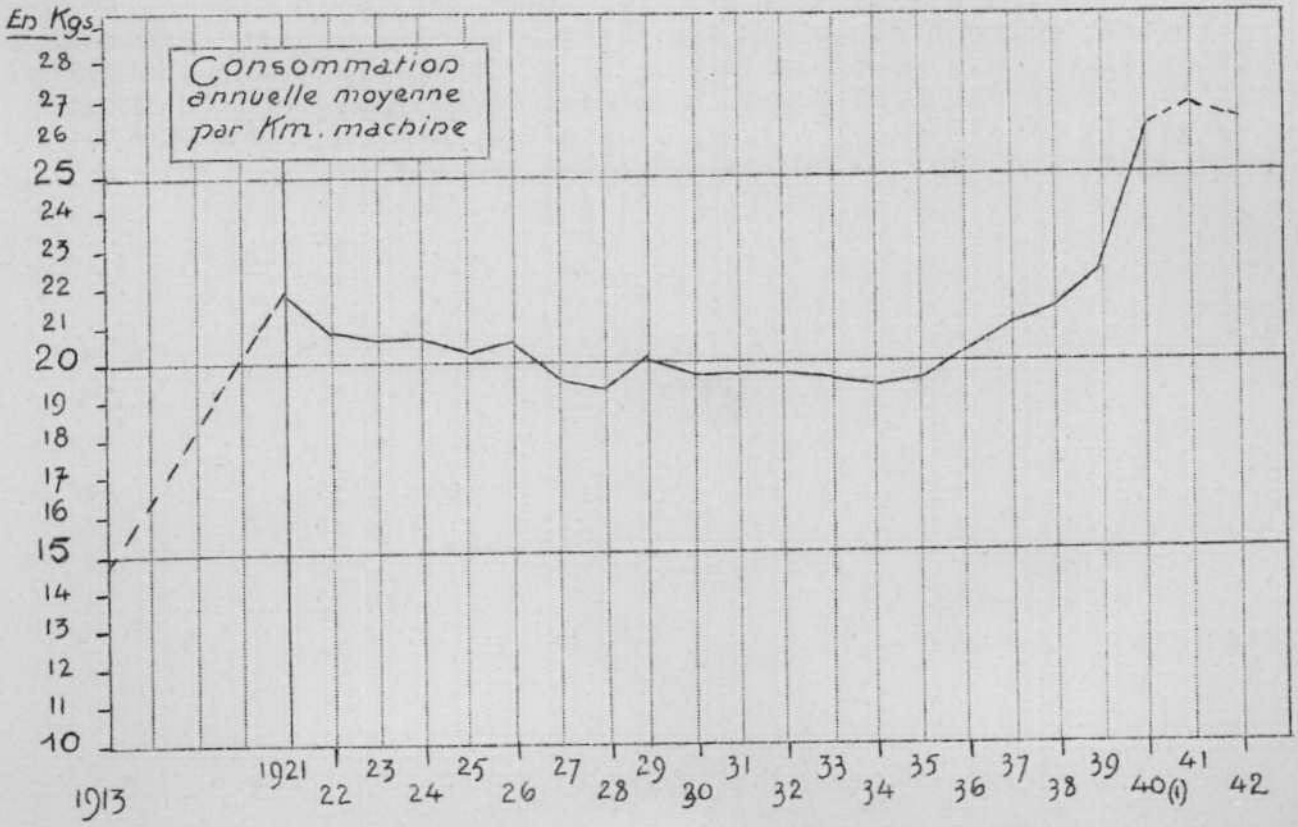
I° CHARBON.

Le tableau ci-dessous donne pour les années I938 à I942 les consommations réelles ou prévues, le prix moyen de la tonne et la dépense totale de combustible.

Années	Consommations réelles ou prévues	Prix moyen à la tonne	Dépense totale de combustible
	T	F	M
I938	8.835.000	208	I.837,7
I939	8.II8.000	205	I.664,2
Prévisions			
I94I	7.680.000	250	I.9I0
I942	7.590.000	295	2.239

a) Consommation.

Le graphique ci-dessous donne la consommation moyenne par km machine pour la période de I92I à I942.



(1) - Moyenne des 4 premiers mois et des 5 derniers mois -

La consommation kilométrique est restée à peu près constante de I92I jusqu'à I938. Elle était d'ailleurs nettement supérieure à celle de I9I3 (I)(2) (environ I50%); depuis la guerre I939/I940 cette consommation s'est sensiblement élevée.

L'augmentation de la consommation au km-machine est due, en dehors de la mauvaise qualité du charbon employé actuellement et des froids exceptionnels des hivers I939/I940 et I940/I94I, à la modification du rapport entre les parcours voyageurs et les parcours marchandises.

Le tableau ci-dessous donne les pourcentages moyens de km-train voyageurs et marchandises pour les années I938, I939 et I940, ainsi que les prévisions de I94I et I942 et montre l'augmentation très importante depuis I940 de la proportion des trains de marchandises (2)(3)

		Voyageurs	Marchandises
I° Vapeur :	I938	59,8 %	40,2 %
	I939	53,-	47,-
	I940	35,2	64,8
	I94I	27,2	72,8
	I942	26,4	73,6
2° Electriques :	I938	67,9	32,I
	I939	63,6	36,4
	I940	48,7	5I,3
	I94I	42,2	57,8
	I942	4I,9	58,I

A l'heure actuelle, pour les douze derniers mois connus (août I940 à juillet I94I), la consommation moyenne est de 26,6 K. Pour I94I, elle sera probablement de 26,9 K. Pour l'exercice I942, nous avons prévu une consommation moyenne de 26,7 K.

Au total, pour I94I, la consommation mensuelle moyenne de charbon que nous avions fixée à 640.000 T lors de la révision du budget de I94I sera un peu inférieure à ce chiffre en I942 (632.500 T).

La consommation totale ~~totale~~ qui a été prévue à 7.680.000 T pour I94I est prévue à 7.590.000 T pour I942.

(I) Mais il faut tenir compte de l'augmentation parallèle du tonnage brut des trains : en I939 : 253 T au lieu de III pour les voyageurs) en I9I3
747 T au lieu de 463 pour les marchandises)

(2) On a une comparaison plus homogène, mais malheureusement difficile à utiliser a priori, en rapportant la consommation aux I00 tonnes kilométriques brutes remorquées.

I9I3	6 k 7	I939	6 k 3
I938	6 k 6	I94I	6 k 6

(3) Une machine de rapide consomme 25 kg au km-train et une machine de marchandise près de 40 kg.

b) Prix.

Le prix moyen de la tonne de charbon qui avait été évalué à 265f (I) lors de l'établissement du budget de I94I s'est avéré un peu trop élevé et a été ramené à 250f lors de la révision de ce budget.

Nous prévoyons 295f (I) pour l'exercice I942. Cette élévation est uniquement due à une augmentation du prix du charbon non encore appliquée mais prévue pour l'année prochaine. La diminution de la proportion des briquettes consommées ne peut suffire à la contrebalancer.

La répartition des différentes sortes de charbon a été la suivante au cours des derniers exercices :

	Consommation moyenne		
	Briquettes	Criblé	Tout-venant
I938	I8,7 %	3I,6 %	49,8 %
I939	I8,7 %	26,5 %	54,8 %
I940	22,I %	I8,2 %	50,7 %
I94I	I3,8 %	2I,5 %	64,7 %

En I94I, le prix départ mines était de 275f pour les briquettes, de 260f pour le criblé et de 2IIf pour le tout-venant.

c) Dépenses.

La prévision budgétaire totale pour les combustibles (y compris les carburants) qui était de I.549M au budget de I94I a été élevée à I.926M lors de la révision du mois d'avril par suite de l'augmentation des parcours. Elle a été fixée à I.9I3M,5 lors de la révision de juillet; pour I942, elle est évaluée à 2.244M,5.

2°) ELECTRICITE.

La consommation d'électricité par km-train varie sensiblement d'une région à l'autre du fait de la différence de nature et de profil des lignes électrifiées, de la charge et de la vitesse des trains.

Le tableau ci-après donne la consommation des mois de mars I939 I940 et I94I pour chacune des trois Régions.

(I) Ces prix s'entendent chargés sur tenders et ils comprennent environ I4 fr de frais d'achat, de stockage et de manutention.

Consommation par km-train.	Mars I939	Mars I940	Mars I94I
Ouest	7 kw	8,6 kw	7,9 kw
Sud-Ouest	II,4 "	I2,5 "	I2,6 "
Sud-Est	I5,I "	I5,7 "	I6,3 "

L'augmentation constatée par rapport à I939 est due à l'accroissement de la proportion des trains lourds.

Au total, la consommation d'électricité de traction haute tension en Mkh est la suivante :

Consommation annuelle totale.	Prévisions I94I	Prévisions I942
	Mkwh	Mkwh
Ouest	I46	I36,7
Sud-Ouest	558,I	603,5
Sud-Est	32,2	46,6

Le prix du kwh est le suivant :

	I94I	I942
	f	f
Ouest	0,43	0,42
Sud-Ouest	0,24	0,24
Sud-Est (I)	0,22	0,23

Au total, la dépense d'électricité prévue pour chacune des trois Régions est la suivante :

	I94I	I942
	M	M
Ouest	62,8	57,4
Sud-Ouest	I33,9	I44,8
Sud-Est	7,I	I0,7
Ensemble	203,8	2I2,9

(I) Ces prix s'entendent des prix de la ligne Culoz-Modane, les prix de la ligne St.Gervais à Vallorcine sont inférieurs : 0,I0 environ, mais la consommation de cette ligne est insignifiante par rapport à celle de Culoz.

3°) HUILES ET GRAISSES .

Les consommations d'huile et de graisse ne présentent peut-être par un très grand intérêt au point de vue budgétaire, à cause du faible montant des sommes en jeu (de l'ordre de I00 à I50 M. par an), mais étant donné l'importance toute particulière de cette question en raison des circonstances, il nous a paru utile de dire ici un mot des consommations de cette catégorie de matières.

On évalue en chiffres ronds, eu égard aux parcours actuels, à I.000^{T} par mois la quantité d'huiles et de graisses nécessaire à la S.N.C.F. Cette quantité porte d'ailleurs sur des catégories et des qualités très différentes puisqu'on ne compte pas moins de 2I5 sortes d'huiles et 50 sortes de graisses. Il ne saurait par conséquent être question d'entrer dans le détail des consommations de ces différentes catégories. Ce qu'il importe de savoir, c'est que 80% de la quantité totale des huiles et des graisses sont consommées par le Service de la Traction, soit environ 9.500 tonnes par an. Sur cette quantité, 7.500 tonnes sont utilisées pour le matériel moteur:

- locomotives à vapeur	7.000 tonnes
- locomotives électriques	500 tonnes
- autorails	négligeables étant donné la très faible circulation actuelle des autorails.

Le coût des huiles de traction varie de I0 fr le kilo pour les locomotives à vapeur à II fr pour les locomotives électriques et I3 fr pour les autorails; ce coût s'entend tous frais indirects de magasins compris. Les huiles de ricin et de colza sont d'un prix beaucoup plus élevé.

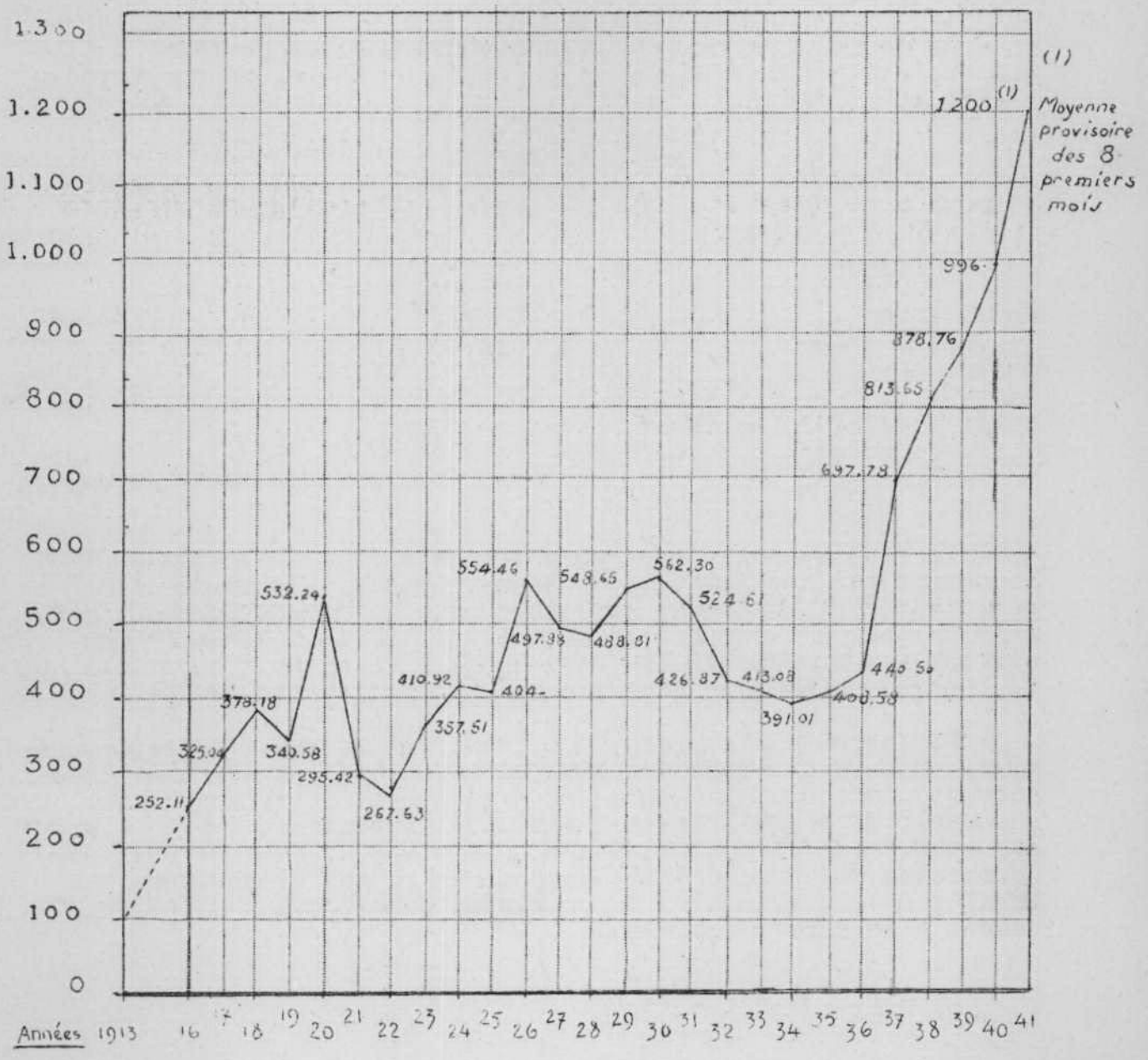
En résumé, c'est à une dépense de l'ordre de 80 M. que s'élève le coût de l'huile consommée par le matériel de traction.

Les 2.000 tonnes restant (9.500^{T} - 7.500^{T}) utilisées par les Services du Matériel et de la Traction servent au graissage des voitures et wagons, aux réparations, à l'entretien, à l'usinage des pièces, etc...

.....

4°) MATIERES DU SERVICE MATERIEL ET TRACTION.

Nous donnons ici un graphique qui indique les variations de I9I3 à I94I du prix moyen pondéré de différentes matières (combustibles non compris) consommées par les services du Matériel et de la Traction.



Les derniers cours qui ont servi de base à la préparation du budget de I942 (indice I.200 base I00 en I9I3) présentent une hausse d'environ 7 % par rapport au prix de la révision de juillet du budget de I94I. Cette hausse est de 20 % si l'on compare les prix du budget de I942 au prix moyen de I94I.

5°) MATERIEL DE LA VOIE (Rails, traverses, ballast, etc..).

a) Consommations.

Les principales consommations du Service de la Voie peuvent se diviser comme suit :rails, traverses, cuivre pour les Services électriques, ballast et petit matériel de voie.

Le tableau suivant donne les consommations de I938, celles qui ont été prévues au budget de I94I, et celles que nous prévoyons pour 1942 :

Matières	I938	I94I (prévisions initiales)	I942 (prévisions)
Rails neufs	I35.000 T	I20.000 T	I02.000 T
Traverses neuves	4.900.000 "	5.000.000 "	4.300.000 "
Cuivre	-	2.000 T	2.000 T
Ballast	2.800.000 m3	2.000.000 m3	I.650.000 m3
Petit matériel (éclisses, tirefonds, etc...)	I3.800 T	I2.000 T	I0.000 T

Il faut signaler que les chiffres prévus au budget de I94I ne seront pas atteints. La consommation de rails neufs et de petit matériel notamment sera très réduite par rapport aux prévisions: elles l'aurait été bien davantage si on n'avait pas utilisé les stocks, étant donné que les livraisons n'ont été que de l'ordre de I0% des consommations initialement prévues.

Les chiffres indiqués pour I942 peuvent paraître importants; ils sont encore inférieurs dans certains cas aux consommations correspondant à un programme normal. Ces chiffres sont d'ailleurs susceptibles de modification suivant l'importance des travaux que le Service de la Voie pourra effectuer et suivant les ressources en matières dont il disposera: la différence serait à imputer éventuellement à la provision pour travaux différés; le budget n'en serait pas changé.

b) Prix.

Le tableau suivant donne les variations des prix des principales matières :

.....

	"Prix d'achat moyen des matières consommées en 1938	Prix d'achat au 1/12 1940	Prix d'achat au 1/7 1941	Pourcentage de major. des prix de juillet 1941 par rapp. à ceux de 1938	à fin 1940
Rails (la tonne).....	1.365	2.591	2.591	89,8 %	
Traverses (la pièce)....	52,75	62	63(1)	19,4 %	1,6 %
Cuivre (les 100 kgs)....	1.240,--	1.934	1.934	56 %	
Ballast (le m^3).....	30	38,30	48,30	61 %	26,1 %

Compte tenu de ces éléments, la dépense en 1942 pour ces différentes matières sera de:

	M	
Rails.....	264,3	
Traverses.....	344,-	726M,7
Cuivre.....	38,7	
Ballast.....	79,7	

ce qui représente 51,5 % par rapport à l'ensemble des dépenses de matières consommées par les Services de la Voie (compte tenu des dépenses de guerre).

En résumé, le tableau ci-dessous donne les hausses des principales matières consommées par la S.N.C.F. Nous y avons joint des indices (base 100 en 1913) des matières non énumérées ici, utilisées par le Service du Matériel et le Service de la Voie, ainsi que l'indice général des prix des matières consommées par la S.N.C.F. (y compris et non compris le combustible).

Matières	Prix 1938	Prix 1942	% 1942/1938
Charbon (la tonne).....	208f--	295f--	41,8
Electricité (le kwh).....	0,25	0,27	8,-
Huiles et graisses (le kilog)...	3,60	10,50	191,6
Rails (la tonne).....	1.365,--	2.591,--	89,8
Traverses (pièce).....	52,75	80,--	51,6
Ballast (le m^3).....	30,--	48,30	61,-
Cuivre S.E.S. (les 100 kg).....	1.240,--	1.934,--	56,-
Matières diverses - Traction et Voie.....	Indices 814	1.200	47,4
Indice général y compris charbon	874	1.296	48,3
Indice " non " "	822	1.264	53,8

(1) une hausse supplémentaire portera le prix à 80 fr en 1942.

4ème PARTIE

EXAMEN DES DEPENSES PAR CHAPITRES

CHAPITRE 1er - ADMINISTRATION GENERALE ET DEPENSES GENERALES.

Nous pouvons d'abord présenter les dépenses de ce chapitre en les classant par articles:

Art.	DEPENSES NORMALES	Résultats de 1940 (sans AL)	Prévons pour 1941 initiales	Prévons pour 1941 au 1/7	Prévisions pour 1942
I	Conseil d'Administration et Comité de Direction	2M2	2M1	2M1	2M1
2	Direction générale et Secrétariat général	28,9	28,6	31,8	33,6
3	Service Central du Personnel	8,1	6,3	7,7	8,5
4	Services financiers	67,4	77,-	91,6	101,4
5	Sce des Approvisionnements, Comdes et Marchés(1)	"	"	"	"
6	Caisses de retraites, de secours et de Prévoyce	1.393,2	1.480,7	1.518,4	1.5[illegible]4,-
7	Secours et allocations diverses	43,7	39,3	48,8	50,8
8	Service médical	73,4	60,7	58,4	56,5
9	Contributions	741,4	622,5	743,4	846,4
10	Frais de contrôle	25,3	25,4	25,4	25,4
11	Assurances et indemnités pour sinistres	8,2	11,9	12,-	11,3
12	Indemnités pour accidents du travail	11,4	21,2	22,3	22,2
13	Rentes et indemnités pour accidents causés à des tiers	11,4	15,8	18,3	17,8
14	Publicité	- 0,8	4,1	3,-	4,3
15	Divers	7,7	15,4	15,4	16,-
16	Mobilier et Outillage (2)	0,9	0,3	2,5	2,5
17	Crédits pour charges patronales et frais généraux appliqués à d'autres comptes que le compte d'exploitation	- 190,4	- 122,-	- 176,3	-142,-
	Total des dépenses normales	2.232M-	2.289M,3	2.424M,8	2.570M,8
	DEPENSES DE GUERRE AUTRES QUE CELLES RESULTANT DU TRAFIC OU DES DIFFICULTES DE SERVICE				
18	Allocations au personnel mobilisé et secours de guerre	889,-	66,3	360,5	162,5
19	Indemnités au personnel évacué ou replié et indemnités de zone	9,4	"	0,6	0,6
20	Crédits relatifs aux retraites suspendues	- 101,7	"	- 10,-	- 0,5
21	Défense passive	6,4	"	0,9	1,-
22	Réparation et remplacement de M.O. endommagé ou détruit par faits de guerre	0,1	"	3,7	2,-
23	Dommages causés par faits de guerre à la flotte charbonnière de la S.N.C.F.	"	"	"	"
24	Dépenses diverses de guerre	0,5	"	9,3	9,3
25	Perte de numéraire et de valeurs dans les caisses de la S.N.C.F.	0,3	"	"	"
26	Travaux faits à la demande des autorités d'occupation	0,2	"	0,3	0,5
	Total des dépenses de guerre	804M,2	66M,3	365M,3	175M,4
	Total général des dépenses	3.036M,2	2.355M,6	2.790M,1	2.746M,2

(1) Les dépenses du Service A sont intégralement réparties à titre de frais généraux de magasins et s'ajoutent aux prix des matières consommées.

(2) Ce sont les dépenses de Mobilier et d'Outillage inférieures à 400.000 fr; les dépenses supérieures sont portées au compte d'Etablissement.

Mais au lieu d'examiner par articles les dépenses du Chap.1er, il est plus instructif de les suivre par grandes catégories :

	Résultats de 1940 (sans A.L.)	Prévisions pour 1941 initiales	Prévisions pour 1941 au 1/7	Prévisions pour 1942
	M	M	M	M
Dépenses de personnel.....	96,6	103,1	123,1	134,1
Caisses de retraites et de prévoyance, secours, service médical, indemnités pour accidents du travail	1.521,7	1.601,9	1.647,9	1.643,5
Contributions.....	741,4	622,5	743,4	846,4
Autres dépenses.....	62,7	83,8	86,7	88,8
Dépenses de guerre (y compris les allocations aux mobilisés).....	804,2	66,3	365,3	175,4
Crédits pour charges patronales et frais généraux..	- 190,4	- 122,2	- 176,3	- 142,-
Ensemble..	3.036,2	2.355,6	2.790,1	2.746,2

a) Personnel

Les dépenses de personnel du chap.1er sont en hausse de 37M5 par rapport à 1940 et de 11M par rapport au budget de 1941 rectifié en juillet.

L'augmentation par rapport à 1940 se justifie par le retour de nombreux agents mobilisés et par l'augmentation générale des salaires.

Il convient de noter que les rémunérations apparaissant au chap. 1er ne concernent pas la totalité des effectifs nécessaires, dont il a été question dans la 3ème partie de la présente note:

a) un certain nombre d'agents, en effet, sont rémunérés sur des budgets annexes (Caisses de retraites et de prévoyance);

b) les dépenses du Service des Approvisionnements, Commandes et Marchés sont réparties à titre de frais généraux entre les services consommateurs;

c) celles du Service des Titres (120 agents) figurent dans les charges du capital.

Le chap. 1er ne supporte donc que la rémunération des effectifs suivants:

	Budget de 1941	Budget de 1942
Direction Générale et Secrétariat Général	815	791
Services Financiers	2.995	3.140
Service Central du Personnel	195	197
	4.005	4.128

L'augmentation des effectifs, qui a d'ailleurs été justifiée plus haut, explique sur la base des rémunérations de cet exercice, un supplément de dépense de..... 3 M 6

En outre, les augmentations de salaire joueront, en 1942, sur l'année entière, d'où un nouveau supplément de dépenses de..... 7 M 4

Par Service, l'accroissement par rapport à 1941 se détaille comme suit :

Direction Générale et Secrétariat Général..	+ 1 M 3	11 M -
Services Financiers.....	+ 8,8	
Service Central du Personnel.....	+ 0,9	

L'accroissement constaté aux Services Financiers provient du développement de la vérification des taxes des charges complètes qui sera dorénavant réalisée intégralement au lieu de l'être seulement par sondages. Cette vérification permettra de récupérer des recettes supérieures à l'augmentation de dépense.

b) Caisses de retraites et de prévoyance, secours, service médical, indemnités pour accidents du travail.

L'ensemble de ces dépenses est en diminution apparente de 4 M 4 par rapport au dernier budget de 1941, mais ce budget comportant une prévision de dépenses de 21 M. pour des arrérages de retraites A.L. qui seront imputés à un compte d'attente, il y a en réalité une augmentation de 16 M 6 se détaillant ainsi qu'il suit :

...

Augmentations :

Charges de retraites (compte tenu d'une augmentation de 0,5 sur les salaires et d'une diminution de 1,8 par suite de la compression des effectifs de la Caisse.....	+ 19,-	
Secours (services sociaux et subventions).....	+ 2,-	+ 24,9 M
Augmentation de la rémunération du personnel médical.	+ 1,2	
Accroissement des arrérages de rentes-accidents.....	+ 2,7	

Diminutions:

Cotisations patronales aux assurances sociales.....	- 2,4	
Frais d'hospitalisation et médicaments.....	- 3,1	- 8,3
Taxes versées au Trésor pour les accidents du travail	- 2,8	
Augmentation nette.....		+ 16,6 M

L'augmentation des dépenses de la Caisse des retraites est due notamment à l'accroissement du nombre des retraités (10 M) et à l'application aux retraités, avec effet du 1er juillet 1941 du code de la famille et des allocations de salaire unique (10 M). Une note (annexe n° 1 au présent rapport) donne des précisions sur l'évolution du budget de la Caisse des Retraites.

L'augmentation des secours provient pour 2 M 5 du développement envisagé des Services sociaux et de l'extension de l'activité de ces Services, pour 2 M 1 de l'extension de l'éducation physique, du développement de l'enseignement ménager et des colonies de vacances. On prévoit également une dépense supplémentaire de l'ordre de 0,5 au titre des subventions aux Sociétés d'agents particulièrement éprouvées par la guerre. Ces diverses augmentations sont atténuées par la mise au point du régime des cantines qui permettra de réaliser une économie de l'ordre de 3 M (région Est notamment).

L'accroissement du volume des arrérages de rentes-accidents est dû à l'adoption du régime de la répartition. On a pu ainsi réaliser, à l'origine, des économies appréciables qui vont, maintenant, en diminuant à mesure de l'accroissement du nombre des accidentés soumis au nouveau régime.

La diminution des cotisations patronales aux assurances sociales résulte de l'hypothèse faite sur le retour des prisonniers. Si, contrairement à cette hypothèse, ce retour ne se produit pas avant le 1er juillet 1942, nous devrons embaucher un nombre plus important d'auxiliaires et la dépense augmentera corrélativement.

En ce qui concerne les frais d'hospitalisation et les médicaments, il y a diminution en 1942 parce que l'exercice 1941 a

...

supporté la charge de nombreuses dépenses de 1940 imputées avec beaucoup de retard (mémoires de l'Assistance publique, notamment), D'autre part, la fermeture temporaire du laboratoire psychotechnique de Viroflay, réquisitionné par les Autorités d'occupation, entraîne une diminution de dépenses de l'ordre de 150.000 frs.

La loi du 24 octobre 1940 a créé un fonds de solidarité des employeurs pour la réparation des accidents résultant de faits de guerre; notre contribution à ce fonds est proportionnelle au total des rentes liquidées au cours de l'année en faveur de cheminots blessés à la suite d'événements de guerre. Le nombre et l'importance de ces rentes décroît à mesure que l'on s'éloigne de la période des hostilités.

Si, maintenant, nous comparons les dépenses de 1942 à celles de 1940, les différences essentielles portent sur la Caisse des Retraites (accroissement du nombre des retraités), et sur les dépenses d'ordre médical qui diminuent par suite de la mise en vigueur du nouveau régime de la Caisse de Prévoyance; il y a d'ailleurs une contre-partie dans l'augmentation des dotations patronales à cet organisme.

c) Contributions

L'accroissement des recettes prévues surtout à cause de l'augmentation des tarifs avec effet du 28 juillet 1941, entraîne une dépense supplémentaire de 72M9 pour la taxe sur les transports et de 28M4 pour la taxe sur les transactions. Enfin, on peut signaler un accroissement de 2M5 sur les taxes frappant les recettes accessoires, la prévision inscrite au budget de 1941 se révélant insuffisante.

d) Autres dépenses

Il y a une augmentation de 26M1 par rapport à 1940 et de 2M1 par rapport au dernier budget de 1941.

Nous allons donner le détail des augmentations prévues par rapport à 1940, exercice dont les dépenses ont été anormalement faibles du fait de la guerre.

1°) dépenses de publicité (nous revenons en 1942 à un programme intermédiaire entre celui de 1940 qui a été très réduit en raison des circonstances et celui d'un exercice de paix).....	2M3
2°) indemnités payées à des tiers victimes d'accidents (lenteur en 1940 des décisions judiciaires): 6M4 et règlements de sinistres (même raison)..... 3,1	
Ensemble.....	9,5
3°) charges locatives des immeubles évacués durant la guerre.....	1,-
à reporter.....	12M8

Report..... 12 M 8

4°) Subventions diverses allouées à divers organismes.... 0 M 9

Nous avons, en outre, en 1940, fait des encaissements exceptionnels portés en atténuation des dépenses :

1) Participation de l'Etat dans les travaux de défense passive..... 4,6

2) Liquidation du C.N.E.T. qui a permis le reversement à la S.N.C.F. d'un excédent de cotisations..... 2,8

Enfin, les hausses de prix et des locations nouvelles que nous détaillons dans la comparaison 1942-1941, entraînent un supplément de dépenses de..... 5,-

Ensemble..... 26 M 1

Si maintenant nous comparons à 1941 (dernière revision), il y a les accroissements suivants:

- Frais de bureau (augmentation des prix).....	1 M 4	
- Dépenses de publicité: elles sont en augmentation de	1,3	
- Cela tient à ce que le programme de publicité de 1941 a été réduit du fait que la foire de Lille n'a pas eu lieu et que la foire de Lyon qui se tient habituellement deux fois par an (au printemps et en automne) n'a eu lieu qu'en automne 1941.		+ 3 M 4
- Loyers et charges locatives.....	0,7	

On relève d'autre part quelques diminutions intéressant :

- Les assurances et indemnités pour sinistres.....	0 M 7	
- Les rentes et indemnités pour accidents aux tiers	0,5	- 1,3
- Divers.....	0,1	

L'augmentation des loyers et charges locatives provient de l'imputation à ce poste du loyer du bureau de ville des Champs Elysées (0M1); de la location de bureaux d'arrondissements et de locaux d'habitation à l'usage d'agents astreints ou logés gratuitement, en remplacement de locaux détruits par des bombardements (0M2); enfin, de nouveaux bureaux pour les Services Centraux, rue de Londres (0M2).

e) Dépenses de guerre

Ces dépenses peuvent être résumées comme suit :

	Résultats de 1940 (sans AL)	Prévisions pour 1941 — Initiales	Prévisions pour 1941 — au 1/7/41	Prévisions pour 1942
Allocations au personnel mobilisé	883M,4	56M,-	350,-	152M,-
Secours de guerre	5,6	10,3	10,5	10,5
Indemnités au personnel évacué ou replié et indemnités de zone	9,4	"	0,6	0,6
Crédits relatifs aux retraites suspendues	- 101,7	"	- 10,-	- 0,5
Autres dépenses	7,5	"	14,2	12,8
	804M,2	66M,3	365M,3	175M,4

La diminution de la dépense prévue au titre des allocations aux mobilisés, provient de l'hypothèse faite sur le retour de ces agents dont le nombre moyen est ramené de 21.000 environ en 1941 à 8.900 environ en 1942.

Les autres dépenses de guerre sont en baisse de 1M4; les dépenses faites pour la réparation des dommages de guerre antérieurs à l'armistice vont en diminuant, notamment en ce qui concerne les installations médicales de la région Est.

.....

f) Crédits pour charges patronales et frais généraux.

Ces crédits résultent de la ventilation d'une partie des dépenses d'Administration générale entre les comptes autres que le compte d'exploitation.

Les crédits pour charges patronales sont en diminution de 10 M 1 par rapport au budget de 1941 rectifié en juillet, la diminution des allocations aux mobilisés réduisant le montant des sommes à répartir.

Les crédits pour frais généraux sont en diminution de 24 M 2; le programme d'établissement de 1942 est supérieur au programme envisagé pour 1941 dans la revision de juillet, mais il y a une diminution sensible des dépenses de guerre à majorer de frais généraux (achèvement de la reconstruction, réparations de dommages de guerre).

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

Dans l'ensemble, le chapitre 1er est en diminution de 290 M par rapport à 1940 et de 43 M 9 par rapport au budget de 1941 rectifié à la date du 1er juillet.

CHAPITRE II - EXPLOITATION

Nous pouvons classer les dépenses de ce chapitre de trois façons différentes :

a) en dépenses normales et dépenses de guerre,
b) en grandes catégories,
c) en dépenses de Mouvement (y compris les Directions régionales) et en dépenses de caractère commercial..

Voici un tableau qui donne les deux premiers classements:

	Résultats de 1940	Prévisions pour 41: initiales	Prévisions pour 41: Revision du 1/7/41	Prévisions pour 1942
1°) DEPENSES NORMALES				
Services Centraux, Directions régionales, arrondissements	325,8 M	371,9 M	401,1 M	430,6 M
Gares et bureaux de ville	3.044,9	3.338,7	3.459,9	3.629,9
Trains	547,5	554,1	597,3	572,4
Pertes, avaries et retards	108,-	79,3	152,6	193,4
Crédits pour frais généraux	- 2,6	"	"	"
Total des dépenses normales	4.023,6	4.344,-	4.610,9	4.826,3
2°) DEPENSES DE GUERRE AUTRES QUE CELLES RESULTANT DU TRAFIC OU DES DIFFICULTES DE SERVICE				
Indemnités au personnel évacué ou replié et indemnités de zone	48,1	"	35,4	35,8
Défense passive	2,7	0,5	1,3	1,-
Réparation et remplacement de M.O. endommagé ou détruit par faits de guerre	2,1	8,4	11,1	4,3
Dépenses diverses	1,-	"	40,1	41,-
Prestations et travaux faits à la demande des autorités d'occupation	1,1	0,2	56,5	62,9
Total des dépenses de guerre	55,-	9,1	144,4	145,-
TOTAL DU CHAPITRE II	4.078,6 M	4.353,1 M	4.755,3 M	4.971,3 M
Autre classement				
Personnel	3.385,4 M	3.619,7 M	3.876,3 M	4.032,5 M
Manoeuvres	307,8	327,7	338,5	346,5
Entreprises de manutention	55,6	37,3	70,6	87,-
Matières et divers	332,4	368,4	469,9	505,3
Crédits pour frais généraux	- 2,6	"	"	"
	4.078,6 M	4.353,1	4.755,3 M	4.971,3 M

Nous allons maintenant procéder à l'examen détaillé des dépenses suivant le 3ème classement :

dépenses de Mouvement (y compris les Directions régionales),

dépenses de caractère commercial,

en distinguant dans chacun de ces deux groupes, les principales catégories de dépenses, et en faisant la part des dépenses normales et des dépenses de guerre.

Nous donnerons les explications nécessaires sur les différences entre les dépenses prévues pour 1942 et :

1) les résultats de 1940,
2) les dépenses de 1941 évaluées lors de la revision de juillet.

1°) DEPENSES DE MOUVEMENT

Ces dépenses sont comprises dans le tableau de la page précédente pour les sommes ci-après:

	Résultats de 1940	Prévisions pour 1941 Initiales	Prévisions pour 1941 Revision du 1/7/41	Prévisions pour 1942
Personnel (Mouvement	3.366 M 6	3.599 M 2	3.852 M 9	4.007 M 7
Personnel (Directions régionales	11,6	11,-	11,1	10,8
Manoeuvres	307,8	327,7	338,5	346,5
Entreprises de manutention	55,6	37,5	70,6	87,-
Matières et divers (Mouvement	205,8	261,1	289,1	282,3
Matières et divers (Directions régionales	1,4	1,5	1,7	1,8
Crédits pour frais généraux	- 2,6	"	"	"
Ensemble (Mouvement	3.930 M 6	4.225 M 3	4.551 M 1	4.723 M 5
Ensemble (Directions régionales	13,-	12,5	12,8	12,6
	3.943 M 6	4.237 M 8	4.563 M 9	4.736 M 1

a) Personnel

Les effectifs nécessaires et les effectifs réels ont été déterminés pour chaque chapitre dans la 3ème partie de cette note. Pour le ch.II, les effectifs réels sont la cause déterminante des dépenses. La part du Service du Mouvement et des Directions régionales, dans les effectifs de ce chapitre, est indiquée dans le tableau ci-après qui donne, en outre, la comparaison aux effectifs correspondants de 1941:

	Moyenne probable des effectifs réels de l'année (1)		Différences
	1941	1942	
Service Central M.....	180	175	- 5
Directions régionales propr^tés	175	175	
" " Sces annexes	875	895	+ 20
Services régionaux.....	5.458	5.530	+ 72
Arrondissements.....	4.187	4.348	+ 161
Gares.....	121.213	122.760	+ 1547
Trains.....	22.465	19.461	- 3004
Total.....	154.553	153.344	- 1209

Voici l'évolution des dépenses de personnel de Mouvement, divisées en grandes catégories :

	Résultats de 1940	Budget de 1941 revisé le 1/7/41	Budget de 1942	Différences en 1942 par rapport à 1940	Différences en 1942 par rapport à 1941
1°) Dépenses normales	M	M	M	M	M
Sce Central M.....	6,7	8,8	10,-	+ 3,3	+ 1,2
Directions régionales.....	11,6	11,1	10,8	- 0,8	- 0,3
Instruction professionnelle	1,6	8,8	13,-	+ 11,4	+ 4,2
Services régionaux et arrondissements.....	268,9	320,8	342,4	+ 73,5	+ 21,6
Gares et Bureaux de ville...	2.504,8	2.844,5	2.999,8	+ 495,-	+ 155,3
Trains.....	535,8	580,7	554,4	+ 18,6	- 26,3
Total des dépenses normales	3.329,4	3.774,7	3.930,4	+ 601,-	+ 155,7
2°) Dépenses de guerre					
Indemnité de repliement ou d'évacuation.....	36,8	1,4	0,8	- 36,-	- 0,6
Indemnité de zone.....	11,3	34,-	35,-	+ 23,7	+ 1,-
Défense passive, prestations et autres dépenses.....	0,1	53,9	52,3	+ 52,2	- 1,6
Total des dépenses de guerre.	48,2	89,3	88,1	+ 39,9	- 1,2
E N S E M B L E	M 3.377,6	M 3.864,-	M 4.018,5	M + 640,9	M + 154,5

(1) Effectifs totaux, y compris les agents qui peuvent être prêtés au Service de la Voie (600 en 1941, 1.000 en 1942), mais non compris les prisonniers (9.769 en 1941 et 4.697 en 1942).

Les principales variations d'effectifs portent sur les gares (+ 1547) et sur les trains (-3004), la réduction des parcours prévus ayant permis de reporter les excédents du service des trains dans les gares, d'où ils pourront plus facilement être prêtés au Service de la Voie.

Il est à noter qu'en 1938; l'effectif (non compris la Sous-Direction de Strasbourg) était de 189.081 au lieu de 153.953 (1) en 1941 (165.722 avec les prisonniers) et 152.344 en 1942 (158.041 avec les prisonniers).

Le traitement moyen de 1942 est de 26.640 fr.contre 25.470 fr. en 1941, ce qui, compte tenu de la variation des effectifs réels, explique l'augmentation de dépenses de 155 M.

b) Manoeuvres.

Les frais de manoeuvres, qui ont été de 307 M 8 en 1940, sont évalués à 338 M 5 pour 1941 et à 346 M 5 pour 1942.

	1941	1942
Dépenses normales :		
Manoeuvres par machines.....	338 M 5	347 M 1
" par locotracteurs.	6,-	8,4
Autres manoeuvres.....	6,5	8,9
	351,-	364,4
à déduire (crédits):		
Manoeuvres sur embranchements particuliers.....	- 12,5	- 17,9
Manoeuvres allemandes.....	- 37,5	- 40,2
Montant net des dépenses normales..	301 M,-	306 M,3
Dépenses de guerre (prestations)		
Manoeuvres allemandes.....	37,5	40,2
Total des manoeuvres par machines	338 M,5	346 M,5

Les manoeuvres par machines constituent la partie la plus importante de ces dépenses, les manoeuvres par locotracteurs et autres n'y figurant que pour 14 M en 1940, 12 M 5 en 1941 et 17 M en 1942.

L'augmentation résulte surtout des manoeuvres par machines effectuées pour les autorités d'occupation. Elles sont évaluées pour 1941, à 37 M,5 et prévues pour 40 M,2 en 1942. Ces sommes sont d'ailleurs portées en atténuation des dépenses normales indiquées ci-dessus et figurent dans les dépenses de guerre du chap.II au titre "Prestations".

(1) - La réduction d'effectifs porte pour 7.000 agents sur le personnel des trains et pour 28.000 agents sur le service des gares. Elle est la conséquence à la fois des compressions sévères qui ont été faites et de la modification du régime du travail.

Les prix de facturation de l'heure de manoeuvre par machine n'ont pas varié depuis 1938.

	2 agents	1 agent
	f	f
Machines légères (3 essieux couplés ou moins).....	60	48
Machines lourdes (4 essieux couplés ou plus).....	66	54
Machines électriques.....	"	54

Les Services étudient une révision de ces prix, mais elle a été différée jusqu'à présent à cause des modifications successives des éléments de base: rémunération du personnel (Code de la famille, augmentation de certains accessoires de traitements, frais de déplacement, etc.), prix du combustible.

Le tableau ci-dessous donne, à titre d'indication, sans A.L., mais avec les manoeuvres effectuées pour les Autorités d'occupation, le nombre d'heures de machines de manoeuvres des années successives.

Année 1938.....	5.786.000[h]
- 1939.....	5.448.000
- 1940.....	5.252.927
- 1941.....	5.831.719
- 1942.....	6.078.990

c) Entreprises de manutention

Les prévisions pour 1942 sont en augmentation de 16[M]4 sur les prévisions de 1941 (revision de juillet): l'application du nouveau code de la famille et l'attribution aux salariés de l'allocation supplémentaire prévue par la loi du 23 mai 1941 entraînent la majoration des prix fixés par les contrats.

Par rapport à 1940, les dépenses prévues sont en augmentation de 31 M 4 pour les mêmes raisons et parce que les circonstances n'ont pas permis, jusqu'ici, de reprendre, comme il serait normal de le faire en période d'excédent d'effectifs, certains travaux confiés aux entreprises.

d) Matières et divers

Par rapport aux dépenses de 1940, les prévisions de ce poste accusent une augmentation de 78 M 5 portant :

Sur les dépenses normales, pour 68 M 5 surtout à cause de la hausse générale des prix. Les postes ci-après en sont particulièrement influencés :

Imprimés, fournitures de bureau et autres dépenses des gares et bureaux de ville.....	+	31 M 6
Eclairage des gares et trains.....	+	8,4
Entretien du mobilier et de l'outillage.....	+	9,-
Entretien et acquisitions de bâches, agrès, prolonges, cales à vins.....	+	18,5
Acquisition de M.O. (0 M 4.....	+	4,5
Les dépenses de chauffage sont prévues en diminution	-	3,3

Sur les dépenses de guerre, pour 10 M prestations aux autorités d'occupation (+ 9 M 3) réparation ou remplacement du mobilier et de l'outillage endommagés ou détruits (+ 2 M 3); les dépenses de défense passive sont, seules, en diminution (2 M environ).

Par rapport à 1941 (revision de juillet) les prévisions sont en diminution (282 M 3 au lieu de 289 M 1, soit - 6 M 8)

Cette économie résulte de variations en sens divers dont les principales sont :

pour les dépenses normales, une réduction sensible du programme d'achat des bâches et agrès divers, qui n'est que de 43 M 5 contre 65 M en 1941 (-19 M 5); le remplacement des nombreuses bâches perdues en 1940-1941 a occasionné de grosses dépenses au cours de l'exercice 1941.

Cette diminution est compensée en partie par la hausse générale des prix, qui porte les dépenses d'imprimés et fournitures diverses de 101 M 3 à 108 M 1 (+ 6 M 8) et celles d'éclairage, chauffage, acquisition et entretien du mobilier et de l'outillage de 93 M 4 à 100 M 2 (+ 6 M 8).

Dans les dépenses de guerre, l'augmentation des prestations aux autorités d'occupation (+ 6 M 2) est largement compensée par la réduction des dépenses de réparation et remplacement du mobilier et de l'outillage endommagés ou détruits.

...

2°) DEPENSES DE CARACTERE COMMERCIAL (1)

	Résultats de 1940	Prévisions pour 1941 : Prévisions initiales	Prévisions pour 1941 : Prévisions au 1/7/1941	Prévisions pour 1942
Personnel	7M8	9M5	12M3	14M-
Indemnités pour pertes, avaries et retards	108,-	79,3	152,6	193,4
Imprimés, matières et divers — Service Commercial	10,4	15,5	16,5	15,8
Imprimés, matières et divers — Services financiers	8,8	11,-	10,-	12,-
Ensemble — Service Commercial	126,2	104,3	181,4	223,2
Ensemble — Services Financiers	8,8	11,-	10,-	212,-
TOTAL	135M-	115M3	191,4	235,2

a) Personnel

L'hypothèse du retour des prisonniers à la date du 1er juillet 1942 et l'incidence sur l'exercice 1942 tout entier de l'amélioration au cours de l'année 1941, de certains éléments de rémunération, justifient l'augmentation de 1M7, par rapport à 1941.

La différence de 6M2, par rapport à 1940, a les mêmes causes, en dehors de la modification d'effectifs que nous avons examinée dans la 3ème partie.

b) Indemnités pour pertes, avaries et retards.

Ces indemnités se décomposent comme suit :

	Résultats de 1940	Prévisions pour 1941 : Prévisions initiales	Prévisions pour 1941 : Prévisions au 1/7/41	Prévisions pour 1942
Pertes	53M1	40M1	97M-	119M3
Avaries	54,2	38,3	54,-	72,3
Retards	0,7	0,9	1,6	1,8
Ensemble	108M-	79M3	152,6	193,4

(1) Ces dépenses comprennent, non seulement celles qui sont surveillées par le Service Commercial, mais aussi celles qui dépendent des Services financiers (commissions aux agences de voyages, billets fabriqués à l'avance).

L'accroissement prévu a pour causes la hausse du prix des marchandises transportées et la persistance des vols, soustractions et vidanges, facilités par l'obscurcissement des gares et triages et commis malgré l'action des services de surveillance.

L'augmentation du poste "Pertes" est particulièrement importante: en 1940, les indemnités pour pertes ne se sont élevées qu'à 53 M. 1, somme qui comprenait une provision de 23 M destinée à régler en 1941 les indemnités dues, pour la période de mai à juillet 1940, pour les transports effectués dans certaines zones et pour certains délais auxquels la clause de non responsabilité établie par la loi du 27 juillet 1940 n'était pas applicable. En 1941, les dépenses ont augmenté très vite et les règlements effectués à fin août 1941 s'élèvent à 80 M dont 17 M pour le seul mois d'août, il est donc certain que l'évaluation de 97 M faite en juillet pour l'année entière sera insuffisante.

L'augmentation des indemnités pour avaries est moins apparente: 18 M par rapport à 1941 et 1940. Mais il faut noter que les 54 M. dépensés en 1940 comprennent pour 21 M. la réparation des dommages causés par l'explosion du 5 août 1940 à Miramas. Il faut espérer que sauf la conséquence de l'élévation des prix, nos efforts amèneront en 1942 une réduction de nos prévisions.

c) Imprimés, matières et divers

Par rapport aux résultats de 1940, les prévisions pour 1942 sont en augmentation assez sensible :

1°) Service Commercial : Frais de bureau et divers.... + 0 M 272
(hausse des prix)

Frais de représentation à l'étranger..... + 0,6
(réorganisation de la représentation de la S.N.C.F. en Espagne et en Suisse).

Documents tarifaires..... + 4,6
(hausse des prix et réédition des tableaux de distances voyageurs et marchandises).

2°) Services financiers

Les commissions aux agences de voyages sont prévues pour 8 M contre 5 M 3 (reprise partielle du trafic). L'importance de ces dépenses a d'ailleurs considérablement diminué. En 1938, elles s'élevaient à 24 M.

La hausse des prix entraîne une augmentation de 0 M 5 des dépenses de fabrication des billets imprimés à l'avance.

Au contraire, il y a peu de différences avec les dernières évaluations faites pour 1941. Les seules variations notables sont les suivantes:

1°) Service Commercial : 15^{M}8 au lieu de 16^{M}5, soit - 0^{M}7
En 1941, l'impression des documents relatifs aux bagages et colis perdus de mai à juillet 1940 a occasionné une dépense supplémentaire de 0^{M}3 environ, sans équivalent en 1942.

2°) Services financiers : L'augmentation de 2^{M} porte, pour 1^{M}, sur les commissions aux agences de voyage (reprise partielle du trafic) et pour 1^{M} sur la fabrication des billets imprimés à l'avance (hausse des prix).

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

Le total des prévisions de dépenses du chapitre II est de 4.971^{M}3, en augmentation de 892^{M}7 sur 1940 (résultats) et de 216^{M} sur 1941 (prévisions rectifiées au 1er juillet).

...

CHAPITRE III - MATERIEL ET TRACTION

Le tableau ci-après décompose les dépenses de ce chapitre :
a) en dépenses normales et en dépenses de guerre,
b) en grandes catégories.

	Résultats de 1940	Prévisions pour 1941 : initiales	Prévisions pour 1941 : Revision du 1/7	Prévision pour 1942
1°) DEPENSES NORMALES				
Scos Centraux et régionaux, arrondissements	272,- M	289,6 M	347,- M	381,5 M
Traction	3.356,8	3.131,9	3.867,2	4.312,9
Entretien et réparation du matériel : dans les ateliers SNCF	2.123,5	2.912,9	2.666,7	3.018,2
Entretien et réparation du matériel : dans l'industrie privée	485,1	547,-	552,-	526,9
Divers	49,-	143,4	59,4	56,3
Crédits pour manoeuvres et fr.Gén^x	- 320,5	- 387,5	-411,-	- 427,4
Total des dépenses normales	5.965,9	6.637,3	7.061,3	7.868,4
2°) DEPENSES DE GUERRE AUTRES QUE CELLES RESULTANT DU TRAFIC OU DES DIFFICULTES DU SERVICE				
Indemnités au personnel évacué ou replié et indemnités de zone	53,-	"	28,9	29,1
Défense passive	45,6	10,-	15,6	17,2
Réparation et remplacement du M.O. endommagé ou détruit	4,-	0,7	4,5	8,9
Réparation du M.R. endommagé	36,1	17,-	59,9	23,7
Dommages causés aux approvisionnem^ts	51,1	"	3,7	2,-
Dépenses diverses	26,9	"	0,2	16,7
Prestations et travaux faits à la demande des Autorités d'occupation	63,-	310,-	326,8	666,6
Total des dépenses de guerre	279,7	337,7	439,6	764,2
TOTAL DU CHAPITRE III	6.245 M 6	6.975 M -	7.500 M 9	8.632 M 6
Autre classement :				
Personnel	3.007 M 7	3.289 M 3	3.725 M 1	3.861 M 8
Combustibles et carburants	1.675,2	1.549,-	1.913,5	2.256,2
Energie électrique	203,3	205,9	218,6	222,9
Industrie privée	512,4	580,-	630,9	693,-
Matières et divers	1.167,5	1.738,3	1.423,8	2.026,1
Crédits pour manoeuvres	- 299,1	- 310,5	- 356,-	- 359,-
Crédits pour frais Généraux	- 21,4	- 68,-	55,-	- 68,4
	6.245 M 6	6.975 M -	7.500 M 9	8.632 M 6

Dans la 3ème partie de cette note, nous avons examiné les hypothèses fondamentales qui conditionnent les dépenses de traction et ont servi de base à l'établissement du budget du chapitre III :

Effectifs,
Parcours,
Consommation de combustibles, carburants et énergie électrique,
Prix des matières.

Les programmes de réparations pour 1942 ont été établis d'après les besoins normaux d'entretien du parc laissé à la disposition de la S.N.C.F. Nous avons supposé que les circonstances présentes nous permettront de les réaliser, bien que les difficultés d'approvisionnement en matières puissent gêner cette réalisation. Ces programmes sont, dans l'ensemble, un peu moins importants qu'en 1941. Si l'on fait abstraction des hausses survenues en 1941 sur la rémunération du personnel et les prix des matières, les dépenses normales correspondant aux programmes de 1942 s'élèvent au total à 2.976^{M} au lieu de 3.046^{M} en 1941.

En ce qui concerne les dépenses de guerre, les programmes de réparations pour le compte de la Reichsbahn sont en augmentation très sensible (51 %). Aux prix de 1941, elles s'élèveraient à 570^{M} contre 327^{M} en 1941.

Nous allons donner pour chacune des principales catégories de dépenses prévues pour 1942 quelques explications sur les différences qu'elles accusent, d'une part, avec les résultats de 1940 et, d'autre part, avec les prévisions de 1941 revisées en juillet.

a) Personnel

Nous avons vu que l'effectif réel du Service du Matériel et de la Traction travaillant à tous comptes qui était de 168.063 en 1938, est ramené à 152.683 en 1941(1) (160.172 avec les prisonniers). Il sera de 151.097 en 1942 (154.304 avec les prisonniers), dans l'hypothèse du retour des prisonniers le 1er juillet 1942.

Une partie de l'effectif total travaille, comme nous l'avons dit, à d'autres comptes que le compte d'exploitation. On estime à 3.861^{M}8, soit 90,6 %, les dépenses de personnel qui resteront au compte d'exploitation. Elles se décomposent comme suit :

(1) Prévisions de juillet 1941.

	Résultats de 1940	Révision du 1/7/41	Prévisions pour 1942	Différences par rapport à 1940	Différences par rapport à 1941
1°) DEPENSES NORMALES					
Service Central T.	6 M 5	6 5	6 M 9	+ 0 M 4	+ 0 4
Services régionaux et arrondissements	194,5	243,5	259,9	+ 65,4	+ 16,4
Apprentissage et formation du personnel	48,6	65,8	72,8	+ 24,2	+ 7,-
Traction	1.308,7	1.549,7	1.587,6	+ 278,9	+ 37,9
Entretien et réparations	1.312,-	1.660,3	1.695,6	+ 383,6	+ 35,3
Divers	20,-	31,4	25,8	+ 5,8	- 5,6
	2.890,3	3.557,2	3.648,6	+ 758,3	+ 91,4
2°) DEPENSES DE GUERRE					
Indemnités au personnel évacué ou replié	49,1	2,8	0,9	- 48,2	- 1,9
Indemnités de zone	3,9	26,1	28,2	+ 24,3	+ 2,1
Réparations, prestations, défense passive et divers	64,4	139,-	184,1	+ 119,7	+ 45,1
Total des dépenses de guerre	117,4	167,9	213,2	+ 95,8	+ 45,3
ENSEMBLE	3.007 M 7	3.725 M 1	3.861 M 8	+ 854 M 1	+ 136 M 7

Si l'on fait abstraction (de l'augmentation) des éléments de rémunération qui résulte des mesures prises en faveur du personnel depuis le 1er janvier 1941, on constate que les dépenses totales de personnel sont sensiblement les mêmes pour 1942 que pour 1941:

Les chiffres deviennent en effet après correction :

dépenses normales	3.330 M	pour 1942 au lieu de	3.366 M	pour 1941	(-36 M)
dépenses de guerre	195	" "	161	"	(+34)
Ensemble	3.525 M	" "	3.527 M	"	(- 2 M)

Le traitement moyen de 1942 est de 28.810 fr contre 26.940 fr en 1941, ce qui explique -compte tenu de la variation des effectifs réels - l'augmentation de dépenses de 137 M.

...

b) Combustibles, carburants et énergie électrique

Ces dépenses liées aux parcours et aux consommations kilométriques, ont été examinées dans la 3ème partie de cette note.

c) Industrie privée, matières et divers

Ces dépenses se sont élevées, au total, à 1.679^{M}9 en 1940. Elles passent à 2.054^{M}7 en 1941 (revision de juillet) et sont prévues pour 2.719^{M}1 en 1942.

Les travaux effectués dans les ateliers S.N.C.F. et dans l'industrie privée pour l'entretien et la réparation des matériels moteur et roulant laissés à la disposition de la S.N.C.F. constituent la part la plus importante de ces dépenses: 1.250^{M}3 en 1940, 1.496^{M}7 en 1941 et 1.766^{M} en 1942.

Celles-ci dépendent à la fois des prix et des programmes.

En 1940, les événements n'ont pas permis la réalisation des travaux prévus, surtout pendant le 3ème trimestre; le seul rapprochement des chiffres de dépenses en 1941 et 1942 ne permet pas d'avoir une idée exacte de l'importance relative des programmes. En effet, fin 1940 et en 1941, des hausses importantes sont intervenues sur le prix des matières. Si l'on en fait abstraction et si l'on revient en fait, aux prix du budget initial de 1941, les prévisions ressortent à 1.450^{M}9 en 1942 contre 1.496^{M}7 en 1941. Les programmes qui correspondent comme nous l'avons déjà dit à des besoins normaux, sont donc, en importance, très voisins en 1942 et en 1941.

Il est possible que la pénurie de matières ne nous permette pas d'exécuter en 1942 la totalité des programmes prévus. Cela n'influerait pas sur notre budget car les dépenses correspondant à la partie non réalisée du programme serait imputée à la provision pour travaux différés.

Le tableau ci-après compare en nombre d'opérations prévues les programmes d'entretien et de réparations de 1941 et de 1942, pour le compte de la S.N.C.F. et pour le compte de la Reichsbahn, sans distinction entre les travaux effectués dans les ateliers de la S.N.C.F. et ceux faits dans l'industrie privée.

Ce tableau fait apparaître à la rubrique "Travaux pour le compte de la S.N.C.F." une diminution des grandes réparations de locomotives et, au contraire, une augmentation des réparations de voitures et de wagons.

Le programme de 1942 est un programme normal. En 1941, au contraire, on avait poussé les réparations de locomotives à cause du retard pris en 1940 et de la remise en service de machines garées. Par contre, par suite de la pénurie de matières, on avait ralenti les réparations de voitures et de wagons qui pouvaient attendre.

		pour le compte de la S.N.C.F.			pour le compte de la Reichsbahn			TOTAL		
		I941	I942	Différences	I941	I942	Différences	I941	I942	Différences
Locomotives	(G.R.(I)...	I.464	I.I56	:- 308	260	450	:+ I90	I.724	I.606	:- II8
	(Lev.(I)...	3.274	3.370	:+ 96	4I8	8I0	:+ 394	3.690	4.I80	:+ 490
Voitures	(R.G.(I)...	2.559	3.230	:+ 67I	"	"	"	2.559	3.230	:+ 67I
	(R.I.(I)...	4.795	5.880	:+I.085	"	"	"	4.795	5.880	:+ I.085
Wagons	(REV.4(I)..	22.I78	26.200	:+4.022	3.63I	7.000	:+ 3.369	25.809	33.200	:+ 7.39I
	(REV.2(I)..	29.585	26.700	:-2.885	I0.9I2	2I.000	:+I0.088	40.497	47.700	:+ 7.203

Nous allons examiner successivement les différences sur les dépenses d'industrie privée, puis sur les dépenses de matières correspondant à ces programmes, en comparant les chiffres de I942 aux résultats de I940 et aux évaluations de juillet I94I.

I°) Industrie privée.

Les dépenses d'industrie privée comprennent la main-d'oeuvre et les matières fournies par les entreprises. Ces dernières sont relativement peu importantes car la S.N.C.F. fournit généralement les matières nécessaires à l'exécution de ses commandes.

Les dépenses normales d'industrie privée passent de 485^{M},I en I940 (résultats) à 532^{M} en I94I (revision de juillet) et reviennent à 526^{M},9 en I942. La faiblesse du chiffre de I940 s'explique par les difficultés de travail au cours du 2ème semestre de l'année. La légère baisse de I94I à I942 vient de ce que le nombre d'heures de réparations est prévu de 25.790.000 pour I942 au lieu de 26.550.000 dans les dernières prévisions de I94I.

(I) - G.R. : Grandes réparations - démontage complet et remise à neuf.
Lev : Levages - Enlèvement des essieux pour retournage des bandages avec revision complète des boîtes à huile, mouvements cylindres et pistons ainsi que de la distribution et réparations locales à la chaudière .
R.G. : Réparation générale - Remise en état de tous les organes et appareils.
R.I. : Réparation intermédiaire - Vérification des organes de sécurité, de l'éclairage et du chauffage et remplacement systématique des bogies et des essieux.
REV.4: Revision 4 - Remise en état complète du véhicule.
REV.2: Revision 2 - Vérification des organes de roulement, du frein, des portes et volets, de la toiture, graissage et tarage - Levage pour vérification des fusées, remise en état du chassis et des parois.

Bien que les prix des marchés aient dû être sensiblement relevés (I5 à 20%) à la suite des améliorations de la rémunération de la main-d'oeuvre dans l'industrie privée, il n'apparaît pas d'augmentation des dépenses, car les révisions portent aussi bien sur les travaux faits en I94I et en I940 que sur les commandes pour I942 .

Les dépenses de guerre d'industrie privée augmentent rapidement : de 24 M,8 en I940, elles montent à 96 M,I en I94I et sont prévues pour I63 M,4 en I942. Le nombre de réparations demandées par les autorités d'occupation pour le matériel qu'elles utilisent (prestations) est de plus en plus grand, comme nous venons de le voir.

2° Matières et divers.

Les dépenses figurant sous la rubrique "Matières" comprennent à la fois celles qui sont utilisées dans les ateliers du Service du Matériel et de la Traction et celles qui sont fournies à l'industrie privée par la S.N.C.F. pour l'exécution de ses commandes.

Les dépenses des ateliers de la S.N.C.F. comprennent naturellement, en dehors du coût des matières, la rémunération du personnel qui n'est pas reprise ici. Nous avons montré dans la 3ème partie de cette note que les hausses de prix (y compris celle qui a été homologuée en décembre I940 sur les produits ferreux) expliquent les grosses différences entre les prévisions initiales de I94I et le budget de I942 .

Nous allons examiner maintenant les différences entre les prévisions de dépenses de matières utilisées dans nos ateliers et dans l'industrie privée pour I942 et :

I°) les résultats de I940,

2°) les évaluations de juillet I94I.

Les dépenses normales de matières passent de I.030 M. en I940 (résultats) à I.248 M,2 en I94I (révision de juillet) et à I.638 M,5 en I942 . On sait que le programme de I940 n'a pas pu être exécuté entièrement .

Dans l'augmentation de I94I à I942, les consommations diverses pour le matériel moteur, qui passent de IOI,5 M à I43,8 M, figurent pour 42,3 M. La hausse des prix des huiles, graisses, etc.. dont il a été question dans la 3ème partie de cette note justifie cet écart.

Les dépenses de matières des services généraux et intérieurs des dépôts sont également en progression (+ I8,6 M).

Le reste de l'augmentation est imputable à l'entretien et à la réparation du matériel moteur pour 83,8 M, et du matériel roulant pour 232,4 M.

A la rubrique "Guerre", les dépenses de matières augmentent également très rapidement de I37,5 M en I940, elles montent à I75,6 M en I94I et à 387,6 M en I942. Ce sont les prestations qui sont en forte progression; elles s'élèvent de I8,6 M en I940 à I46,8 M en I94I et sont prévues pour 349,3 M en I942.

Les dépenses diverses accusent une augmentation de I7,6 M, mais celle-ci n'est qu'apparente car elle est due à l'imputation dans les prévisions de I94I rectifiées en juillet, d'un crédit de 2I,I M représentant le remboursement par l'Etat français de dépenses de transformation de matériel pour la guerre en I939-I940.

Par contre, la réparation des dommages au matériel roulant et aux approvisionnements diminue de I3,8 M par rapport à I94I.

d) Crédits pour manoeuvres.

Les crédits que le Service de la Traction doit recevoir des Services de l'Exploitation et de la Voie, pour manoeuvres par machines effectuées pour eux, sont en augmentation de 59,9 M sur ceux de I940 (manoeuvres faites à la demande des autorités d'occupation). La variation par rapport à I94I est très faible (3 M). La question a déjà été étudiée à l'occasion du chapitre II.

Le total des prévisions de dépenses du chapitre III passe de 6.245,6 M en I940 (résultats) à 7.500,9 M en I94I (prévisions rectifiées au Ier juillet) et 8.632,6 M en I942.

CHAPITRE IV - VOIE ET BATIMENTS

Le tableau ci-dessous décompose les dépenses de ce chapitre:
a) en dépenses normales et dépenses de guerre;
b) en grandes catégories.

	Résultats de 1940	Prévisions pour 1941 : initiales	Prévisions pour 1941 : Revision du 1/7/41	Prévisions pour 1942
1°) DEPENSES NORMALES				
Services Centraux et régionaux, Arrts	387,3	404,5	458,6	478,-
Surveillance	248,3	248,8	249,8	260,-
Entretien	1.282,7	1.851,3	1.792,8	2.025,5
Grosses réparations	220,8	1.079,3	856,6	955,5
Divers	65,-	177,1	180,7	190,-
Crédits pour frais généraux	- 123,2	- 120,-	- 120,-	- 120,-
Total des dépenses normales	2.080,9	3.641,-	3.418,5	3.789,-
2°) DEPENSES DE GUERRE AUTRES QUE CELLES RESULTANT DU TRAFIC OU DES DIFFICULTES DU SERVICE				
Indemnités au personnel évacué ou replié et indemnités de zone	31,6	3,6	17,3	14,6
Défense passive	28,9	14,4	17,5	11,5
Réparation et remplacement de M.O. endommagé ou détruit	7,3	14,4	14,9	4,9
Réparation et reconstruction des ouvrages d'art endommagés ou détruits	286,6	424,1	718,7	130,-
Réparation et reconstruction des autres installations endommagées ou détruites	201,5	218,7	209,3	92,1
Dommages causés aux approvisionnts	38,5	"	2,5	3,-
Dépenses diverses	23,6	55,-	54,6	34,-
Prestations et travaux faits à la demande des autorités d'occupation	24,4	"	70,1	84,-
Total des dépenses de guerre	642,4	730,2	1.104,9	374,1
TOTAL DU CHAPITRE IV	2.723,3	4.371,2	4.523,4	4.163,1
Autre classement :				
Personnel	1.641,-	1.778,2	1.962,-	2.056,6
Entreprises	449,5	1.078,-	1.330,3	821,-
Matières et divers	756,-	1.635,-	1.351,1	1.405,5
Crédits pour frais généraux	- 123,2	- 120,-	- 120,-	- 120,-
	2.723,3	4.371,2	4.523,4	4.163,1

Pour procéder à l'examen détaillé des dépenses, nous les reprendrons par grande catégorie, mais en distinguant dans chacune d'elles les diverses natures de travaux, et en faisant la part des dépenses normales et des dépenses de guerre. Nous donnerons les explications nécessaires sur les différences entre les dépenses prévues pour I942 et :

I°) les résultats de I940,
2°) les dépenses de I94I évaluées lors de la révision de juillet.

Le budget du chap.IV est particulièrement influencé par les difficultés actuelles. Nous avons montré dans la 3ème partie de cette note l'incidence, pour les installations fixes, des variations de prix des matières. Pour l'établissement de son budget, le Service Central des Installations Fixes a procédé à une analyse des éléments ayant le plus influé sur les dépenses de l'exercice I94I :

- pénurie des matières,
- difficulté de trouver des entrepreneurs et tâcherons,
- hausse des prix,
- prestations aux autorités d'occupation,
- dépenses diverses de guerre,
- achèvement de la reconstruction (voir annexe n°2),
- caractéristiques du trafic des différentes lignes du point de vue du service de la Voie (réduction générale de la vitesse et du nombre des circulations rapides soulageant les grandes artères, répartition différente du trafic lourd surchargeant certaines lignes secondaires, réouverture de lignes coordonnées).

Il a été généralement admis qu'en I942, seuls les besoins irréductibles du chemin de fer pourraient être satisfaits. Le but cherché est, avant tout, le maintien en bon état des installations au moyen d'un entretien courant très poussé, en y consacrant toutes les ressources disponibles en provenance des stocks ou des contingents.

Le programme des grosses réparations, par contre, a dû être réduit autant que possible, parce que celles-ci, très désirables en temps normal puisqu'elles allègent l'avenir, sont coûteuses en matériaux actuellement introuvables.

Une exception à cette règle a été prévue en faveur des grosses réparations des Services électriques et de signalisation, par souci de ne rien épargner dans un domaine qui intéresse particulièrement la sécurité.

Une autre exception concerne les grosses réparations de voie autres que les renouvellements. Nous avions, dès I94I, poussé activement le programme de fabrication des appareils de voie, mais l'industrie a tardé à nous livrer certaines pièces essentielles que nous ne recevrons que fin I94I, de sorte que pendant l'exercice I942 nous disposerons d'un assortiment de pièces d'appareils de voie supérieur à celui d'une année normale. Nous l'emploierons à construire

un nombre correspondant d'appareils en vue de racheter le gros retard qu'ont pris, dans ce domaine, certaines Régions.

C'est le programme des renouvellements qui a subi les plus importantes réductions. Nous avons compté sur des ressources en matières qui concordent avec les besoins strictement vitaux.

Pour les renouvellements de voie et de ballast, le programme est supérieur à celui que nous pourrons effectivement exécuter en I94I et même à celui que nous avions prévu lors de la révision de Juillet. Il a été tenu compte du retard avec lequel ont démarré, cette année, la production des usines et la marche des chantiers, mais d'autres facteurs risquent d'entraver la réalisation d'un tel programme.

Quant au ballast, on peut espérer que les réquisitions pèseront moins lourdement sur la production des carrières, mais l'aggravation de la pénurie des carburants aurait de grosses répercussions sur cette production.

Voici l'évolution de ces programmes, en kilomètres de voie, en I938, I94I (révision de Juillet et réalisation probable) et I942 (les exercices I939 et I940 ayant un caractère trop particulier pour figurer dans cette comparaison) :

	I938	I94I		I942
		Révision de Juillet	Réalisation probable	
Renouvellements de voie:				
exécutés en matériel neuf	I.330 km	450 km	250 km	600 km
exécutés en matériel de réemploi	700	I50	I00	400
Renouvellements de ballast	I.775	900	5I6	I.500

Comme en I94I, on s'efforcera de tirer tout le parti possible des ressources en main-d'oeuvre en les consacrant à des travaux consommant peu de matières et en exécutant certains travaux en régie si les difficultés actuelles pour trouver des entreprises persistent en I942.

Nous allons examiner, avec un peu de détail, chacune des grandes catégories de prévisions.

a) Personnel.

La moyenne des effectifs réels du Service de la Voie qui, en I938 (abstraction faite de la sous-Direction de Strasbourg) était de II5.975 a été de I02.240 en I94I (I05.587 avec les prisonniers). Elle est prévue pour I0I.454 en I942 (I02.874 avec les prisonniers).

On sait que tous les agents appartenant au Service de la Voie ne sont pas rémunérés au compte d'exploitation, une partie de la dépense allant à d'autres comptes (compte d'établissement en particulier). On peut estimer qu'en I942, 92,2 % des dépenses brutes de personnel resteront au compte d'exploitation.

Les dépenses de personnel restant au compte d'exploitation se décomposent comme suit :

	Résultats de I940	Prévisions de I94I (révision du I/7/4I)	Prévisions de I942	Différences par rapport à I940	Différences par rapport à I94I (révision du I/7/4I)
I°) DEPENSES NORMALES					
Service Central V	M 6,I	M I0,3	M I0,-	+ M 3,9	- M 0,3
Services régionaux et arrondissements	352,7	409,2	424,-	+ 7I,3	+ I4,8
Apprentissage et formation du personnel	4,6	9,3	II,-	+ 6,4	+ I,7
Surveillance	24I,8	242,8	252,-	+ I0,2	+ 9,2
Entretien	858,4	I.03I,5	I.I50,5	+ 292,I	+ II9,-
Grosses réparations	27,6	85,-	94,-	+ 66,4	+ 9,-
Divers	I6,6	25,I	25,-	+ 8,4	- 0,I
Total des dépenses normales	I.507,8 M	I.8I3,2 M	I.966,5 M	+ 458,7 M	+ I53,3 M
2°) DEPENSES DE GUERRE					
Indemnités au personnel évacué ou replié	3I,6	I,7	0,6	- I7,-	- I,I
Indemnité de zone		I5,6	I4,-		- I,6
Réparations, reconstruction, prestations et divers	I0I,6	I3I,5	75,5	- 26,I	- 56,-
Total des dépenses de guerre	I33,2	I48,8	90,I	- 43,I	- 58,7
ENSEMBLE	I.64I,- M	I.963,- M	2.056,6 M	+ 4I5,6 M	+ 94,6 M

.....

Le tableau ci-après montre, pour chacune des principales catégories de travaux du chapitre, l'importance comparée des dépenses de personnel en I94I et I942 par rapport à un exercice normal pris comme base I00, les dépenses étant portées au niveau de la rémunération actuelle :

	Indices		
	Année normale	I94I	I942
Entretien de la Voie	I00	I06	I07
Entretien de la signalisation et des installations de sécurité	I00	I09	II4
Entretien des autres installations	I00	95	96
Renouvellement de voies et de ballast	I00	76	86
Autres grosses réparations de voies	I00	I30	I30
Grosses réparations des Services électriques et de signalisation	I00	II0	II5
Autres grosses réparations	I00	III	I03
Indice moyen	I00	I05	I06

Pour l'ensemble des dépenses de personnel du chapitre, l'indice moyen qui ressort, pour I94I, à I05 et pour I942, à I06, montre que les prévisions sont sensiblement du même ordre pour ces deux exercices, à rémunération égale.

L'examen des indices de chaque catégorie de travaux confirme la tendance qui a guidé l'établissement de ce budget et que nous avons déjà signalée :

pallier l'insuffisance des matières en tirant le meilleur parti possible des ressources en main-d'oeuvre;
consacrer à l'entretien des voies et de la signalisation et aux grosses réparations autres que les renouvellements, trop coûteux en matériaux rares, les ressources dont nous pouvons disposer;
exécuter en régie certains travaux à cause des difficultés rencontrées par les entreprises pour organiser leurs chantiers dans certaines zones déshéritées.

Le traitement moyen de I942 est de 2I.860 fr contre 20.720 fr en I94I, ce qui, compte tenu de la variation des effectifs réels, justifie l'augmentation de 95 M.

.....

b) Travaux à l'entreprise, matières et divers.

Nous avons déjà souligné que nous nous attacherons, en I942, à réaliser des programmes d'entretien courant se rapprochant le plus possible de la normale, en consacrant de préférence à cet entretien nos ressources en matières; nos contingents d'acier feront d'abord leur part aux petits matériaux nécessaires à l'entretien courant des voies, et la production des carrières sera orientée, dans toute la mesure du possible, vers un large pourcentage de gravillon de soufflage dont la pénurie constitue actuellement un gros handicap pour les brigades d'entretien. Quant aux ressources en matières (autres que les métaux ferreux) et en produits de remplacement, elles seront affectées, en premier lieu, à l'entretien des installations de signalisation.

Malgré tout, la pénurie des matières représente le facteur dominant dont l'incidence se retrouve à tous les postes, y compris ceux des entreprises; elle nous a amené à prévoir, comme on le verra plus loin, une provision pour travaux différés; les modifications du programme résultant de la plus ou moins grande pénurie de matières joueraient uniquement sur le montant de la provision et non sur le budget.

Nous allons maintenant examiner successivement les différences sur les dépenses de travaux à l'entreprise, puis sur les dépenses de matières, en comparant les chiffres de I942 aux résultats de I940 et aux évaluations de juillet I94I.

I°) Travaux à l'entreprise.

Comme nous l'avons fait pour les dépenses de personnel, nous indiquons ci-après, pour chacune des principales catégories de travaux du chapitre, l'importance comparée des dépenses d'entreprises en I94I et I942 par rapport à un exercice normal pris comme base I00, les dépenses étant portées au niveau des prix actuels.

	Indices		
	Année normale	I94I	I942
Entretien de la Voie	I00	I32	I36
Entretien de la signalisation et des installations de sécurité	I00	I56	I43
Entretien des autres installations	I00	8I	87
Renouvellements de voies et de ballast	I00	57	64
Autres grosses réparations de voies	I00	I20	I40
Grosses réparations des services électriques et de signalisation	I00	II6	I00
Autres grosses réparations	I00	I24	9I
Indice moyen	I00	90	92

L'indice moyen est de 90 pour I94I et de 92 pour I942, nettement inférieur à celui d'une année normale à cause de la difficulté de trouver des entreprises et des tâcherons pour l'exécution de certains travaux.

Comme à la rubrique "Personnel", l'entretien, ici encore, a la priorité sur les grosses réparations et surtout sur les renouvellements.

Les dépenses normales d'entreprises passent de 2I9,3 M en I940 (résultats) à 646,2 M en I94I (révision de juillet) et à 659 M en I942. La faiblesse du chiffre de I940 s'explique par les difficultés de réalisation des programmes au cours du 2ème semestre I940. L'augmentation de 440 M. en I942 porte pour : I35 M. sur l'entretien, 268 M. sur les grosses réparations et 47 M. sur les travaux complémentaires dont le montant unitaire est inférieur à 0 M.4.

Si nous faisons la comparaison avec les dépenses de I94I (prévisions de juillet), les dépenses prévues pour I942 ne sont, dans l'ensemble, en augmentation que de I2 M.8 .

Celle-ci se répartit de façon sensiblement égale sur tous les postes d'entretien.

Les renouvellements sur voies principales et les grosses réparations de voies apparaissent, seuls, en augmentation notable (+ 35 M), les autres grosses réparations (ouvrages d'art, signalisation, bâtiment, logements) étant, par contre, en diminution de 45 M. environ.

Les dépenses de guerre d'entreprises qui étaient de 230,M.2 en I940 se sont élevées à 684 M.I en I94I et reviennent à I62 M. en I942.

La diminution nette de 68 M. par rapport à I940 se décompose ainsi :

Réparations et reconstruction.....	- 79 M.
Prestations et travaux divers faits à la demande des autorités d'occupation.....	+ II M.

L'exercice I94I supporte le gros effort de reconstruction et de remise en état des installations détruites ou endommagées.

La grosse économie de 522 M. porte principalement sur les travaux de reconstruction des ouvrages d'art, qui sont ramenés de 589 M.2 à I05 M. (- 484 M.)

.....

2°) Matières et divers.

De même que pour les dépenses de personnel et les commandes à l'entreprise, nous indiquons d'abord pour chacune des grandes catégories de travaux, l'importance comparée des dépenses de matières en I94I et I942 par rapport à un exercice normal pris comme base I00, les dépenses étant portées au niveau des prix actuels.

	Indices		
	Année normale	I94I	I942
Entretien de la Voie	I00	73	79
Entretien de la signalisation et des installations de sécurité	I00	77	79
Entretien des autres installations	I00	84	94
Renouvellements de voies et de ballast	I00	53	63
Autres grosses réparations de voies	I00	75	82
Grosses réparations des services électriques et de signalisation	I00	I29	I06
Autres grosses réparations	I00	92	70
Indice moyen	I00	73	76

L'examen de ces indices montre que tous les programmes de travaux souffrent de la pénurie des matières (l'indice moyen du chapitre passe de 73 en I94I à 76 en I942), une seule exception est faite en faveur des grosses réparations des services électriques et de la signalisation où, comme nous l'avons vu, malgré la raréfaction des matières, le souci de ne rien épargner de ce qui concerne la sécurité nous oblige à l'emploi de produits de substitution.

En I940, le total des dépenses normales de matières et divers, considérablement réduit du fait des circonstances (il était de I.079M en I938) ne s'est élevé qu'à 477M. Il est passé de nouveau à I.079M en I94I et atteint I.283M,5 en I942.

L'augmentation de 806M,5 sur I940 affecte tous les postes du chapitre:

		M
Frais de bureau et matières diverses des Services Centraux, régionaux, arrondissements et services de surveillance	+	I0,5
Entretien	+	336,-
Grosses réparations	+	400,-
Travaux complémentaires, Mobilier et Outillage dont le coût unitaire est inférieur à 400.000 fr et dépenses diverses	+	60,-

Si, maintenant, nous faisons la comparaison avec les prévisions de I94I revisés en juillet, l'augmentation apparaît de $204^{M},4$.

Toutes les rubriques participent à cette augmentation sauf les grosses réparations d'ouvrages d'art, de signalisation, des bâtiments et des logements qui, dans l'ensemble, sont en régression de II^{M} environ.

Les principales augmentations intéressent la voie proprement dite.

Entretien	+	$7I^{M}$
Renouvellements sur voies principales	+	7I
Ballast	+	I5
Autres grosses réparations	+	26
Les matières pour l'entretien des autres installations sont également en augmentation	+	25
Ainsi que les dépenses de travaux complémentaires, mobilier et outillage dont le montant unitaire est inférieur à $0^{M},4$	+	5

Les dépenses de guerre s'élevaient à 279^{M} en I940 et comprenaient, pour $I86^{M}$, les premiers travaux de réparation et reconstruction des installations endommagées ou détruites. La plus grande partie de ces travaux devant être effectuée à fin I94I, les dépenses de guerre de I942 sont ramenées à $I22^{M}$. La diminution de $I57^{M}$ sur I940 se répartit ainsi :

Réparation et reconstruction des installations	-	$I30^{M},I$
Défense passive (les constructions de tranchées d'abris sont achevées et les prévisions concernent surtout l'entretien des installations existantes)	-	I4,4
Dépenses diverses de guerre	-	4,5
Réparation des dommages aux approvisionnements	-	35,5
Prestations	+	27,5

La comparaison des prévisions de dépenses de guerre de I942 à celles de I94I fait apparaître une situation assez comparable à celle que nous venons d'indiquer par rapport à I940.

La diminution de $I50^{M}$ se décompose en effet comme il suit :

Travaux de réparation et de reconstruction des installations	-	I22,9
Défense passive	-	6,I
Dépenses diverses de guerre	-	23,-
Réparation des dommages aux approvisionnements	+	0,5
Prestations	+	I,5

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

Le total des prévisions de dépenses du chapitre IV est de $4.I63^{M},I$, en augmentation de $I.439^{M},8$ sur I940 (résultats) et en diminution de $360^{M},3$ sur I94I (prévisions rectifiées au Ier juillet).

CHAPITRE V - DEPENSES DIVERSES

N° des articles	Détail des dépenses	Résultats de I940	Prévisions pour I94I : Budget initial	Prévisions pour I94I : Révision du Ier juillet	Prévisions pour I942
	Dépenses normales	M	M	M	M
I	Règlements de communauté...	25,8	29,3	25,2	I9,5
2	Locations et échanges de matériel.....	56,6	42,7	45,I	53,4
3	Services extérieurs.....	59,I	65,9	67,-	72,4
4	Lignes affermées	64,6	75,8	73,8	70,-
5	Subventions à des services routiers substitués au rail.....	22,5	40,-	30,-	3I,-
6	Autres dépenses pour l'application du décret du I2/II/38 portant coordination des transports.....	4,-	33,7	33,7	33,8
7	Production et transport d'énergie électrique, achat de courant pour la traction.....	- II5,2	- 76,8	- 89,8	- 92,2
8	Relevage du matériel.....	I0,I	7,-	I3,9	I5,3
9	Divers	- 0,7	- 0,5	- I6,-	- 24,2
I0	Frais indirects centraux des combustibles.....	"	"	"	"
	Total des dépenses normales	I26,8	2I7,I	I82,9	I79,-
	Dépenses de guerre autres que celles résultant du trafic ou des difficultés de service.				
II	Relevage du matériel à la suite de déraillements imputables à des faits de guerre.....	4,9	"	I,4	I,5
I2	Réparation et remplacement du Matériel de production et de transport d'énergie électrique endommagé ou détruit par faits de guerre.....	I,3	"	0,4	0,4
I3	Défense passive.....	0,9	0,4	0,4	"
I4	Prestations et travaux faits à la demande des autorités d'occupation....	"	mémoire	mémoire	mémoire
	Total du Chapitre V	M I33,9	M 2I7,5	M I85,I	M I80,9

A propos du chapitre II des recettes, nous avons traité également les articles correspondants du chapitre V des dépenses.

Art. I - Règlements de communauté.

Voir le chapitre II des recettes.

Art. 2 - Locations et échanges de matériel.

§§ I, 2, 3, 4 et 6. Voir le chapitre II des recettes.

	Résultats de I940	Prévisions pour I94I : Budget initial	Prévisions pour I94I : Révision du Ier juil.	Prévisions pour I942
§ 5 - Redevances aux propriétaires de wagons particuliers...	M 31,3	M 24,-	M 25,4	M 29,5

Le chiffre des redevances de I94I est faible en raison de la réduction du parc des wagons frigorifiques et du peu d'importance des transports de marée. La majoration appliquée aux tarifs marchandises à partir du 28 juillet I94I améliore un peu les prévisions de cet exercice et explique la hausse qui apparaît en I942.

Art. 3 - Services extérieurs.

On a supposé un trafic comparable à celui de I94I tant pour les Services de Paris que pour ceux de la province. L'augmentation des dépenses provient, d'une part, des majorations de prix des carburants et, d'autre part, des augmentations de salaires accordées au personnel.

Art. 4 - Lignes affermées.

Pas d'observation, si ce n'est l'imputation à l'exercice I94I d'arriérés de I940.

Art. 5 - Subventions à des Services routiers.

Des règlements de I940, postérieurs à l'armistice, sont en instance au Ministère. Devant l'incertitude de l'époque de leur liquidation, les crédits correspondant à ces arriérés, prévus en I94I, ont été maintenus en I942.

Art. 6 - Autres dépenses pour l'application du décret du I2 novembre I938 portant coordination des transports.

La prévision de dépense de 33 M,8 se décompose comme suit :

3 M,8 pour les dépenses normales résultant de l'application du décret (3 M,7 en I94I, la différence de 0 M,I provenant au titre des facilités de circulation accordées aux agents et à leurs familles sur les services de remplacement, de la majoration des prix de transports par cars),

30 M,- pour achat de remorques destinées aux transports mixtes. Une somme de même importance a été prévue en I94I. Les marchés conclus absorberont la majeure partie de ce crédit dans l'exercice bien que la livraison du matériel ne soit attendue que pour les premiers mois de I942. Ce n'est donc que dans le courant de cette année-là que l'on connaîtra les résultats de l'essai de transports mixtes. Si, comme on le présume, cet essai est concluant, on envisagera l'acquisition de nouvelles remorques. C'est en prévision ce cet achat que l'on maintient encore, pour I942, un crédit de 30 M.

Nous signalerons qu'une somme de 0 M,I prévue à titre indicatif pour rachat éventuel d'entreprises en I94I, est maintenue pour I942.

Art. 7 - Production et transport d'énergie électrique. Achat de courant pour la traction.

	Résultats de I940	Prévisions pour I94I : Budget initial	Prévisions pour I94I : Révision du Ier juillet	Prévisions pour I942
§ Ier - Personnel.....	I0 M,3	II M,I	I3 M,5	I6 M,6
§ 2 - Industrie privée.....	9,3	2I,7	2I,-	22,7
§ 3 - Matières et divers...	73,4	99,5	95,6	93,-
	93,-	I32,3	I30,I	I32,3
§ 4 - Crédits à recevoir des Services consommateurs.....	- 208,2	- 209,I	-2I9,9	-224,5
	- II5 M,2	- 76 M,8	- 89 M,8	- 92 M,2

Cet article comprend toutes les dépenses de personnel et de matières des services électriques, c'est-à-dire des Services S.N.C.F. chargés de produire du courant, de le transporter ou d'en acheter. Par contre, l'article est crédité de la valeur du courant facturé aux Services consommateurs (Traction surtout).

§ Ier - Personnel (I)

Les augmentations de dépenses qui apparaissent entre I940 et I94I résultent de la nouvelle organisation de la Division de l'energie électrique du Service des A.C.M. et des augmentations de salaires. Cette dernière cause, qui a son plein effet en I942, explique la hausse qui apparaît pour cet exercice.

§ 2 - Industrie privée.

Le gros écart par rapport à I940 concerne des travaux exceptionnels exécutés dans les usines (relèvement de rotors, remplacement de turbines et d'organes usés, travaux de peinture, etc...).

§ 3 - Matières et divers.

Les achats de courant représentent la plus grosse part des dépenses de ce paragraphe. Ils sont supposés faits à un taux moyen d'environ 0f,40 le kwh. Ces achats sont nécessaires pendant les périodes de production insuffisante de nos usines; au contraire pendans les périodes de surproduction, la S.N.C.F. vend ses excédents de courant (voir chap.II des recettes, art. 6 § 2).

§ 4 - Crédits à recevoir des services consommateurs.

Les facturations de courant ont été prévues, ~~comme pour I94I,~~ aux prix ci-après :

Sud-Ouest	0f,24	le kwh	
Sud-Est.....	0,22	"	pour la ligne Culoz-Modane
	0,I0	"	pour la ligne de Vallorcine
Ouest.....	0,42		

Art. 8 - Relevage du matériel.

Les prévisions de I942 sont en légère augmentation pour tenir compte du relèvement des salaires et des prix.

Art. 9 - Divers.

Les variations de cet article se justifient par un changement de nomenclature budgétaire (imputation, à partir de I94I, des crédits pour transports en service, des pénalités de stationnement de matériel dans les établissements V.B. et M.T. etc...).

Art. II à I4 - Dépenses de guerre.

Pas d'observation.

(I) Ces effectifs, rattachés administrativement au Service T, sont compris dans ceux du chap.III, sauf ceux de la Division de l'énergie électrique et ceux des usines hydro-électriques qui dépendent de l'Administration générale (Sce A) et ont été retirés des effectifs du Service de la Traction de la région Sud-Ouest.

CHAPITRE VI - Fonds de renouvellement.

La dotation est fixée par la Convention du 31 août 1937 à 20% du total des dépenses d'établissement proprement dites (travaux complémentaires, matériel roulant, mobilier et outillage).

Conformément à la dépêche ministérielle du 11 septembre 1939, le fonds de renouvellement est calculé, depuis 1940, sur le montant brut des dépenses, c'est-à-dire sans déduire la valeur initiale des installations supprimées.

Les dépenses sur lesquelles est calculée la dotation du fonds de renouvellement sont commentées dans le budget d'établissement. Nous les résumons dans le tableau ci-dessous :

	Résultats de 1940	Prévisions pour 1941 : Budget initial	Prévisions pour 1941 : Révision du 1/7/41	Prévisions pour 1942
DEPENSES D'ETABLISSEMENT				
a) Programme ordinaire:	M	M	M	M
Matériel roulant	76,2	507,-	300,-	410,-
Mobilier et outillage	8,2	78,-	62,-	82,-
Travaux complémentaires	243,9	475,-	383,-	338,-
	328,3	1.060,-	745,-	830,-
b) Plan quinquennal :	M	M	M	M
Matériel roulant	45,1	1.059,-	657,-	747,-
Mobilier et outillage	4,7	34,-	28,-	42,-
Travaux complémentaires	57,1	500,-	490,-	545,-
	106,9	1.593,-	1.175,-	1.334,-
c) Plan d'équipement :		M	M	M
Matériel roulant	"	459,-	203,-	431,-
Mobilier et outillage	"	4,-	5,-	20,-
Travaux complémentaires	5,5	1.500,-	604,-	367,-
	5,5	1.963,-	812,-	818,-
Total général (A)	440,7 M	4.616,- M	2.732,- M	2.982,- M
Dotation du fonds de renouvellement (20% de A)	M 88,1	M 923,2	M 546,4	M 596,4

NOTA - Sans vouloir préjuger le résultat de l'étude entreprise par la Commission chargée de réviser le régime d'amortissement de la S.N.C.F., on peut admettre que le renouvellement du matériel aux prix actuels correspondrait, en période normale, à une dépense moyenne d'environ 3.500 M. par an. Il serait prématuré d'en imputer dès maintenant la totalité au compte d'exploitation; les locomotives électriques et, pour partie, les voitures peuvent d'ailleurs attendre. Il nous semble donc raisonnable de chiffrer à la moitié, soit 1.750 M., la somme à prévoir pour 1942. Or, le fonds de renouvellement comprend déjà 280 M. au titre du matériel. Il reste donc 1.470 M. à ajouter aux dépenses d'exploitation.

CHAPITRE VII

CHARGES FINANCIERES ET PRIME D'EXPLOITATION

-:-:-:-

Le tableau ci-dessous indique, par article, les charges de I940, I94I et I942.

	Résultats de I940	Prévisions pour I94I — Budget initial	Prévisions pour I94I — Révision du I/7/4I	Previsions pour I942
	M	M	M	M
Art. Ier - Charges de petit équilibre.....	272,3	428,6	3I3,6	505,8
Art. 2 - Charges de grand équilibre.....	mémoire	mémoire	mémoire	mémoire
Art. 3 - Insuffisances des exploitations annexes et des participations financières.....	4,4	5,2	5,-	5,-
Art. 4 - Charges des actions des Compagnies....	I34,9	I35,-	I35,-	I35,-
Art. 5 - Prime d'exploitation	45,3	"	43,2	"
Art. 6 - Remboursement des Avances du Trésor	2.I90,2	"	"	"
	M	M	M	M
	2.647,I	568,8	496,8	645,8

Les articles importants sont l'article Ier (charges de petit équilibre) et l'article 5 (prime d'exploitation).

Article Ier - Charges de petit équilibre.

On sait que, parmi les charges, les unes sont localisées d'elles mêmes au grand équilibre ou au petit équilibre; les autres ne sont pas localisées et doivent être ventilées entre le grand équilibre, le petit équilibre et aussi le compte d'établissement et l'Etat.

Nous diviserons donc les charges de petit équilibre en 3 catégories:

- charges localisées (capital S.N.C.F., obligations déjà appliquées aux dépenses postérieures à I937, y compris le plan Marquet, les prestations en nature, etc.),
- charges non localisées : obligations et bons (pendant la durée de l'exercice en attendant leur affectation à la fin de l'exercice en couverture des dépenses d'établissement), dette flottante, avances du Trésor, intérêts sur fonds déposés (par les Compagnies, la Caisse des retraites, etc.),
- atténuations : part de l'Etat dans les charges localisées, part de l'Etat, du compte d'établissement et du grand équilibre dans les charges non localisées.

		I940	I94I 3I/I2/40	I94I I/7/4I	I942
Charges localisées	(Cap. S.N.C.F.	88 M,4	88 M,4	88 M,4	88 M,4
	(Obl. déjà appliquées (5 I/2 % I935	4,5	37,4	3,4	2,4
	(Obl. déjà appliquées (6% I936	35,7		29,6	I6,3
	(Obl. déjà appliquées (4% I94I	"	"	"	233,5
	(Obl. déjà appliquées (plan Marquet	49,I	68,-	69,-	70,-
	(Obl. déjà appliquées (Divers	3,5	3,5	3,5	3,3
	Total (A)	I8I,2	I97,3	I93,9	4I3,9
Charges non localisées	(Obl. et bons (2)	25,2	4I9,2	53,7	(3) 2I5,7
	(Dette flottante	I49,2		I68,2	
	(Avances du Trésor	I9,6		"	"
	(Fonds disponibles (I)	24,8		27,-	27,-
	Total (B)	2I8,8	4I9,2	248,9	242,7
Atténuations	(Part de l'Etat dans A	I,7	I,-	0,5	3,2
	(Part de l'Etat dans B	4,9	I0,8	9,4	(3) 8,4
	(Part du c/d'ett dans B	I2,4	64,5	28,4	30,9
	(Part du g^d équil. dans B	I08,7	III,6	90,9	I08,3
	Total (C)	I27,7	I87,9	I29,2	I50,8
Ensemble des charges de petit équilibre (A + B + C)		M 272,3	M 428,6	M 3I3,6	M 505,8

(I) Dépôts des Compagnies, de la Caisse des retraites, etc.
(2) y compris plan Marquet en I940.
(3) déduction faite de I25 M., dernier coupon des bons I932-42, que le remboursement prochain fera passer des charges localisées de grand équilibre aux charges non localisées; les bons étaient entièrement affectés à couvrir des insuffisances d'exploitation antérieures à I938 et leurs charges étaient entièrement supportées par l'Etat.

Sur ce tableau, la seule différence importante porte sur les charges localisées (A) qui augmentent de 220 M. de I94I à I942.

Cette augmentation provient de l'émission récente d'obligations 4% I94I. Ces obligations représentent un capital nominal de 4.875 M. et un capital effectivement réalisé de 4.525 M. Les charges pleines peuvent se résumer comme suit :

Intérêts	I95M	
Impôt sur le revenu (I)	20	
Frais de timbre	I0	
Frais de service des titres	2	227M
Amortissement	28M	
Impôt sur le revenu des primes de remboursement	0,I	28M,I
Total.....		255M,I

Mais, comme il y a maintenant excédent de couverture de 400M, le capital de cet emprunt donnant lieu à charges localisées est ramené à 4.I00 M. et les charges correspondantes sont de 233 M., ce qui explique, à I3 M. près, les 220 M. d'augmentation des charges localisées A.

Article 5 - Prime d'exploitation.

Les dépenses d'exploitation s'élèvent à 25.I46 M. Nous avons vu que les recettes étaient évaluées à 2I.748 M. Sur ces bases, la prime d'exploitation prévue par l'article 36 de la Convention du 3I août I937 serait nulle. Nous supposons que les 48 M. restant à rembourser sur le déficit de I938 le seront intégralement sur l'exercice I94I.

(I) taux réduit de 25 à I0% par la loi du 29 mars I94I pour les émissions d'obligations françaises postérieures au Ier avril I94I.

PROVISION POUR TRAVAUX DIFFÉRÉS

-:-:-:-:-:-

Le programme de travaux de I942 pour le Service de la Voie est, dans l'ensemble, inférieur à celui d'une année théorique normale.

Pour l'entretien courant, on se rapproche le plus possible de la normale; on pousse même l'entretien pour tenir compte de l'arriéré de G.R., mais pour le renouvellement le programme est inférieur d'un tiers à un programme normal.

Quant aux grosses réparations, si elles sont voisines de la normale, elles ne peuvent comporter le rachat d'arriéré. Par rapport à un exercice normal bâti sur les mêmes hypothèses de prix qu'à l'heure actuelle, les dépenses se présentent comme suit :

Personnel	I06 %
Entreprise	90 %
Matières	76 %
Ensemble	92 %

Les programmes de travaux (base I00 en année normale) sont les suivants pour chacune des principales catégories:

Articles		Personnel	Entreprises	Matières	Ensemble
6	Entretien des Voies	I07	I36	79	97
8 - 9	Entretien de la signalisation et des installations de sécurité....	II4	I43	79	99
7-I0 à I3	Entretien des autres installations.....	96	87	94	9I
I4	Renouvellement de voies et de ballast	86	64	63	64
I5 - I6	Autres grosses réparations de voies.....	I30	I40	82	I00
I8 - I9	Grosses réparations des Services électriques et de signalisation	II5	I00	I06	I07
I7-20 à 23	Autres grosses réparations.....	I03	9I	70	87

En considérant les dépenses prévues en I942, pour chacune de ces catégories de travaux, nous avons déterminé, à l'aide des indices ci-dessus, le montant du nouveau retard qui résultera de la réalisation en I942 du programme envisagé, sans rachat du retard antérieur.

Ce retard peut être chiffré comme suit :

	M
Entretien des Voies	40
Entretien de la signalisation et des installations électriques (sécurité).....	3
Entretien des autres installations (ouvrages d'art, bâtiments, logements, etc.).....	36
Renouvellement de voies et ballast	278
G.R. de voies autres que renouvellements	"
G.R. de signalisation et installations électriques.....	"
Autres G.R. (ouvrages d'art, bâtiments, logements etc)...	23
Total	380

Comme nous l'avons fait pour I94I, il nous semble de bonne gestion de prévoir l'imputation d'une provision équivalente dans les dépenses de I942, afin que la diminution anormale des dépenses dont bénéficie cet exercice, du fait des travaux nécessaires qui n'auront pu être exécutés, n'ait pas pour conséquence de grever les exercices à venir.

Nous rappelons que la provision pour travaux différés en I94I comprise dans les prévisions revisées en juillet est de ....650 M. dont 560 M. pour les travaux intéressant le Service de la Voie et 90 M. pour la réparation du matériel. Aucun retard n'est prévu pour I942 en ce qui concerne les travaux intéressant le Service du Matériel et de la Traction.

RESERVE POUR IMPREVU

-:-:-:-:-:-

Comme pour les exercices précédents, il nous paraît prudent de faire figurer dans les dépenses de l'exercice une somme de 200 M. destinée à faire face, le cas échéant, à des dépenses imprévues.

5ème PARTIE

CONCLUSIONS

-:-:-:-

Cette année encore, comme l'année dernière, les circonstances nous obligent à présenter un budget en déséquilibre.

Recettes			21.748 M
Dépenses	(Chap.Ier	2.746,2 M)	
	(" II	4.971,3)	
	(" III	8.632,6)	
	(" IV	4.163,1)	
	(" V	180,9)	
	(" VI : 596,4 M + 1.470 M =	2.066,4)	25.146,-
	(" VII	645,8)	
	(Majorations de salaires..	1.160,-)	
	(Provisions pour travaux	)	
	(différés.....	380,-)	
	(Réserve pour imprévu....	200,-)	
	Déficit		3.398,- M

==========

A défaut d'économies dont la réalisation ne saurait être escomptée dans les circonstances actuelles, étant donné les préoccupations qui ont dominé nos prévisions de dépenses, la constatation d'un tel déficit nous conduit, aux termes de l'art.18 de la Convention du 31 août 1937 que confirme et renforce l'article 2 de la Convention du 9 septembre 1939, à envisager les relèvements de recettes propres à rétablir l'équilibre.

Nous présentons à cet effet les propositions suivantes :

Voyageurs : Les tarifs des 3 classes (0,732, 0,522 et 0,384) seraient portés à 0,80, 0,60 et 0,45.
Produit attendu (I)..... 730 M

Marchandises : Les tarifs en vigueur depuis le 28 juillet 1941 seraient majorés de 10%.
Produit attendu (I) ..... 1.210 M

à reporter..... 1.940 M

(I) Déduction faite de l'impôt sur ce supplément de recettes.

Report	I.940 M.
Transports allemands : L'évaluation de 3.600 M. qui figure au budget et qui correspond sensiblement aux versements effectivement reçus peut être relevée de I0%, hausse du prix de revient de la S.N.C.F. de I94I à I942. Produit (I)	350 M.
Indemnité pour matériel retenu à l'étranger : La S.N.C.F. n'a rien touché jusqu'ici alors que l'indemnité peut être évaluée à 2.000 M. par an. A défaut, la S.N.C.F. doit, tout au moins, recevoir la somme annuelle nécessaire pour le renouvellement normal du matériel dont elle est privée, soit	750 M.
	3.040 M.

L'adoption de ces mesures permettrait de couvrir nos dépenses avec un déficit de 398 M., soit moins de 2%.

(I) Déduction faite de l'impôt sur ce supplément de recettes.

ETAT A.

S . N . C . F .

-:-:-:-

BUDGET D'EXPLOITATION DE 1942

ARRETE PAR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

du 12 NOVE 1941

-:-:-:-

Recettes et dépenses

(non compris la Sous-Direction de Strasbourg)

-:-:-:-

BUDGET D'EXPLOITATION DE I942

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

R E C E T T E S

(en millions de francs)

Art		Résultats de I940	Prévisions pour I94I	Prévisions pour I942
	I - RECETTES DU TRAFIC.			
	Voyageurs (Transports commerciaux	M 3.454,9	M 4.000,-	M 4.988,-
	Voyageurs (Transports militaires français et alliés	744,3	"	"
	Voyageurs Total (A)	M 4.I99,2	M 4.000,-	M 4.988,-
	Marchandises (Transports commerciaux	9.470,9	II.585,-	I2.490,-
	Marchandises (Transports militaires français et alliés	2.543,I	"	"
	Marchandises Total (B)	I2.0I4,-	II.585,-	I2.490,-
	Service de la poste (C)	285,-	274,5	275,-
	Subvention (D)	"	I.655,-	"
	Total des recettes du trafic (A+B+C+D)	M I6.498,2	M I7.5I4,5	M I7.753,-
	II - RECETTES DIVERSES			
I	Produits du Domaine	M 53,-	M 62,7	M 63,3
2	Locations de terrains	I6,6	I6,2	I7,5
3	Règlements de communauté	I5,I	20,7	20,-
4	Locations et échanges de matériel	I58,3	I30,2	I38,6
6	Ventes d'énergie électrique	75,8	73,2	73,2
7	Produits de placements de fonds	37,5	74,8	72,-
8	Divers	50,5	I2,4	I0,4
	Total des recettes diverses	406,8	390,2	395,-
	III - RECETTES ALLEMANDES	M 2.000,-	M 3.600,-	M 3.600,-

-:-:-

BUDGET D'EXPLOITATION DE I942

-:-:-:-:-:-

RECAPITULATION DES RECETTES

(en millions de francs)

	Résultats de I940	Prévisions pour I94I	Prévisions pour I942
CHAPITRE I			
Recettes du trafic			
Voyageurs	M 4.I49,2	M 4.000,-	M 4.988,-
Marchandises	I2.0I4,-	II.585,-	I2.490,-
Service de la Poste	285,-	274,5	275,-
Subvention	"	I.655,-	"
	M I6.498,2	M I7.5I4,5	M I7.753,-
CHAPITRE II			
Recettes diverses	406,8	390,2	395,-
Recettes allemandes	2.000,-	3.600,-	3.600,-
TOTAL GENERAL DES RECETTES	M I8.905,-	M 2I.504,7	M 2I.748,-

BUDGET d'EXPLOITATION DE I942

D E P E N S E S

(en millions de francs)

Art.	CHAPITRE I	Résultats de I940	Prévisions pour I94I	Prévisions pour I942
	ADMINISTRATION GENERALE ET DEPENSES GENERALES.			
	Dépenses normales			
1	Conseil d'Administration et Comité de Direction	2 M 2	2 M I	2 M I
2	Direction Générale et Secrétariat Général	28,9	3I,8	33,6
3	Service Central du Personnel	8,I	7,7	8,3
4	Services Financiers	97,4	9I,6	I0I,4
5	Service des Approvisionnements, Commandes et Marchés (1)	"	"	"
6	Caisse de Retraites, de Secours et de Prévoyance	I.393,2	I.5I8,4	I.5I4,-
7	Secours et allocations diverses	43,7	48,8	50,8
8	Service Médical	73,4	58,4	56,5
9	Contributions	74I,4	743,4	846,4
I0	Frais de contrôle	25,3	25,4	25,4
II	Assurances et indemnités pour sinistres	8,2	I2,-	II,3
I2	Indemnités pour accidents du travail	II,4	22,3	22,2
I3	Rentes et indemnités pour accidents causés à des tiers	II,4	I8,3	I7,8
I4	Publicité	- 0,8	3,-	4,3
I5	Divers	7,7	I5,4	I6,-
I6	Mobilier et Outillage (dépenses inférieures à 400.000 fr.)	0,9	2,5	2,5
I7	Crédits pour charges patronales et frais généraux appliqués à d'autres comptes que le compte d'exploitation	- I90,4	- I73,3	-I42,-
	Total des dépenses normales	2.232 M -	2.424 M 8	2.570 M 8

(1) Les dépenses du Service A sont intégralement réparties a titre de frais généraux de magasins et s'ajoutent aux prix des matières consommées.

Art.	CHAPITRE I (suite)	Résultats de I940	Prévisions pour I94I	Prévisions pour I942
	Report des dépenses normales.....	2.252,-	2.424 M 8	2.570 M 8
	Dépenses de guerre autres que celles résultant du trafic ou des difficultés de service..			
I8	Allocations au personnel mobilisé et secours de guerre.....	889 M -	550 M 5	I82 M 5
I9	Indemnités au personnel évacué ou replié	9,4	0,6	0,3
20	Crédits relatifs aux retraites suspendues.....	- I0I,7	- I0,-	- 0,5
2I	Défense passive.....	3,4	0,9	I,-
22	Réparation et remplacement de M.O. endommagé ou détruit par faits de guerre....	0,I	3,7	2,-
23	Dommages causés par faits de guerre à la flotte de la S.N.C.F.....	"	"	"
24	Dépenses diverses de guerre.....	0,5	9,3	9,3
25	Pertes de numéraires et de valeurs dans les Caisses de la S.N.C.F.....	0,3	"	"
26	Travaux faits à la demande des autorités d'occupation.....	0,2	0,3	0,5
	Total des dépenses de guerre autres que celles résultant du trafic ou des difficultés de service.....	804 M 2	565 M 3	I75 M 4
	TOTAL GENERAL DES DEPENSES DU CHAPITRE Ier	3.056 M 2	2.790 M I	2.745 M 2

BUDGET D'EXPLOITATION DE 1942

D E P E N S E S
(en millions de francs)

Art.	CHAPITRE II	Résultats de 1940	Prévisions pour 1941	Prévisions pour 1942
	E X P L O I T A T I O N			
	Dépenses normales:			
1	Service Central du Mouvement	7 M 7	9 M 3	10 M 5
2	Service Commercial	20,1	27,8	29,8
3	Directions régionales de l'Exploitation	13,-	12,8	12,6
4	Services régionaux de l'Exploitation	147,4	191,4	200,1
5	Arrondissements	135,7	150,1	163,4
6	Instruction professionnelle du personnel	1,9	9,7	14,2
	Gares et bureaux de ville			
7	Personnel	2.504,8	2.844,5	2.999,8
8	Frais de manoeuvres	307,8	301,-	306,3
9	Eclairage et chauffage	61,1	61,-	64,-
10	Imprimés et fournitures de bureau	43,4	53,2	56,-
11	Entretien du mobilier et de l'outillage - Divers	124,4	193,5	195,8
	Trains			
12	Personnel	535,8	580,7	554,4
13	Eclairage	5,7	7,1	7,9
14	Frais de bureau et divers	6,-	9,5	10,1
	Divers			
15	Indemnités pour pertes, retards et avaries	108,-	152,6	193,4
16	Mobilier et outillage (dépenses inférieures à 400.000 f)	3,4	6,7	8,-
17	Crédits pour frais généraux appliqués à d'autres comptes que le compte d'exploitation	- 2,6	"	"
	Total des dépenses normales	4.023 M 6	4.610 M 9	4.826 M 3

Art.	CHAPITRE II (suite)	Résultats de 1940	Prévisions pour 1941	Prévisions pour 1942
	Report des dépenses normales.....	4.023M6	4.610M9	4.826M3
	Dépenses de guerre autres que celles résultant du trafic ou des difficultés du service.			
18	Indemnités au personnel évacué ou replié ou résidant dans certaines zones.....	48,1	35,4	35,8
19	Défense passive.....	2,7	1,3	1,-
20	Réparation et remplacement du M.O. endommagé ou détruit par faits de guerre (faits ou censés faits à la demande de l'autorité militaire française ou des autorités d'occupation).....	1,9	10,5	3,8
21	Réparation et remplacement du M.O. endommagé ou détruit par faits de guerre (réputés faits sans demande de l'autorité militaire française ou des autorités d'occupation).....	0,2	0,6	0,5
22	Dépenses diverses de guerre.....	1,-	40,1	41,-
23	Prestations et travaux faits à la demande des autorités d'occupation.....	1,1	56,5	62,9
	Total des dépenses de guerre.....	55M-	144M4	145M-
	TOTAL GENERAL DES DEPENSES DU CHAP. II	4.078M6	4.755M3	4.971M3

BUDGET D'EXPLOITATION DE I942

D E P E N S E S
(en millions de francs)

Art.	CHAPITRE III MATERIEL ET TRACTION	Résultats de I940	Prévisions pour I941	Prévisions pour I942
	Dépenses normales :			
1	Service Central du Matériel	8M9	7M-	7M5
2	Services régionaux du Matériel et de la Traction	I3I,4	I3I,9	I78,3
3	Arrondissements	79,9	I03,-	II0,-
4	Apprentissage et formation du personnel	58,8	75,I	85,7
5	Services généraux des dépôts	249,5	276,7	294,-
6	Services intérieurs des dépôts	288,6	382,9	403,-
7	Personnel de conduite	8I6,-	939,6	956,2
8	Combustibles et carburants	I.675,2	I.9I6,5	2.256,2
9	Energie électrique de traction	243,8	243,2	248,7
I0	Consommations diverses des engins moteurs	I05,7	III,5	I54,8
II	Entretien et réparation des locomotives à vapeur et des tenders	I.I45,-	I.442,9	I.443,4
I2	Entretien et réparation des locomotives électriques	57,7	70,5	84,8
I3	Entretien et réparation des locomotives Diésel	1,4	0,9	0,6
I4	Entretien et réparation des automotrices électriques	29,8	34,9	33,3
I5	Entretien et réparation des autorails	42,9	23,8	I3,3
I6	Entretien et réparation du matériel à voyageurs	384,4	397,4	852,6
I7	Entretien et réparation du matériel à marchandises	693,9	853,2	I.0I8,3
I8	Modifications et applications au matériel roulant	50,5	72,I	II2,2
I9	Mobilier et outillage (dépenses comprises entre 20.000 et 400.000 fr.)	I5,4	29,-	33,I
20	Amortissement du matériel	"	"	"
2I	Dépenses diverses (essais et recherches personnel prêté, délégation du personnel, déclassement de matières)	33,6	30,4	23,2
22	Crédits pour manoeuvres par machines	- 299,I	- 358,-	- 359,-
23	Crédits pour frais généraux appliqués à d'autres comptes que le Cpte d'Exploitation	- 2I,4	- 55,-	- 38,4
24	Comptes à répartir	"	"	"
	Total des dépenses normales	5.935M9	7.06IM3	7.838M4

Art	CHAPITRE III (suite)	Résultats de 1940	Prévisions pour 1941	Prévisions pour 1942
	Dépenses de guerre			
25	Indemnités au personnel évacué ou replié ou résidant dans certaines zones	53,-	28,-	29,1
26	Défense passive	45,6	15,6	17,2
27	Réparation et remplacement du M.O. endommagé ou détruit par faits de guerre (faits ou censés faits à la demande de l'autorité militaire française ou des autorités d'occupation)	1,9	2,2	5,6
28	Réparation et remplacement du M.R. endommagé par faits de guerre (faits ou censés faits à la demande de l'autorité militaire française ou des autorités d'occupation)	4,-	9,5	4,1
29	Dommages causés par faits de guerre aux approvisionnements	51,1	5,7	2,-
30	Réparation et remplacement du M.O. endommagé ou détruit par faits de guerre (réputés faits sans demande de l'autorité militaire française ou des autorités d'occupation)	2,1	2,5	5,3
31	Réparation du matériel roulant endommagé par faits de guerre (réputées faites sans demande de l'autorité militaire française ou des autorités d'occupation)	32,1	51,4	19,6
	à reporter	189,8	112,6	80,9

Art.	CHAPITRE III (suite)	Résultats de 1940	Prévisions pour 1941	Prévisions pour 1942
	Reports.....	M 189,8	M 112,6	M 80,9
32	Dépenses diverses de guerre	26,9	0,2	16,7
33	Prestations et travaux faits à la demande des autorités d'occupation	63,-	326,8	666,6
	Total des dépenses de guerre autres que celles résultant du trafic ou des difficultés du service.....	M 279,7	M 459,6	M 764,8
	Report des dépenses normales.....	5.965,9	7.061,3	7.868,4
	TOTAL GENERAL DES DEPENSES DU CHAPITRE III	M 6.845,6	M 7.500,9	M 8.633,2

BUDGET D'EXPLOITATION DE 1942

D E P E N S E S
(en millions de francs)

Art.	CHAPITRE IV VOIE ET BATIMENTS	Résultats de 1940	Prévisions pour 1941	Prévisions pour 1942
	Dépenses normales:			
1	Service Central des Installations Fixes...	M 6,6	M 10,9	M 10,6
2	Services régionaux de la Voie et des Bâtiments	123,9	143,1	150,-
3	Arrondissements	250,8	292,2	303,-
4	Apprentissage et formation du personnel...	6,-	12,4	14,4
5	Surveillance	248,3	249,8	260,-
6	Entretien de la voie et des terrassements, fossés, clôtures et plantations	800,3	1.138,3	1.298,5
7	Entretien des ouvrages d'art	13,8	27,1	34,5
8	Entretien de la signalisation, des installations de sécurité, télégraphe et téléphones	259,2	299,8	330,-
9	Entretien des installations spéciales à la traction électrique	22,8	29,1	31,5
10	Entretien du matériel fixe des gares, dépôts et ateliers	30,5	49,6	54,-
11	Entretien des installations hydrauliques	15,3	118,6	122,-
12	Entretien des bâtiments d'administration et de gares, dépôts, ateliers et locaux divers	115,8	185,4	197,-
13	Entretien des logements	25,-	44,9	58,-
14	Renouvellements sur voies principales...	98,2	385,5	494,-
15	Remplacements d'appareils de voie sur voies principales, non compris les appareils inclus dans les renouvellements	8,-	46,5	74,-
16	Grosses réparations de voies autres que les renouvellements sur voies principales	41,4	111,4	126,-
17	Grosses réparations des ouvrages d'art...	18,5	88,8	75,-
18	Grosses réparations de signalisation, installations de sécurité, télégraphe et téléphones	28,1	91,5	84,-
19	Grosses réparations des installations spéciales à la traction électrique	3,4	10,5	10,3
20	Grosses réparations au matériel fixe des gares, dépôts et ateliers	4,9	15,2	12,7
	à reporter..	M 2.120,8	M 3.248,6	M 3.659,5

Art.	CHAPITRE IV (suite)	Résultats de 1940	Prévisions pour 1941	Prévisions pour 1942
		M	M	M
	Reports...	3.120,8	3.248,6	3.639,3
21	Grosses réparations des installations hydrauliques.....	1,2	5,7	5,7
22	Grosses réparations des bâtiments d'administration et de gares, dépôts et ateliers et locaux divers.....	13,5	82,2	57,-
23	Grosses réparations aux logements...	3,6	21,3	16,8
24	Travaux complémentaires (dépenses inférieures à 400.000 frs).....	38,7	98,6	108,-
25	Mobilier et outillage (dépenses inférieures à 400.000 frs).....	29,1	61,1	62,-
26	Dépenses connexes de travaux complémentaires et installations supprimées.....	2,2	6,-	8,-
27	Débits pour manoeuvres par machines..	4,6	10,3	9,-
28	Essais divers.....	0,4	2,7	3,-
29	Crédits pour frais généraux appliqués à d'autres comptes que le compte d'exploitation.....	- 123,2	- 120,-	- 120,-
30	Comptes à répartir	"	"	"
	Total des dépenses normales.....	M 2.080,9	M 3.418,5	M 3.789,-
	Dépenses de guerre autres que celles résultant du trafic ou des difficultés du service.			
31	Indemnités au personnel évacué ou replié ou résidant dans certaines zones.....	M 31,6	M 17,3	M 14,6
32	Défense passive.....	28,9	17,5	11,5
33	Réparation et remplacement du M.O. endommagé ou détruit par faits de guerre (faits ou censés faits à la demande de l'autorité militaire française ou des autorités d'occupation).....	7,3	12,6	4,9
34	Réparation et reconstruction de voies et d'appareils de voies endommagés ou détruits par faits de guerre (faites ou censées faites à la demande de l'autorité militaire française ou des autorités d'occupation)	63,-	28,4	13,4
	à reporter	M 130,8	M 75,8	M 44,4

Art.	CHAPITRE IV (suite)	Résultats de I940	Prévisions pour I94I	Prévisions pour I942
	Report des dépenses de guerre....	I30 M,8	75 M,8	44 M,4
35	Réparation et reconstruction des ouvrages d'art endommagés ou détruits par faits de guerre (faites ou censées faites à la demande de l'autorité militaire française ou des autorités d'occupation).....	286,6	7I8,7	I30,-
36	Réparation et reconstruction de la signalisation, installations de sécurité, télégraphe et téléphones endommagés ou détruits par faits de guerre (faites ou censées faites à la demande de l'autorité militaire française ou des autorités d'occupation).....	72,I	63,6	I5,9
37	Réparation et reconstruction des installations spéciales à la traction électrique endommagées ou détruites par faits de guerre (faites ou censées faites à la demande de l'autorité militaire française ou des autorités d'occupation).....	"	0,2	"
38	Réparation et reconstruction du matériel fixe des gares, dépôts et ateliers endommagé ou détruit par faits de guerre (faites ou censées faites à la demande de l'autorité militaire française ou des autorités d'occupation).....	I,8	3,8	0,3
39	Réparation et reconstruction des installations hydrauliques endommagées ou détruites par faits de guerre (faites ou censées faites à la demande de l'autorité militaire française ou des autorités d'occupation)	2,3	2,7	0,7
40	Réparation et reconstruction des bâtiments d'administration et de gares, dépôts et ateliers et locaux divers endommagés ou détruits par faits de guerre (faites ou censées faites à la demande de l'autorité militaire française ou des autorités d'occupation).....	38,8	47,9	22,9
	à reporter	M 532,4	M 9I2,7	M 2I4,2

Art.	CHAPITRE IV (suite)	Résultats de I940	Prévisions pour I94I	Prévisions pour I942
		M	M	M
	Report des dépenses de guerre.....	532,4	9I2,7	2I4,2
4I	Réparation et reconstruction des logements endommagés ou détruits par faits de guerre (faites ou censées faites à la demande de l'autorité militaire française ou des autorités d'occupation.....	9,3	I0,8	4,-
42	Réparation et remplacement du M.O. endommagé ou détruit par faits de guerre (réputés faits sans demande de l'autorité militaire française ou des autorités d'occupation).....	"	2,3	"
43	Réparation et reconstruction des bâtiments d'administration et de gares, dépôts et ateliers et locaux divers endommagés ou détruits par faits de guerre (réputées faites sans demande de l'autorité militaire française ou des autorités d'occupation).....	I2,4	4I,-	27,4
44	Réparation et reconstruction des logements endommagés ou détruits par faits de guerre (réputées faites sans demande de l'autorité militaire française ou des autorités d'occupation)	I,8	I0,9	7,5
45	Dommages causés par faits de guerre aux approvisionnements.....	38,5	2,5	3,-
46	Dépenses diverses de guerre.....	23,6	54,6	34,-
47	Prestations et travaux faits à la demande des autorités d'occupation...	24,4	70,I	84,-
	Total des dépenses de guerre autres que celles résultant du trafic ou des difficultés du service.....	M 642,4	M I.I04,9	M 374,I
	Report des dépenses normales.....	2.080,9	3.4I8,5	3.789,-
	TOTAL GENERAL DES DEPENSES DU CHAPITRE IV	M 2.723,3	M 4.523,4	M 4.I63,I

S.N.C.F.

BUDGET D'EXPLOITATION DE I942

D E P E N S E S
(en millions de francs)

Art.	CHAPITRE V	Résultats de I940	Prévisions pour I94I	Prévisions pour I942
	DEPENSES DIVERSES			
	Dépenses normales			
I	Règlements de communauté	25,8	25,2	I9,5
2	Locations et échanges de matériel	56,6	45,I	53,4
3	Services extérieurs	59,I	67,-	72,5
4	Lignes affermées	64,6	73,8	70,-
5	Subventions directes ou indirectes à des services routiers substitués aux	22,5	30,-	3I,-
6	Autres dépenses pour l'application du décret du I2 nov.I938 portant coordination des transports	4,-	33,7	33,8
7	Production et transport d'énergie électrique - Achats de courant pour la traction	- II5,2	- 89,8	- 92,2
8	Relevage du matériel	I0,I	I3,9	I5,3
9	Divers	- 0,7	- I6,-	- 24,2
I0	Frais indirects centraux des combustibles	"	"	"
	Total des dépenses normales	I26,8	I82,9	I79,-
	Dépenses de guerre autres que celles résultant du trafic ou des difficultés du service.			
II	Relevage du matériel à la suite de déraillements imputables à des faits de guerre	4,9	I,4	I,5
I2	Réparation ou remplacement du matériel de production de transport ou de distribution d'énergie électrique endommagé ou détruit par faits de guerre	I,3	0,4	0,4
I3	Défense passive	0,9	0,4	"
I4	Prestations et travaux faits à la demande des autorités d'occupation	"	mémoire	mémoire
	Total des dépenses de guerre autres que celles résultant du trafic ou des difficultés du service	7,I	2,2	I,9
	TOTAL GENERAL DES DEPENSES DU CHAP. V	I33,9	I85,I	I80,9

BUDGET D'EXPLOITATION DE I942

DEPENSES
(en millions de francs)

Art.		Résultats de I940	Prévisions pour I94I	Prévisions pour I942
	CHAPITRE VI			
	DOTATION DU FONDS DE RENOUVELLEMENT (art. 23 de la Convention du 3I août I937)	88 M I	546 M 4	596 M 4
	Amortissement du matériel	"	"	I.470,-
		88 M I	546 M 4	2.066 M 4
	CHAPITRE VII			
	CHARGES DIVERSES ET PRIME D'EXPLOITATION			
1	Charges du petit équilibre	272 M 3	3I3 M 6	505 M 8
2	Charges du grand équilibre	" (1)	" (1)	" (1)
3	Insuffisances des exploitations annexes et participations financières	4,4	5,-	5,-
4	Charges des actions des Compagnies	I34,9	I35,-	I35,-
5	Prime d'exploitation	45,3	43,2	"
6	Remboursement des avances du Trésor (§ B-g du compte de liquidation)	2.I90,2	"	"
	TOTAL DES DEPENSES DU CHAP. VII	2.647 M I	496 M 8	645 M 8

(1) - En application du décret-loi du 9 septembre I939 relatif au régime financier des Chemins de fer en temps de guerre, les charges d'emprunts antérieurs à I938 n'interviennent pas dans le petit équilibre.

BUDGET D'EXPLOITATION DE I942

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

RECAPITULATION DES DEPENSES
(en millions de francs)

-:-:-:-:-

	Résultats de I940	Prévisions pour I94I	Prévisions pour I942
CHAPITRE Ier			
Administration générale et dépenses générales	3.036M2	2.790MI	2.746M2
CHAPITRE II			
Exploitation	4.078,6	4.755,3	4.97I,3
CHAPITRE III			
Matériel et Traction	6.245,6	7.500,9	8.632,6
CHAPITRE IV			
Voie et Bâtiments	2.723,3	4.523,4	4.I63,I
CHAPITRE V			
Dépenses diverses	I33,9	I85,I	I80,9
CHAPITRE VI			
Dotation du fonds de renouvellement	88,I	546,4	2.066,4
CHAPITRE VII			
Charges diverses et prime d'exploitation	2.647,I	496,8	645,8
MAJORATIONS DE SALAIRES ET DE RETRAITES	"	I93,-	I.I60,-
PROVISION POUR TRAVAUX DIFFERES	"	650,-	380,-
RESERVE POUR IMPREVU	"	200,-	300,-
TOTAL GENERAL DES DEPENSES	I8.952M8	2I.84IM-	25.I46M3

BUDGET D'EXPLOITATION DE I942
-:-:-:-:-:-:-:-:-

LIQUIDATION DE L'EXERCICE
-:-:-:-:-

Recettes.....	2I.748^{M}
Dépenses.....	25.I46^{M}
Déficit de "petit équilibre"....	3.398^{M}

S.N.C.F.
-:-:-
Service du Budget
-:-:-:-

ANNEXE N° I

à la Note du 28 Oct.I94I

BUDGET

des Caisses de retraites, de secours et de prévoyance pour I942

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

Au chapitre Ier des dépenses d'exploitation, l'article 6 intitulé "Caisses de retraites, de secours et de prévoyance" se décompose en quatre paragraphes :

	Résultats de I940	Prévisions pour I94I : Budget initial	Prévisions pour I94I : Révision au I/7/4I	Prévisions pour I942
I - Caisses de retraites	I.306M2	I.382M-	I.405M5	I.404M-
2 - Pensions spéciales	0,9	0,7	I,5	I,-
3 - Caisse de prévoyance S.N.C.F.	7I,I	92,-	87,-	87,-
4 - Assurances sociales (cotisations patronales)	I5,-	6,-	24,4	22,-
	I.393M2	I.480M7	I.5I8M4	I.5I4M-

PARAGRAPHE Ier - CAISSES DE RETRAITES

Les dépenses de ce paragraphe, qui sont couramment désignées sous le nom de "charges de retraites", peuvent être résumées comme suit :

	Résultats de I940	Prévisions pour I94I : Budget initial	Prévisions pour I94I : Révision au I/7/4I	Prévisions pour I942
Dotation d'équilibre proprement dite	I.245M3	I.326M-	I.348M5	I.350M-
Ancien régime du P.O. (annuité de comblement et versements à la C.N.R.V.)	28,-	27,2	27,2	27,-
Anciens régimes P.L.M. (allocations de congédiement et de licenciement)	6,3	I,8	(1) 5,8	2,-
Insuffisance du rendement de certains placements immobiliers	26,6	27,-	24,-	25,-
Totaux	I.306M2	I.382M-	I.405M5	I.404M-

(1) - Voir page 5.

Dans l'ensemble, les charges de retraites sont en progression constante depuis le Ier janvier I934.

Avant cette date, les Caisses de retraites des Réseaux fonctionnaient sous le régime de la loi du 2I juillet I909 qui avait fixé le montant de la dotation patronale à I5 % de l'ensemble des traitements soumis à retenue pour la retraite.

Le décret-loi du I9 avril I934 a remplacé ce régime de capitalisation pure par un régime mixte (capitalisation et répartition); la dotation patronale n'est plus fixée à I5 % des traitements, mais à la somme exactement nécessaire pour assurer l'équilibre annuel des recettes et des dépenses de la Caisse.

Au début, le décret-loi a apporté un allègement, mais cet allègement a diminué très vite, a disparu dès I937 et a fait place à un alourdissement progressif. Calculé en fonction des traitements, le pourcentage de la dotation patronale va constamment en croissant :

avant I934	I5 %	I939		I9 %
I934	7 %	I940		23 %
I935	II %		(budget initial)	25 %
I936	I4 %	I94I	(budget révisé le	
I937	I6 %		(Ier juillet)....	26 %
I938	I7 %	I942	: Prévisions.....	27 %

Si l'on suppose le maintien des retraites à leur niveau actuel, ces taux continueront à progresser dans l'avenir, mais beaucoup moins rapidement qu'au cours de la période I938-I940 : en effet, l'âge moyen des mises à la retraite tend actuellement à se relever, les charges d'arrérages croîtront moins rapidement que par le passé et on observe déjà en I942 une tendance vers la stabilisation. Mais la politique consistant à substituer progressivement de la main-d'oeuvre auxiliaire aux agents du cadre permanent, politique qui, dans l'ensemble, procure dès maintenant des économies substantielles, amènera une diminution du total des traitements soumis à retenue et par conséquent le taux précité aura temporairement tendance à augmenter.

I°) Dotation d'équilibre.- Comme nous venons de le dire, cette dotation est égale à la différence entre les dépenses et les recettes de la Caisse au cours de l'exercice considéré.

....

	Résultats de I940	Prévisions pour I94I : Budget initial	Prévisions pour I94I : Révision au I/7/4I	Prévisions pour I942
DEPENSES				
Arrérages de retraites	2.263M9	2.3I5M-	2.350M5	2.350M-
Remboursements de retenues et allocations de réforme	I0,9	11,7	I5,-	I3,-
Dépenses diverses (constitution de prestations)	4,6	2,9	4,-	4,-
Frais de gestion	I7,7	I4,4	I8,-	I8,-
Total des dépenses (D)	2.297MI	2.344M-	2.387M5	2.385M-
RECETTES				
Produit du placement des réserves	698M-	69IM-	700M-	699M-
Retenues sur salaires des agents affiliés	290,3	269,-	280,-	280,-
Allocat.div. (Ancien régime PO	28,-	27,2	27,2	27,-
à la charge (- - PLM	6,3	I,8	5,8	2,-
du Cte d'Exploit (Insuff.de plac ts				
(immobiliers	26,6	27,-	24,-	25,-
Recettes diverses	2,6	2,-	2,-	2,-
Total des recettes (R)	I.05IM8	I.0I8M-	I.039M-	I.035M-
Dotation d'équilibre (D-R)	I.245M3	I.326M-	I.348M5	I.350M-

a) Dépenses.

Les dépenses d'arrérages vont en croissant avec le nombre des retraités, mais cette progression est maintenant freinée par la diminution du nombre des mises à la retraite (1) : en I942 on envisage un accroissement de 3.I00 du nombre total des retraités, mais le nombre des pensions d'agents diminue de 400 unités (2) alors que le nombre des pensions de réversion s'accroît de 3.500 unités (3).

Signalons, en outre, que les derniers chiffres prévus pour I94I comprennent pour 20M5 les pensions de la sous-Direction de Strasbourg : ces 20M5 vont être enlevés car une décision récente prescrit de porter ces retraites à la charge d'un compte d'attente qui sera crédité du revenu du portefeuille de l'A.L. et dont on envisage le règlement avec la Reichsbahn au moment de la signature du traité de paix.

Compte tenu de cette rectification, le montant des arrérages pris en compte par la Caisse des Retraites de la S.N.C.F. en I942, est supérieur de 20M à celui qui est prévu pour I94I.

(1) - Voir colonne 4 du tableau 1 de la page 7.
(2) - " " 6 " "
(3) - " " 11 " "

La différence a pour causes :

L'accroissement du nombre des retraités, déjà signalé;

L'application du Code de la Famille et de l'allocation de salaire unique aux retraités au lieu de l'indemnité pour charges de famille qu'ils recevaient;

L'abaissement de I8 à I5 ans de la limite d'âge prévue pour l'attribution des majorations pour enfants.

Ces deux dernières mesures ont effet du Ier juillet I94I, la surcharge annuelle qui en résulte a été évaluée à 23M. Comme l'exercice I94I supporte déjà de ce fait un accroissement évalué à I3M, l'exercice I942 ne se trouve majoré, par rapport à I94I, que de I0M environ.

La diminution constatée sur les allocations de réforme et remboursement de retenues, malgré l'augmentation sensible (1) du nombre des agents partant sans pension (nombreuses révocations notamment pour vol, propagande antinationale, etc...) provient de ce que ces agents sont généralement jeunes.

Les frais de gestion demeurent stationnaires : le Service des Retraites envisage, pour I942, une forte compression d'effectifs, rendue possible par l'achèvement des fichiers comptables et statistiques, mais la hausse des prix et l'augmentation des salaires, qui joueront à plein en I942, compenseront l'économie ainsi réalisée.

b) Recettes.

L'ensemble du revenu des réserves (produits proprement dits et insuffisance des placements immobiliers) demeure sans changement appréciable.

Le montant des retenues sur salaires est également sans changement : le vieillissement du personnel compense la perte de ressources provoquée par la diminution de l'effectif des agents affiliés en service.

(1) - Voir colonne 6 du tableau de la page 6.

Les allocations diverses du compte d'Exploitation sont naturellement en baisse, les agents (en service) tributaires des régimes de retraites antérieurs à I9II étant en voie de disparition.

P.O.	408	agents	fin I939	
	275	"	" I940	
	I25	"	" I94I	(chiffres probables)
P.L.M.	I.856	"	" I939	
	I.I3I	"	" I940	
	830	"	" I94I	(chiffres probables)

On peut noter, en outre, que le chiffre des allocations de licenciement et de congédiement du P.L.M. a été gonflé en I94I par la régularisation d'opérations intéressant l'exercice I940.

c) Dotation d'équilibre.

Le chiffre estimé pour I942 dépasse de $I^{M}5$ le dernier chiffre prévu pour I94I: les causes de variation sont résumées ci-après :

	Augmentations	Diminutions
Accroissement du nombre des retraités	IO^{M}-	
Application pendant une année entière du régime nouveau des allocations familiales	IO,-	
Inscription en I94I d'arrérages A.L.		$20^{M}5$
Diminution des remboursements de retenues et allocations de réforme		2,-
Diminution des allocations diverses du compte d'exploitation	4,-	
Totaux	24^{M}-	$22^{M}5$
Augmentation nette	$I^{M}5$	

2°) Autres charges de retraites.

A côté de la dotation d'équilibre, ces charges sont faibles (voir le tableau de la page 1).

L'annuité P.O. comporte :

une part fixe de $26^{M}4$ dont le versement par la S.N.C.F. à la Caisse des retraites a été prévu jusqu'en I956 (expiration de la concession du P.O.) pour combler le déficit de son ancienne Caisse;

le versement sur livrets individuels de la Caisse nationale des retraites pour la vieillesse de IO % du traitement fixe des agents soumis au règlement A du P.O.; ce versement décroît très rapidement avec l'effectif en service de ces agents.

Il en est de même des allocations de licenciement et de congédiement P.L.M. dont nous avons parlé plus haut à propos des recettes de la Caisse des Retraites.

Les insuffisances de rendement de certains placements immobiliers sont destinées à garantir à la Caisse des retraites un revenu égal à celui que lui aurait procuré l'emploi en obligations des Réseaux des sommes affectées à la construction ou à l'achat d'immeubles (immeubles P.L.M. et Cité de Nantes) ou bien avancées à des sociétés d'habitations à bon marché à titre de participation au capital social (P.O. et Midi).

Nous avons déjà examiné ce poste dans l'étude des recettes de la Caisse des retraites.

3°) Evolution des effectifs.

Les tableaux ci-après résument, depuis le Ier janvier I938, l'évolution de l'effectif des agents affiliés et celle de l'effectif des retraités. Pour I94I et I942, il ne s'agit, bien entendu, que d'évaluations.

a) Effectif des agents affiliés

Année	Nombre d'affiliés au Ier Janv.	Radiations dans l'année : Départs avec pension	Décès avec pension	Décès sans pension	Départs pour d'autres causes	Total des radiations	Affiliations nouvelles	Variations de l'effectif au cours de l'exercice	Nombre d'affiliés au 3I décembre
1	2	3	4	5	6	7	8	9	I0
I938...	403.736	I0.075	I.9I3	83I	988	I3.807	66.83I	+ 53.024	456.760
I939...	456.760	I9.998(1)	I.365	65I	933	22.947	7.030	- I5.9I7	440.843
I940...	440.843	I3.427	2.488	I.306	I.0I8	I8.239	725	- I7.5I4	423.329(2)
I94I (Révision de juil.)	392.795(3)	I0.000	I.900	900	I.700	I4.500	I.I50	- I3.350	379.445
I942 (Prévisions)...	379.445	8.600	I.950	900	2.750	I4.200	I.000	- I3.200	366.245

Les effectifs A.L. sont compris dans ces chiffres pour :

Ier janvier I938 : 27.80I
Ier janvier I939 : 32.000 (chiffre approximatif)
Ier janvier I940 : 30.889 (chiffre résultant d'un dépouillement spécial)

3I décembre I940 : 30.534

(1) - nombreux départs anticipés (décret-loi du I2 novembre I938).
(2) - A.L. compris.
(3) - Chiffre rectifié pour tenir compte des résultats exacts de I940.

b) Effectif des retraités

	Effectif au I° janvier			Retraités			Veuves et orphelins					Nombre de retraités A.L. compris dans les chiffres des 3 premières colonnes		
	Agents	Veuves et orphelins	Total	Mises à la retraite	Décès	Variation	Décès en service	Décès de retraités	Total des pensions nouvelles	Décès de veuves et orphelins	Variation	Agents	Veuves	Total
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(I0)	(11)	(I2)	(I3)	(I4)
I938....	I58.377	84.388	242.765	I0.075	7.035	+ 3.040	I.9I3	4.8I7	6.730	4.448	+ 2.282	9.368	3.76I	I3.I29
I939....	I6I.4I7	86.670	248.087	I9.998	8.000	+11.998	I.365	5.700	7.065	4.200	+ 2.865			
I940 (1)	I73.4I5	89.535	262.950	I3.427	9.000	+ 4.427	2.488	6.300	8.788	4.500	+ 4.288	I0.300	4.200	I4.500
I941 (2)	I67.542	89.628	257.I70	I0.000	9.000	+ I.000	I.900	6.300	8.200	4.500	+ 3.700			
I942....	I68.542	93.328	26I.870	8.600	9.000	- 400	I.950	6.300	8.250	4.750	+ 3.500			
I943....	I68.I42	96.828	264.970											

L'effectif moyen des retraités au cours des années successives peut être résumé dans le tableau ci-dessous :

	Pensions directes	Pensions de reversion	Ensemble
I938.....	I59.897	85.529	245.426
I939.....	I67.4I6	88.I02	255.5I8
I940 (1).....	I75.628	9I.679	267.307
I94I (2).....	I68.042	9I.478	259.520
I942.....	I68.342	95.078	263.420

(1) - A.L. compris jusqu'en I940 inclusivement.
(2) - A.L. exclu depuis le Ier janvier I94I.

PARAGRAPHE 2 - PENSIONS SPECIALES.

Le paragraphe 2 ne supporte plus que des dépenses minimes :

constitution de retraites au profit des surintendantes, infirmières, institutrices,etc...
versement des capitaux constitutifs de rentes prévues par la loi du 9 décembre I927 en faveur des agents rayés des cadres en I920 pour action revendicatrice ou sociale.

La dépense annuelle devient faible car le nombre des intéressés qui atteignent l'âge de la retraite (et par conséquent nécessitent des versements de capitaux) diminue d'année en année.

PARAGRAPHE 3 - CAISSE DE PREVOYANCE.

Les dépenses prévues pour I94I et I942 ne sont pas comparables à celles de I940 en raison du profond changement apporté dans l'organisation des Caisses de Prévoyance de la S.N.C.F. à partir du Ier août I940.

La nouvelle Caisse a absorbé tous les organismes préexistants et en même temps a étendu à l'agent lui-même le bénéfice des prestations qui étaient jusqu'alors réservées à sa famille. La cotisation patronale n'est pas destinée, comme celle qui est versée à la Caisse des Retraites, à assurer l'équilibre annuel entre les dépenses et les ressources de la Caisse; elle est, au contraire, forfaitaire et fixée aux I3/I2èmes du montant des versements des agents.

Nous ne prévoyons pas de réduction dans les versements à faire à la Caisse de Prévoyance en I942, bien que l'effectif des agents en service soit en décroissance constante, car les récents aménagements de traitement ont provoqué le relèvement des cotisations versées par les agents et, par voie de conséquence, celui de la dotation dont la S.N.C.F. assume la charge.

Le tableau ci-après compare le budget propre de la Caisse de Prévoyance S.N.C.F, pour les exercices I94I et I942. La comparaison aux résultats de I940 ne présenterait aucun intérêt en raison du remaniement fondamental apporté au fonctionnement de cet organisme au cours de l'exercice I940.

....

	I941	I942
I°) RECETTES		
Cotisations des affiliés	80 M 9	80 M -
Cotisation de la S.N.C.F. (I3/I2èmes de celles des affiliés)	87,6	87,-
Revenu des placements de fonds	3,5	3,-
Ensemble des recettes	I72 M -	I70 M -
2°) DEPENSES		
Prestations		
Consultations et visites des médecins	I4 M 5	I4 M 5
Médicaments, analyses, recherches biologiques	42,5	45,-
Soins et prothèses dentaires	9,-	9,-
Auxiliaires médicaux	0,5	0,5
Frais de séjour et honoraires (hôpitaux et cliniques)	30,-	3I,5
Frais de séjour (asiles, maisons de santé, sanatoria et preventoria)	I2,5	I6,5
Opérations chirurgicales à domicile ou au cabinet du praticien	2,5	2,5
Prothèse, orthopédie, optique	2,5	3,-
Cures de convalescence, thermales ou balnéaires	0,5	0,5
Maternité (consultations, frais d'accouchement, primes d'allaitement et bons de lait)	20,-	22,-
Allocations de naissance	I0,-	I0,-
Allocations de décès	7,5	7,5
Ensemble des prestations	I52,-	I62,5
Amortissement des dépenses d'établissement	0,3	0,3
Frais de gestion	6,7	7,2
Imprévu et divers	I3,-	"
Ensemble des dépenses	I72 M -	I70 M -

La légère diminution des recettes provient de la diminution progressive du nombre des agents en service. Les dépenses ne suivent pas le même mouvement; le nouveau régime de la Caisse n'était pas encore parfaitement connu du personnel au début de I94I et il y a lieu de penser que les agents, connaissant mieux leurs droits en I942, feront un appel plus large aux prestations de la Caisse.

....

Signalons en outre des relèvements assez importants sur les médicaments, analyses et recherches biologiques (hausse des prix), sur les frais de séjour dans les hôpitaux et cliniques et surtout dans les sanatoria et preventoria (hausse des prix, extension probable de 9 à 24 mois de la durée de prise en charge des séjours dans les sanatoria et preventoria).

Enfin, depuis le Ier juin I94I, les primes d'allaitement et les bons de lait sont attribués non seulement, comme par le passé, aux femmes-agents, mais aussi aux femmes des agents et le taux de ces prestations a été relevé. Une dépense supplémentaire de l'ordre de 2 à 3M est à attendre de l'application de cette mesure en I942.

Tel qu'il est présenté, le budget de la Caisse de Prévoyance est en équilibre, mais il convient de signaler que cet équilibre est assez précaire. Le Service Central du Personnel a signalé un accroissement de la morbidité parmi les agents; il ne semble pas douteux que ce phénomène s'étende aux familles des agents (chauffage insuffisant, rations alimentaires inférieures à celles du temps de paix, etc...)et il est logique de penser que ce mauvais état sanitaire général aura des répercussions directes sur les dépenses de la Caisse. D'autre part, les marges prévues pour la hausse des prix tiennent compte seulement des prix actuels, et de nouvelles hausses sont à craindre.

Il faut d'ailleurs noter que la Caisse dispose actuellement de réserves assez importantes (I30 millions) provenant des exercices I939 à I94I et qu'il lui serait facile de combler un déficit éventuel par un prélèvement sur ces réserves dont on trouvera ci-après le détail par exercice d'origine:

I939.....	56M969
I940.....	60,805
I94I (prévu).....	I3,-
	I30M774

PARAGRAPHE 4 - COTISATIONS PATRONALES D'ASSURANCES SOCIALES.

L'importance de ces dépenses est fonction du nombre plus ou moins important d'auxiliaires embauché par la S.N.C.F. pour faire face aux besoins de son trafic.

Par rapport à I940, la hausse se justifie par l'application des dispositions de la loi du I4 mars I94I qui a relevé à 30.000f (au lieu de I8.000f) la limite maximum du salaire annuel nominal soumis à retenue pour les assurés sociaux.

Par rapport à I94I, il y a, au contraire, une baisse qui résulte de l'hypothèse admise pour le retour des prisonniers; en effet le retour de ces agents pour le Ier juillet I942 permettrait de licencier un nombre important d'auxiliaires.

....

ANNEXE N° 2

à la Note du 28 Oct.1941

ETAT DE LA RECONSTRUCTION DES INSTALLATIONS FIXES

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

Les travaux de réparation et reconstruction des installations endommagées ou détruites sont en voie d'achèvement, grâce à l'effort des Services de la S.N.C.F.

Nous rappelons que les destructions intéressant la Voie pouvaient se résumer ainsi :

Destruction de voies proprement dites.

Outre les brèches ouvertes par la destruction d'ouvrages, 150 km de voies de service avaient été rendus inutilisables; de plus, certaines gares et certains faisceaux étaient très sérieusement endommagés.

Destruction d'ouvrages d'art.

a) métalliques	P.I. à 1 voie....	69)		
	à 2 voies...	187)	(1)	
	P.S.....	13)		
		)	soit 475 P.I. et souterrains	
b) maçonnerie	P.I. à 1 voie....	24)		
	à 2 voies...	168)	62 P.S.	
	P.S.....	49)	537	
	Souterrains 1 voie	5)		
	2 voies	22)		

Bâtiments (non compris ceux qui ne comportaient que de menues réparations de vitrerie et couverture).

I.199

Installations électriques et de signalisation.

	Circuits de liaisons téléphoniques détruits.....	11.000 km
	" cantonnement.....	9.000 "
	(Longueur des lignes endommagées.....	30 "
Caténaires	(Nombre de brèches.....	450
	(Postes d'enclanchement détruits ou endommagés...	43

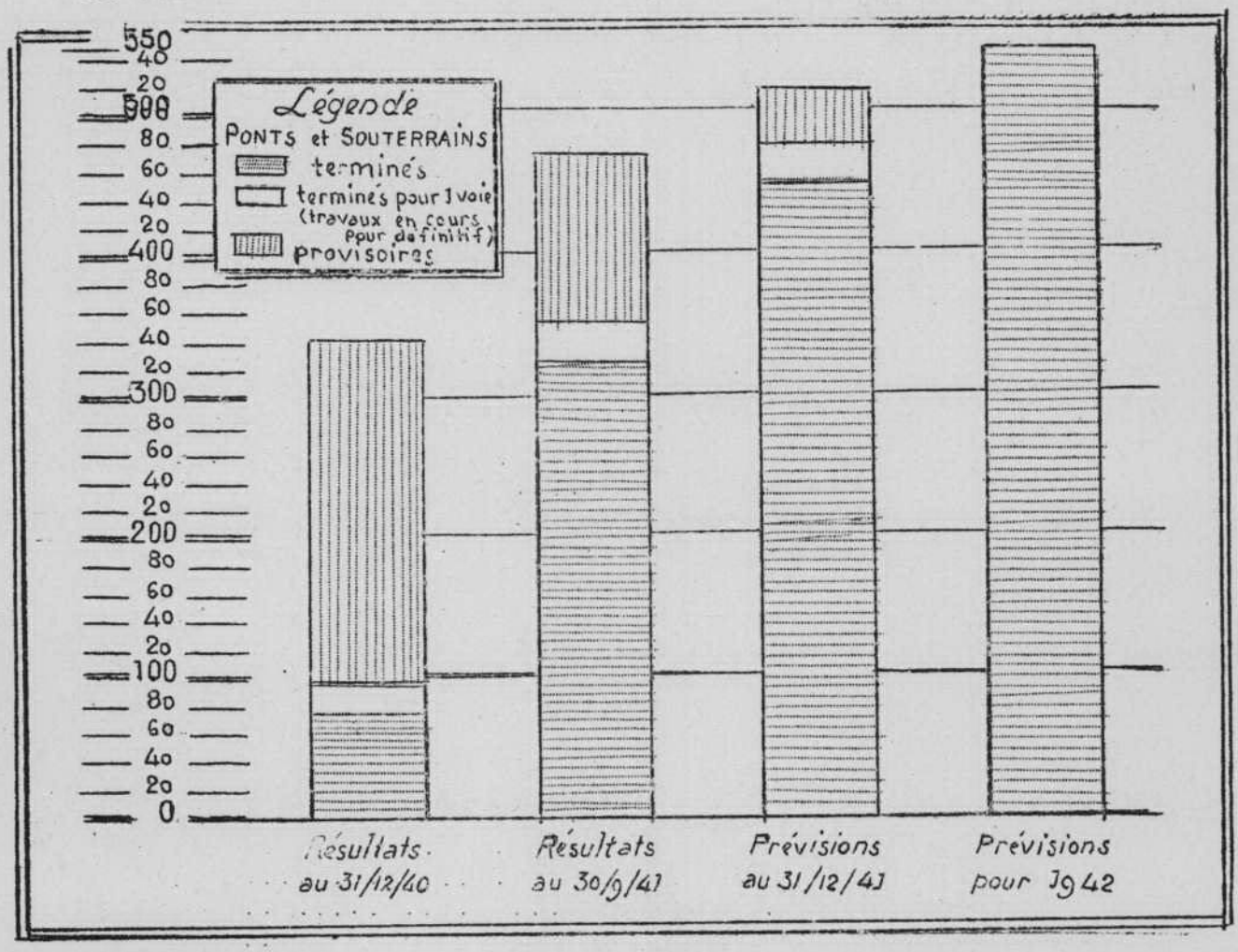
(1) dont 294 présentant des brèches supérieures à 20 mètres.

Installations hydrauliques.

Usines.....	35
Réservoirs.....	54
Grues.....	23
Canalisation.....	78

Si nous examinons les dépenses ou les prévisions faites pour la réparation et reconstruction des ouvrages d'art, particulièrement importantes, nous voyons que les dépenses (personnel, entreprises et matières) de I940 se sont élevées à 286^{M}6 ; elles sont évaluées à 7I8^{M}7 pour I94I et à I30^{M} pour I942.

Le graphique qui suit traduit l'état d'avancement de ces travaux :



Il n'est d'ailleurs pas encore possible d'évaluer de façon précise les travaux faits en I94I qui pourront être réglés sur cet exercice et surtout les sommes afférentes à ces travaux qui seront remboursées par les collectivités, services publics et tiers, avant le Ier janvier I942.

....

Les prévisions budgétaires établies tiennent compte des dépenses afférentes au rétablissement par phases des voies sur les ouvrages dont la reconstruction ne sera pas achevée en I94I, ainsi que de celles qui concernent les travaux d'entretien supplémentaires consécutifs aux tassements de voies nouvellement posées ou modifiées sur les ouvrages reconstruits ou aux abords de ceux-ci.

Par contre, les évaluations ne comprennent pas les dépenses effectuées par les entreprises allemandes, celles-ci ne pouvant être déterminées qu'après prévision officielle de la portée du point 2 des prescriptions d'application de l'article I3 de la Convention d'armistice.

Aucune prévision n'a été faite non plus au titre des destructions postérieures à l'armistice, à l'exception des destructions connues à fin juillet et dans la mesure où leur règlement affectera l'exercice I942.

ANNEXE N° 3
à la Note du 28 oct. I94I

N O T E

sur les augmentations de salaires,
des prix et des tarifs depuis I938.
-:-:-:-:-:-

A - AUGMENTATION DES SALAIRES ET DES PRIX

I - Traitements et salaires.

Les dépenses de personnel de I942 au compte d'exploitation, y compris la nouvelle majoration de traitements et salaires, seront les suivantes :..... I2.450^{M} (1)

Sur la base des émoluments de I938, ces dépenses auraient été seulement de..... 9.3I0

L'augmentation est de..... 3.I40^{M}
soit 33,7 % des dépenses évaluées sur la base des salaires de I938.

2 - Dépenses de matières et dépenses diverses.

Les dépenses de matières et assimilées (contributions, combustibles, matières de consommation, travaux à l'entreprise, Industrie privée) comprises dans les chap. I à V atteindront en I942..... 9.I25^{M}

Aux prix de I938, ces mêmes consommations auraient entraîné une dépense de..... 6.026^{M}

L'augmentation est de..... 3.099^{M}
correspondant à 5I,4 % des dépenses aux prix de I938.

3 - Charges financières.

Ces charges sont, par rapport à I938, en hausse de.. 28I^{M}
(suppression de la lacune de couverture, nouvelles dépenses d'établissement à couvrir).

---

(1) - Compte non tenu de l'indemnité de trafic (465^{M}) et de la substitution de l'indemnité pour supplément de travail à cette indemnité (I65 M.)

4 - Ensemble des dépenses.

En définitive, sur la base du programme de I942 les hausses diverses intervenues depuis I938 entraînent un supplément de dépenses de :

Personnel.....	3.I40^{M}
Matières et divers.....	3.099
Charges financières.....	266
Ensemble.....	6.505^{M}

soit environ 4I,4 % des dépenses au niveau des prix de I938.

B - AUGMENTATION DES RECETTES

Les majorations de recettes résultant des augmentations de tarifs ont été, depuis I938, de 3.I72^{M} (I.206^{M} avant I94I, I.966^{M} pour les relèvements du 28 juillet I94I). Elles représentent 22 % des recettes commerciales prévues pour I942 sur la base des tarifs du I/I/I938 ou 20,2 % des dépenses de I942 ramenées au niveau des prix de I938.

Comme nous avons vu que l'augmentation des dépenses était de 4I,4 % depuis I938, il reste 4I,4 - 20,2 = 2I,2 % de ces dépenses qui ne sont pas encore couvertes par des augmentations de tarifs.

C - CONCLUSION.

Ces 2I,2 % correspondent à un déséquilibre de 3.333^{M}.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

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

Conseil d'Administration

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

Séance du 12 novembre 1941

-:-:-:-:-

- Questions diverses -

Conseil d'Administration

Séance du 12 novembre 1941

Ordre du Jour définitif

Distribution faite le 10 nov. 1941

10 novembre 1941

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du mercredi 12 novembre 1941
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.

II bis - Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 6 novembre 1940.

III - Marchés et Commandes :

- Avenant au marché passé avec la Société "Les Consommateurs de Pétrole" pour la fourniture d'huiles noires de graissage.

- Avenants aux marchés conclus avec les entreprises concessionnaires du service du portage des bagages dans les gares de Paris.

.....

IV - Service Commercial.

"

V - Projets

"

(+) VI - Budget d'exploitation de 1942.

- Questions diverses.-

(+) Question n'ayant pas figuré à l'ordre du jour précédemment distribué.

10 novembre 1941

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du mercredi 12 novembre 1941
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.

II bis - Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 6 novembre 1940.

III - Marchés et Commandes :

- Avenant au marché passé avec la Société "Les Consommateurs de Pétrole" pour la fourniture d'huiles noires de graissage.

- Avenants aux marchés conclus avec les entreprises concessionnaires du service du portage des bagages dans les gares de Paris.

.....

IV - Service Commercial.

"

V - Projets

"

(+) VI - Budget d'exploitation de 1942.

- Questions diverses.-

(+) Question n'ayant pas figuré à l'ordre du jour précédemment distribué.

10 novembre 1941

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du mercredi 12 novembre 1941
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.

II bis - Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 6 novembre 1940.

III - Marchés et Commandes :

- Avenant au marché passé avec la Société "Les Consommateurs de Pétrole" pour la fourniture d'huiles noires de graissage.

- Avenants aux marchés conclus avec les entreprises concessionnaires du service du portage des bagages dans les gares de Paris.

.....

IV - Service Commercial.

"

V - Projets

"

(+) VI - Budget d'exploitation de 1942.

- Questions diverses.-

(+) Question n'ayant pas figuré à l'ordre du jour précédemment distribué.

10 novembre 1941

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du mercredi 12 novembre 1941
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.

II bis - Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 6 novembre 1940.

III - Marchés et Commandes :

- Avenant au marché passé avec la Société "Les Consommateurs de Pétrole" pour la fourniture d'huiles noires de graissage.

- Avenants aux marchés conclus avec les entreprises concessionnaires du service du portage des bagages dans les gares de Paris.

.....

IV - Service Commercial.

"

V - Projets

"

(+) VI - Budget d'exploitation de 1942.

- Questions diverses.-

(+) Question n'ayant pas figuré à l'ordre du jour précédemment distribué.

Conseil d'Administration

Séance du 12 nov. 1941

Ordre du Jour

8 novembre 1941

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du mercredi 12 novembre 1941
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.

II bis - Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 6 novembre 1940.

III - Marchés et Commandes :

- Avenant au marché passé avec la Société "Les Consommateurs de Pétrole" pour la fourniture d'huiles noires de graissage.

- Avenants aux marchés conclus avec les entreprises concessionnaires du service du portage des bagages dans les gares de Paris.

.....

IV - Service Commercial

" "

V - Projets

"

- Questions diverses -

8 novembre 1941

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du mercredi 12 novembre 1941
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.

II bis - Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 6 novembre 1940.

III - Marchés et Commandes :

- Avenant au marché passé avec la Société "Les Consommateurs de Pétrole" pour la fourniture d'huiles noires de graissage.

- Avenants aux marchés conclus avec les entreprises concessionnaires du service du portage des bagages dans les gares de Paris.

.....

IV - Service Commercial

" "

V - Projets

"

- Questions diverses -

8 novembre 1941

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du mercredi 12 novembre 1941
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.

II bis - Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 6 novembre 1940.

III - Marchés et Commandes :

- Avenant au marché passé avec la Société "Les Consommateurs de Pétrole" pour la fourniture d'huiles noires de graissage.

- Avenants aux marchés conclus avec les entreprises concessionnaires du service du portage des bagages dans les gares de Paris.

.....

IV - Service Commercial

" "

V - Projets

"

- Questions diverses -

8 novembre 1941

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du mercredi 12 novembre 1941
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.

II bis - Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 6 novembre 1940.

III - Marchés et Commandes :

- Avenant au marché passé avec la Société "Les Consommateurs de Pétrole" pour la fourniture d'huiles noires de graissage.

- Avenants aux marchés conclus avec les entreprises concessionnaires du service du portage des bagages dans les gares de Paris.

.....

IV - Service Commercial

" "

V - Projets

"

- Questions diverses -

8 novembre 1941

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du mercredi 12 novembre 1941
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.

II bis - Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 6 novembre 1940.

III - Marchés et Commandes :

- Avenant au marché passé avec la Société "Les Consommateurs de Pétrole" pour la fourniture d'huiles noires de graissage.

- Avenants aux marchés conclus avec les entreprises concessionnaires du service du portage des bagages dans les gares de Paris.

.....

IV - Service Commercial

" "

V - Projets

"

- Questions diverses -

8 novembre 1941

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du mercredi 12 novembre 1941
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.

II bis - Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 6 novembre 1940.

III - Marchés et Commandes :

- Avenant au marché passé avec la Société "Les Consommateurs de Pétrole" pour la fourniture d'huiles noires de graissage.

- Avenants aux marchés conclus avec les entreprises concessionnaires du service du portage des bagages dans les gares de Paris.

.....

IV - Service Commercial

" "

V - Projets

"

- Questions diverses -

8 novembre 1941

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du mercredi 12 novembre 1941
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.

II bis - Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 8 novembre 1940.

III - Marchés et Commandes :

- Avenant au marché passé avec la Société "Les Consommateurs de Pétrole" pour la fourniture d'huiles noires de graissage.

- Avenants aux marchés conclus avec les entreprises concessionnaires du service du portage des bagages dans les gares de Paris.

.....

IV - Service Commercial

" "

V - Projets

"

- Questions diverses -

8 novembre 1941

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

-=-=-=-=-=-=-

Conseil d'Administration

-:-:-:-

Séance du mercredi 12 novembre 1941
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.

IIbis - Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 6 novembre 1940.

III - Marchés et Commandes

- Avenant à un marché passé avec la Société "Les Consommateurs de Pétrole" pour la fourniture d'huiles noires de graissage

- Avenants aux ~~contrats~~ marchés conclus avec les entreprises concessionnaires du portage des bagages dans les gares de Paris + du service

.....

IV - Service Commercial

- - - - - - -"

V - Projets

"

VI - Budget d'exploitation de 1942

- -

VII - Modifications au cahier des charges de la S.N.C.F.

VIII - Subvention, pour 1941, à l'Association Française de Normalisation (A.F.Nor)

- Questions diverses -

8 novembre 1941

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du mercredi 12 novembre 1941
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.

II bis - Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 6 novembre 1940.

III - Marchés et Commandes

"

IV - Service Commercial

- Affrètement par la S.N.C.F. de camions gros porteurs de l'entreprise Bouëssé : résultats des 5 premiers mois d'exploitation.

V - Projets

Electrification de la Ligne Paris-Lyon.

VI - Relèvement des allocations de matinée, de soirée et de nuit.

VII - Subventions aux sociétés mutualistes d'agents pour 1941.

VIII - Projet de location d'immeubles sis 21, 23, 25 et 27 rue de Londres.

- Questions diverses.-

VI Modifications au Cahier des charges de la SNCF.

VII - Service de portage des bagages dans les gares de Paris : Modification des contrats ~~conclus avec l'Entreprise Tournaire et~~ les deux conclus avec les ~~Entrepreneurs~~ entreprises concessionnaires.

VIII - Intervention, pour 1941, à l'Association Française de Normalisation (A.F.Nor).

- Questions diverses.