Conseil d'Administration

Séance du 27 Janvier 1943

Texte définitif

Séance du 27 janvier 1943

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Texte définitif
adopté dans la séance
du 3 février 1943

Séance du 27 janvier 1943

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
BERTHELOT, Directeur Général adjoint
FILIPPI, Secrétaire Général

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :
M.M. MORANE, Commissaire du Gouvernement
RENDU, Commissaire adjoint

Adoption du Procès-Verbal.-

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal.-

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Procès-Verbal de la séance du 20 janvier 1943 est adopté.

Comptes rendus.-

QUESTION II - Comptes rendus.-

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

M. LE PRESIDENT fait un exposé d'ensemble sur l'évolution du trafic au cours du mois de décembre 1942.

Il rend compte, d'autre part, de l'état des stocks de combustibles et de la situation du parc de matériel moteur et roulant.

M. LE BESNERAIS tient le Conseil au courant des résultats enregistrés au cours des dernières semaines en ce qui concerne le trafic et les recettes.

.....

M. BERTHELOT rend compte des incidents qui ont marqué la circulation.

2°) Trésorerie.-

M. FILIPPI expose la situation de trésorerie.

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.

- Tarifs généraux pour le transport des marchandises - Art.9 et 23.-

- Tarif spécial P.V. n° 11, chap. 51, § II (Tarification commune avec le Chemin de fer de Chauny à Saint-Gobain).-
Addition d'une clause stipulant que les prix prévus à ce paragraphe sont, le cas échéant, appliqués concurremment avec les dispositions du Tarif spécial P.V. n° 29, chap. ler.

Marchés et Commandes.-

QUESTION III - Marchés et Commandes.-

1°) Marché pour l'élargissement du viaduc sur le Rhône et du viaduc de décharge du Grand Camp (ligne de Lyon à la frontière suisse).-

M. GRIMPRET expose que le marché, qui porte sur un montant total de plus de 20 M., a donné lieu à un large appel d'offres. 32 entreprises ont fait l'objet d'une consultation préalable, 23 d'entre elles ont soumissionné et 8 ont remis des propositions faisant apparaître sur les prix de séries une augmentation échelonnée de 144 % à 208 %. Il est proposé de traiter avec la moins-disante, dans les conditions que précise la note.

Cette proposition n'appelle pas d'observation. Toutefois, le Service du Contrôle des Marchés a souligné que l'entreprise avec laquelle il serait traité a déjà exécuté et doit exécuter pour le compte de la S.N.C.F. des travaux relativement importants dans la même zone et que, de ce fait, elle était particulièrement bien placée pour remettre une offre avantageuse, alors qu'en définitive, il n'y a entre elle et celle qui la suit immédiatement qu'un écart de 4 points. Sans doute, ne saurait-on trouver là motif d'attribuer le marché à ce dernier concurrent. Mais il convient de retenir de la remarque ainsi faite que le Service chargé de diriger et de contrôler l'exécution devra se montrer strict au cas où l'entreprise présenterait, en fin de travaux - comme cela se produit fréquemment - une réclamation fondée sur des difficultés imprévues.

Sous le bénéfice de cette observation, le Conseil approuve le marché.

.....

2°) Approvisionnement en combustibles : régularisation des fournitures de combustibles français (mois de septembre 1942 - 138.942.797 fr 1 ; mois d'octobre 1942 - 147.087.161 fr 5).-

Le Conseil approuve, en régularisation, les fournitures de combustibles français effectuées au cours des mois de septembre et octobre 1942 sur attributions de l'Office de Répartition des Charbons.

Les dépenses engagées s'élèvent respectivement à 138.942.797 fr 1 pour le mois de septembre et à 147.087.161 fr 5 pour le mois d'octobre.

Service Commercial.-

QUESTION IV - Service Commercial.-

" "

Projets.-

QUESTION V - Projets.-

" "

La séance est levée à 10 heures 30.

Le Vice-Président
du Conseil d'Administration,

GRIMPRET.

Le Président
du Conseil d'Administration,

FOURNIER.

Conseil d'Administration

Séance du 27 janvier 1943

Projet de Procès Verbal

Soumis le 30/1/43

Lu et approuvé le 2-2-43

de la part de M. CLOSSET

Projet de Procès-Verbal

de la séance du Conseil d'Administration

du 27 janvier 1943

Ly 1

soumis à Monsieur LE BESNERAIS,
Directeur Général

1er février 1943

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

PROJET

Séance du 27 janvier 1943

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

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

BOUTET
DAYRAS
DEVINAT
FREDAULT
GETTEN
LIAUD
de TARDE
TIRARD
ZAFFREYA

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

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

MM. MORANE, Commissaire du Gouvernement
REMDU, Commissaire adjoint.

Adoption du Procès-Verbal.

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal.

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Procès-Verbal de la séance du 20 janvier 1943 est adopté.

Comptes rendus.

QUESTION II - Comptes rendus.

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

M. LE PRESIDENT fait un exposé d'ensemble sur l'évolution du trafic au cours du mois de décembre 1942.

Il rend compte, d'autre part, de l'état des stocks de combustibles et de la situation du parc de matériel moteur et roulant.

M. LE BESNERAIS tient le Conseil au courant des résultats enregistrés au cours des dernières semaines en ce qui concerne le trafic et les recettes.

M. BERTHELOT rend compte des incidents qui ont marqué la circulation.

2°) Trésorerie.

M. FILIPPI expose la situation de trésorerie.

.....

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

QUESTION III 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 .

- Tarifs généraux pour le transport des marchandises - Art. 9 et 23.

- Tarif spécial P.V. n°11, chap. 51, § II (Tarification commune avec le Chemin de fer de Chauny à Saint-Gobain).
Addition d'une clause stipulant que les prix prévus à ce paragraphe sont, le cas échéant, appliqués concurremment avec les dispositions du Tarif spécial P.V. n°29, chap.1er.

Marchés et Commandes.

QUESTION III - Marchés et Commandes.

1°) Marché pour l'élargissement du viaduc sur le Rhône et du viaduc de décharge du Grand Camp (ligne de Lyon à la frontière suisse).

M. GRIMPRET expose que le marché, qui porte sur un montant total de plus de 20 M., a donné lieu à un large appel d'offres. 32 entreprises ont fait l'objet d'une consultation préalable, 23 d'entre elles ont soumissionné et 8 ont remis des propositions, faisant apparaître sur les prix de séries une augmentation échelonnée de 144% à 208%. Il est proposé de traiter avec la moins-disante, dans les conditions que précise la note.

Cette proposition n'appelle pas d'observation. Toutefois, le Service du Contrôle des Marchés a souligné que l'entreprise avec laquelle il serait traité a déjà exécuté et doit exécuter pour le compte de la S.N.C.F. des travaux relativement importants dans la même zone et que, de ce fait, elle était particulièrement bien placée pour remettre une offre avantageuse, alors qu'en définitive, il n'y a entre elle et celle qui la suit immédiatement qu'un écart de 4 points. Sans doute, ne saurait-on trouver là motif d'attribuer le marché à ce dernier concurrent. Mais il convient de retenir de la remarque ainsi faite que le Service chargé de diriger et de contrôler l'exécution devra se montrer strict au cas où l'entreprise présenterait, en fin de travaux - comme cela se produit fréquemment - une réclamation fondée sur des difficultés imprévues.

Sous le bénéfice de cette observation, le Conseil approuve le marché.

2°) Approvisionnement en combustibles : régularisation des fournitures de combustibles français (mois de septembre 1942 - 138.942.797 fr 1; mois d'octobre 1942 - 147.087.161 fr 5).

Le Conseil approuve, en régularisation, les fournitures de combustibles français effectuées au cours des mois de septembre et

.....

.....

octobre 1942 sur attributions de l'Office de Répartition des Charbons.

Les dépenses engagées s'élèvent respectivement à 138.942.797 fr 1 pour le mois de septembre et à 147.087.161 fr 5 pour le mois d'octobre.

Service Commercial.

QUESTION IV.- Service Commercial.

" "

Projets.

QUESTION V - Projets.

" "

La séance est levée à 10 heures 30.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

PROJET

Séance du 27 janvier 1943

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
BERTHELOT, Directeur Général adjoint
FILIPPI, Secrétaire Général

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

M.M. MORANE, Commissaire du Gouvernement
RENDU, Commissaire adjoint

Adoption du Procès-Verbal.-

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal.-

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Procès-Verbal de la séance du 20 janvier 1943 est adopté.

Comptes rendus.-

QUESTION II - Comptes rendus.-

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

M. LE PRESIDENT fait un exposé d'ensemble sur l'évolution du trafic au cours du mois de décembre 1942.

Il rend compte, d'autre part, de l'état des stocks de combustibles et de la situation du parc de matériel moteur et roulant.

M. LE BESNERAIS tient le Conseil au courant des résultats enregistrés au cours des dernières semaines en ce qui concerne le trafic et les recettes.

M. BERTHELOT rend compte des incidents qui ont marqué la circulation.

2°) Trésorerie.-

M. FILIPPI expose la situation de trésorerie.

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

QUESTION IIbis - 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.

- Tarifs généraux pour le transport des marchandises - Art. 9 et 23.-

- Tarif spécial P.V. n° 11, chap. 51, § II (Tarification commune avec le Chemin de fer de Chauny à Saint-Gobain)
Addition d'une clause stipulant que les prix prévus à ce paragraphe sont, le cas échéant, appliqués concurremment avec les dispositions du Tarif spécial P.V. n° 29, chap. 1er.-

Marchés et Commandes.-

QUESTION III - Marchés et Commandes.-

1°) Marché pour l'élargissement du viaduc sur le Rhône et du viaduc de décharge du Grand Camp (ligne de Lyon à la frontière suisse).-

M. GRIMPRET expose que le marché, qui porte sur un montant total de plus de 20 M., a donné lieu à un large appel d'offres. 32 entreprises ont fait l'objet d'une consultation préalable, 23 d'entre elles ont soumissionné et 8 ont remis des propositions faisant apparaître sur les prix de séries une augmentation échelonnée de 144 % à 208 %. Il est proposé de traiter avec la moins-disante, dans les conditions que précise la note.

Cette proposition n'appelle pas d'observation. Toutefois, le Service du Contrôle des Marchés a souligné que l'entreprise avec laquelle il serait traité a déjà exécuté et doit exécuter pour le compte de la S.N.C.F. des travaux relativement importants dans la même zone et que, de ce fait, elle était particulièrement bien placée pour remettre une offre avantageuse, alors qu'en définitive, il n'y a entre elle et celle qui la suit immédiatement qu'un écart de 4 points. Sans doute, ne saurait-on trouver là motif d'attribuer le marché à ce dernier concurrent. Mais il convient de retenir de la remarque ainsi faite que le Service chargé de diriger et de contrôler l'exécution devra se montrer strict au cas où l'entreprise présenterait, en fin de travaux - comme cela se produit fréquemment - une réclamation fondée sur des difficultés imprévues.

.....

Sous le bénéfice de cette observation, le Conseil approuve le marché.

.....

.....

2°) Approvisionnement en combustibles : régularisation des fournitures de combustibles français (mois de septembre 1942 - 138.942.797 fr 1 ; mois d'octobre 1942 - 147.087.131 fr 5).-

Le Conseil approuve, en régularisation, les fournitures de combustibles français effectuées au cours des mois de septembre et octobre 1942 sur attributions de l'Office de Répartition des Charbons.

Les dépenses engagées s'élèvent respectivement à 138.942.797 fr 1 pour le mois de septembre et à 147.087.161 fr 5 pour le mois d'octobre.

Service Commercial.-

QUESTION IV - Service Commercial.-

" "

Projets.-

QUESTION V - Projets.-

" "

La séance est levée à 10 heures 30.

Texte définitif
adopté dans la séance
du 3 février 1943

Séance du 27 janvier 1943

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
BERTHELOT, Directeur Général adjoint
FILIPPI, Secrétaire Général

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

M.M. MORANE, Commissaire du Gouvernement
RENDU, Commissaire adjoint

Adoption du Procès-Verbal.-

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal.-

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Procès-Verbal de la séance du 20 janvier 1943 est adopté.

Comptes rendus.-

QUESTION II - Comptes rendus.-

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

M. LE PRESIDENT fait un exposé d'ensemble sur l'évolution du trafic au cours du mois de décembre 1942.

Il rend compte, d'autre part, de l'état des stocks de combustibles et de la situation du parc de matériel moteur et roulant.

M. LE BESNERAIS tient le Conseil au courant des résultats enregistrés au cours des dernières semaines en ce qui concerne le trafic et les recettes.

.....

M. BERTHELOT rend compte des incidents qui ont marqué la circulation.

2°) Trésorerie.-

M. FILIPPI expose la situation de trésorerie.

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.

- Tarifs généraux pour le transport des marchandises - Art.9 et 23.-

- Tarif spécial P.V. n° 11, chap. 51, § II (Tarification commune avec le Chemin de fer de Chauny à Saint-Gobain).-
Addition d'une clause stipulant que les prix prévus à ce paragraphe sont, le cas échéant, appliqués concurremment avec les dispositions du Tarif spécial P.V. n° 29, chap. 1er.

Marchés et Commandes.-

QUESTION III - Marchés et Commandes.-

1°) Marché pour l'élargissement du viaduc sur le Rhône et du viaduc de décharge du Grand Camp (ligne de Lyon à la frontière suisse).-

M. GRIMPRET expose que le marché, qui porte sur un montant total de plus de 20 M., a donné lieu à un large appel d'offres. 32 entreprises ont fait l'objet d'une consultation préalable, 23 d'entre elles ont soumissionné et 8 ont remis des propositions faisant apparaître sur les prix de séries une augmentation échelonnée de 144 % à 208 %. Il est proposé de traiter avec la moins-disante, dans les conditions que précise la note.

Cette proposition n'appelle pas d'observation. Toutefois, le Service du Contrôle des Marchés a souligné que l'entreprise avec laquelle il serait traité a déjà exécuté et doit exécuter pour le compte de la S.N.C.F. des travaux relativement importants dans la même zone et que, de ce fait, elle était particulièrement bien placée pour remettre une offre avantageuse, alors qu'en définitive, il n'y a entre elle et celle qui la suit immédiatement qu'un écart de 4 points. Sans doute, ne saurait-on trouver là motif d'attribuer le marché à ce dernier concurrent. Mais il convient de retenir de la remarque ainsi faite que le Service chargé de diriger et de contrôler l'exécution devra se montrer strict au cas où l'entreprise présenterait, en fin de travaux - comme cela se produit fréquemment - une réclamation fondée sur des difficultés imprévues.

Sous le bénéfice de cette observation, le Conseil approuve le marché.

.....

2°) Approvisionnement en combustibles : régularisation des fournitures de combustibles français (mois de septembre 1942 - 138.942.797 fr 1 ; mois d'octobre 1942 - 147.087.161 fr 5).-

Le Conseil approuve, en régularisation, les fournitures de combustibles français effectuées au cours des mois de septembre et octobre 1942 sur attributions de l'Office de Répartition des Charbons.

Les dépenses engagées s'élèvent respectivement à 138.942.797 fr 1 pour le mois de septembre et à 147.087.161 fr 5 pour le mois d'octobre.

Service Commercial.-

QUESTION IV - Service Commercial.-

" "

Projets.-

QUESTION V - Projets.-

" "

La séance est levée à 10 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 27 janvier 1943

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
BERTHELOT, Directeur Général adjoint
FILIPPI, Secrétaire Général

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

M.M. MORANE, Commissaire du Gouvernement
RENDU, Commissaire adjoint

Adoption du Procès-Verbal.-

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal.-

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Procès-Verbal de la séance du 20 janvier 1943 est adopté.

Comptes rendus.-

QUESTION II - Comptes rendus.-

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

M. LE PRESIDENT fait un exposé d'ensemble sur l'évolution du trafic au cours du mois de décembre 1942.

Il rend compte, d'autre part, de l'état des stocks de combustibles et de la situation du parc de matériel moteur et roulant.

M. LE BESNERAIS tient le Conseil au courant des résultats enregistrés au cours des dernières semaines en ce qui concerne le trafic et les recettes.

M. BERTHELOT rend compte des incidents qui ont marqué la circulation.

2°) Trésorerie.-

M. FILIPPI expose la situation de trésorerie.

.....

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

QUESTION IIbis - 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.

- Tarifs généraux pour le transport des marchandises - Art. 9 et 23.-

- Tarif spécial P.V. n° 11, chap. 51, § II (Tarification commune avec le Chemin de fer de Chauny à Saint-Gobain)
Addition d'une clause stipulant que les prix prévus à ce paragraphe sont, le cas échéant, appliqués concurremment avec les dispositions du Tarif spécial P.V. n° 29, chap. 1er.-

Marchés et Commandes.-

QUESTION III - Marchés et Commandes.-

1°) Marché pour l'élargissement du viaduc sur le Rhône et du viaduc de décharge du Grand Camp (ligne de Lyon à la frontière suisse).-

M. GRIMPRET expose que le marché, qui porte sur un montant total de plus de 20 M., a donné lieu à un large appel d'offres. 32 entreprises ont fait l'objet d'une consultation préalable, 23 d'entre elles ont soumissionné et 8 ont remis des propositions faisant apparaître sur les prix de séries une augmentation échelonnée de 144 % à 208 %. Il est proposé de traiter avec la moins-disante, dans les conditions que précise la note.

Cette proposition n'appelle pas d'observation. Toutefois, le Service du Contrôle des Marchés a souligné que l'entreprise avec laquelle il serait traité a déjà exécuté et doit exécuter pour le compte de la S.N.C.F. des travaux relativement importants dans la même zone et que, de ce fait, elle était particulièrement bien placée pour remettre une offre avantageuse, alors qu'en définitive, il n'y a entre elle et celle qui la suit immédiatement qu'un écart de 4 points. Sans doute, ne saurait-on trouver là motif d'attribuer le marché à ce dernier concurrent. Mais il convient de retenir de la remarque ainsi faite que le Service chargé de diriger et de contrôler l'exécution devra se montrer strict au cas où l'entreprise présenterait, en fin de travaux - comme cela se produit fréquemment - une réclamation fondée sur des difficultés imprévues.

Sous le bénéfice de cette observation, le Conseil approuve le marché.

2°) Approvisionnement en combustibles : régularisation des fournitures de combustibles français (mois de septembre 1942 - 138.942.797 fr 1 ; mois d'octobre 1942 - 147.087.161 fr 5).-

Le Conseil approuve, en régularisation, les fournitures de combustibles français effectuées au cours des mois de septembre et octobre 1942 sur attributions de l'Office de Répartition des Charbons.

Les dépenses engagées s'élèvent respectivement à 138.942.797 fr 1 pour le mois de septembre et à 147.087.161 fr 5 pour le mois d'octobre.

Service Commercial.- QUESTION IV - Service Commercial.-

" "

Projets.- QULSTION V - Projets.-

" "

La séance est levée à 10 heures 30.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

PROJET

Séance du 27 janvier 1943

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
BERTHELOT, Directeur Général adjoint
FILIPPI, Secrétaire Général

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

M.M. MORANE, Commissaire du Gouvernement
RENDU, Commissaire adjoint

Adoption du Procès-Verbal.-

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal.-

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Procès-Verbal de la séance du 20 janvier 1943 est adopté.

Comptes rendus.-

QUESTION II - Comptes rendus.-

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

M. LE PRESIDENT fait un exposé d'ensemble sur l'évolution du trafic au cours du mois de décembre 1942.

Il rend compte, d'autre part, de l'état des stocks de combustibles et de la situation du parc de matériel moteur et roulant.

M. LE BESNERAIS tient le Conseil au courant des résultats enregistrés au cours des dernières semaines en ce qui concerne le trafic et les recettes.

M. BERTHELOT rend compte des incidents qui ont marqué la circulation.

2°) Trésorerie.-

M. FILIPPI expose la situation de trésorerie.

.....

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

QUESTION IIbis - 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.

- Tarifs généraux pour le transport des marchandises - Art. 9 et 23.-

- Tarif spécial P.V. n° 11, chap. 51, § II (Tarification commune avec le Chemin de fer de Chauny à Saint-Gobain)
Addition d'une clause stipulant que les prix prévus à ce paragraphe sont, le cas échéant, appliqués concurremment avec les dispositions du Tarif spécial P.V. n° 29, chap. 1er.-

Marchés et Commandes.-

QUESTION III - Marchés et Commandes.-

1°) Marché pour l'élargissement du viaduc sur le Rhône et du viaduc de décharge du Grand Camp (ligne de Lyon à la frontière suisse).-

M. GRIMPRET expose que le marché, qui porte sur un montant total de plus de 20 M., a donné lieu à un large appel d'offres. 32 entreprises ont fait l'objet d'une consultation préalable, 23 d'entre elles ont soumissionné et 8 ont remis des propositions faisant apparaître sur les prix de séries une augmentation échelonnée de 144 % à 208 %. Il est proposé de traiter avec la moins-disante, dans les conditions que précise la note.

Cette proposition n'appelle pas d'observation. Toutefois, le Service du Contrôle des Marchés a souligné que l'entreprise avec laquelle il serait traité a déjà exécuté et doit exécuter pour le compte de la S.N.C.F. des travaux relativement importants dans la même zone et que, de ce fait, elle était particulièrement bien placée pour remettre une offre avantageuse, alors qu'en définitive, il n'y a entre elle et celle qui la suit immédiatement qu'un écart de 4 points. Sans doute, ne saurait-on trouver là motif d'attribuer le marché à ce dernier concurrent. Mais il convient de retenir de la remarque ainsi faite que le Service chargé de diriger et de contrôler l'exécution devra se montrer strict au cas où l'entreprise présenterait, en fin de travaux - comme cela se produit fréquemment - une réclamation fondée sur des difficultés imprévues.

Sous le bénéfice de cette observation, le Conseil approuve le marché.

.....

.....

2°) Approvisionnement en combustibles : régularisation des fournitures de combustibles français (mois de septembre 1942 - 138.942.797 fr 1 ; mois d'octobre 1942 - 147.087.161 fr 5).-

Le Conseil approuve, en régularisation, les fournitures de combustibles français effectuées au cours des mois de septembre et octobre 1942 sur attributions de l'Office de Répartition des Charbons.

Les dépenses engagées s'élèvent respectivement à 138.942.797 fr 1 pour le mois de septembre et à 147.087.161 fr 5 pour le mois d'octobre.

Service Commercial.- QUESTION IV - Service Commercial.-

" "

Projets.- QUESTION V - Projets.-

" "

La séance est levée à 10 heures 30.

C.A. 6 2/2/43

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

PROJET

Séance du 27 janvier 1943

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
BERTHELOT, Directeur Général adjoint
FILIPPI, Secrétaire Général

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

M.M. MORANE, Commissaire du Gouvernement
RENDU, Commissaire adjoint

Adoption du Procès-Verbal.-

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal.-

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Procès-Verbal de la séance du 20 janvier 1943 est adopté.

Comptes rendus.-

QUESTION II - Comptes rendus.-

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

M. LE PRESIDENT fait un exposé d'ensemble sur l'évolution du trafic au cours du mois de décembre 1942.

Il rend compte, d'autre part, de l'état des stocks de combustibles et de la situation du parc de matériel moteur et roulant.

M. LE BESNERAIS tient le Conseil au courant des résultats enregistrés au cours des dernières semaines en ce qui concerne le trafic et les recettes.

M. BERTHELOT rend compte des incidents qui ont marqué la circulation.

2°) Trésorerie.-

M. FILIPPI expose la situation de trésorerie.

.....

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

QUESTION IIbis - 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.

- Tarifs généraux pour le transport des marchandises - Art. 9 et 23.-

- Tarif spécial P.V. n° 11, chap. 51, § II (Tarification commune avec le Chemin de fer de Chauny à Saint-Gobain)
Addition d'une clause stipulant que les prix prévus à ce paragraphe sont, le cas échéant, appliqués concurremment avec les dispositions du Tarif spécial P.V. n° 29, chap. 1er.-

Marchés et Commandes.-

QUESTION III - Marchés et Commandes.-

1°) Marché pour l'élargissement du viaduc sur le Rhône et du viaduc de décharge du Grand Camp (ligne de Lyon à la frontière suisse).-

M. GRIMPRET expose que le marché, qui porte sur un montant total de plus de 20 M., a donné lieu à un large appel d'offres. 32 entreprises ont fait l'objet d'une consultation préalable, 23 d'entre elles ont soumissionné et 8 ont remis des propositions faisant apparaître sur les prix de séries une augmentation échelonnée de 144 % à 208 %. Il est proposé de traiter avec la moins-disante, dans les conditions que précise la note.

Cette proposition n'appelle pas d'observation. Toutefois, le Service du Contrôle des Marchés a souligné que l'entreprise avec laquelle il serait traité a déjà exécuté et doit exécuter pour le compte de la S.N.C.F. des travaux relativement importants dans la même zone et que, de ce fait, elle était particulièrement bien placée pour remettre une offre avantageuse, alors qu'en définitive, il n'y a entre elle et celle qui la suit immédiatement qu'un écart de 4 points. Sans doute, ne saurait-on trouver là motif d'attribuer le marché à ce dernier concurrent. Mais il convient de retenir de la remarque ainsi faite que le Service chargé de diriger et de contrôler l'exécution devra se montrer strict au cas où l'entreprise présenterait, en fin de travaux - comme cela se produit fréquemment - une réclamation fondée sur des difficultés imprévues.

Sous le bénéfice de cette observation, le Conseil approuve le marché.

.....

2°) Approvisionnement en combustibles : régularisation des fournitures de combustibles français (mois de septembre 1942 - 138.942.797 fr 1 ; mois d'octobre 1942 - 147.087.131 fr 5).-

Le Conseil approuve, en régularisation, les fournitures de combustibles français effectuées au cours des mois de septembre et octobre 1942 sur attributions de l'Office de Répartition des Charbons.

Les dépenses engagées s'élèvent respectivement à 138.942.797 fr 1 pour le mois de septembre et à 147.087.161 fr 5 pour le mois d'octobre.

Service Commercial.-

QUESTION IV - Service Commercial.-

" "

Projets.-

QUESTION V - Projets.-

" "

La séance est levée à 10 heures 30.

M. le Président Grimpret
Pv soumis pour [illegible]
1.2.43
PROJET

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du 27 janvier 1943

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

1.2.43

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

BOUTET
DAYRAS
DEVINAT
FREDAULT
GETTEN
LIAUD
de TARDE
TIRARD
ZAFFREYA

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

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

MM. MORANE, Commissaire du Gouvernement
REDU, Commissaire adjoint.

Adoption du Procès-Verbal.

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal.

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Procès-Verbal de la séance du 20 janvier 1943 est adopté.

Comptes rendus.

QUESTION II - Comptes rendus.

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

M. LE PRESIDENT fait un exposé d'ensemble sur l'évolution du trafic au cours du mois de décembre 1942.

Il rend compte, d'autre part, de l'état des stocks de combustibles et de la situation du parc de matériel moteur et roulant.

M. LE BESNERAIS tient le Conseil au courant des résultats enregistrés au cours des dernières semaines en ce qui concerne le trafic et les recettes.

M. BERTHELOT rend compte des incidents qui ont marqué la circulation.

2°) Trésorerie.

M. FILIPPI expose la situation de trésorerie.

.....

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

QUESTION VI 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 .

- Tarifs généraux pour le transport des marchandises - Art. 9 et 23.

- Tarif spécial P.V. n°11, chap. 51, § II (Tarification commune avec le Chemin de fer de Chauny à Saint-Gobain).

Addition d'une clause stipulant que les prix prévus à ce paragraphe sont, le cas échéant, appliqués concurremment avec les dispositions du Tarif spécial P.V. n°29, chap.1er.

Marchés et Commandes.

QUESTION III - Marchés et Commandes.

1°) Marché pour l'élargissement du viaduc sur le Rhône et du viaduc de décharge du Grand Camp (ligne de Lyon à la frontière suisse).

M. GRIMPRET expose que le marché, qui porte sur un montant total de plus de 20 M., a donné lieu à un large appel d'offres. 32 entreprises ont fait l'objet d'une consultation préalable, 23 d'entre elles ont soumissionné et 8 ont remis des propositions, faisant apparaître sur les prix de séries une augmentation échelonnée de 144% à 208%. Il est proposé de traiter avec la moins-disante, dans les conditions que précise la note.

Cette proposition n'appelle pas d'observation. Toutefois, le Service du Contrôle des Marchés a souligné que l'entreprise avec laquelle il serait traité a déjà exécuté et doit exécuter pour le compte de la S.N.C.F. des travaux relativement importants dans la même zone et que, de ce fait, elle était particulièrement bien placée pour remettre une offre avantageuse, alors qu'en définitive, il n'y a entre elle et celle qui la suit immédiatement qu'un écart de 4 points. Sans doute, ne saurait-on trouver là motif d'attribuer le marché à ce dernier concurrent. Mais il convient de retenir de la remarque ainsi faite que le Service chargé de diriger et de contrôler l'exécution devra se montrer très strict au cas où l'entreprise présenterait, en fin de travaux - comme cela se produit fréquemment - une réclamation fondée sur des difficultés imprévues.

Sous le bénéfice de cette observation, le Conseil approuve le marché.

2°) Approvisionnement en combustibles : régularisation des fournitures de combustibles français (mois de septembre 1942 - 138.942.797 fr 1; mois d'octobre 1942 - 147.087.161 fr 5).

Le Conseil approuve, en régularisation, les fournitures de combustibles français effectuées au cours des mois de septembre et

.....

.....

octobre 1942 sur attributions de l'Office de Répartition des Charbons.

Les dépenses engagées s'élèvent respectivement à 138.942.797 fr 1 pour le mois de septembre et à 147.087.161 fr 5 pour le mois d'octobre.

Service Commercial.

QUESTION IV.- Service Commercial.

" "

Projets.

QUESTION V - Projets.

" "

La séance est levée à 10 heures 30.

de la part de M. CLOSSET

Projet de Procès-Verbal
de la séance du Conseil d'Administration
du 27 janvier 1943

---

soumis à l'approbation de
Monsieur le Président FOURNIER.

1er février 1943

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

PROJET

Séance du 27 janvier 1943

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

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

BOUTET
DAYRAS
DEVINAT
FREDAULT
GETTEN
LIAUD
de TARDE
TIRARD
ZAFFREYA

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

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

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

Adoption du Procès-Verbal.

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal.

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Procès-Verbal de la séance du 20 janvier 1943 est adopté.

Comptes rendus.

QUESTION II - Comptes rendus.

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

M. LE PRESIDENT fait un exposé d'ensemble sur l'évolution du trafic au cours du mois de décembre 1942.

Il rend compte, d'autre part, de l'état des stocks de combustibles et de la situation du parc de matériel moteur et roulant.

M. LE BESNERAIS tient le Conseil au courant des résultats enregistrés au cours des dernières semaines en ce qui concerne le trafic et les recettes.

M. BERTHELOT rend compte des incidents qui ont marqué la circulation.

2°) Trésorerie.

M. FILIPPI expose la situation de trésorerie.

.....

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 .

- Tarifs généraux pour le transport des marchandises - Art. 9 et 23.

- Tarif spécial P.V. n°11, chap. 51, § II (Tarification commune avec le Chemin de fer de Chauny à Saint-Gobain).
Addition d'une clause stipulant que les prix prévus à ce paragraphe sont, le cas échéant, appliqués concurremment avec les dispositions du Tarif spécial P.V. n°29, chap.1er.

Marchés et Commandes.

QUESTION III - Marchés et Commandes.

1°) Marché pour l'élargissement du viaduc sur le Rhône et du viaduc de décharge du Grand Camp (ligne de Lyon à la frontière suisse).

M. GRIMPRET expose que le marché, qui porte sur un montant total de plus de 20 M., a donné lieu à un large appel d'offres. 32 entreprises ont fait l'objet d'une consultation préalable, 23 d'entre elles ont soumissionné et 8 ont remis des propositions, faisant apparaître sur les prix de séries une augmentation échelonnée de 144% à 208%. Il est proposé de traiter avec la moins-disante, dans les conditions que précise la note.

Cette proposition n'appelle pas d'observation. Toutefois, le Service du Contrôle des Marchés a souligné que l'entreprise avec laquelle il serait traité a déjà exécuté et doit exécuter pour le compte de la S.N.C.F. des travaux relativement importants dans la même zone et que, de ce fait, elle était particulièrement bien placée pour remettre une offre avantageuse, alors qu'en définitive, il n'y a entre elle et celle qui la suit immédiatement qu'un écart de 4 points. Sans doute, ne saurait-on trouver là motif d'attribuer le marché à ce dernier concurrent. Mais il convient de retenir de la remarque ainsi faite que le Service chargé de diriger et de contrôler l'exécution devra se montrer ~~très~~ strict au cas où l'entreprise présenterait, en fin de travaux - comme cela se produit fréquemment - une réclamation fondée sur des difficultés imprévues.

Sous le bénéfice de cette observation, le Conseil approuve le Marché.

2°) Approvisionnement en combustibles : régularisation des fournitures de combustibles français (mois de septembre 1942 - 138.942.797 fr 1; mois d'octobre 1942 - 147.087.161 fr 5).

Le Conseil approuve, en régularisation, les fournitures de combustibles français effectuées au cours des mois de septembre et

.....

.....

octobre 1942 sur attributions de l'Office de Répartition des Charbons.

Les dépenses engagées s'élèvent respectivement à 138.942.797 fr 1 pour le mois de septembre et à 147.087.161 fr 5 pour le mois d'octobre.

Service Commercial.

QUESTION IV.- Service Commercial.

" "

Projets.

QUESTION V - Projets.

" "

La séance est levée à 10 heures 30.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

PROJET

Séance du 27 janvier 1943

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

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

BOUTET
DAYRAS
DEVINAT
FREDAULT
GETTEN
LIAUD
de TARDE
TIRARD
ZAFFREYA

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

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

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

Adoption du Procès-Verbal.

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal.

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Procès-Verbal de la séance du 20 janvier 1943 est adopté.

.....

Comptes rendus.

QUESTION II - Comptes rendus.

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

M. LE PRESIDENT fait un exposé d'ensemble sur l'évolution du trafic au cours du mois de décembre 1942.

Il rend compte, d'autre part, de l'état des stocks de combustibles et de la situation du parc de matériel moteur et roulant.

M. LE BESNERAIS tient le Conseil au courant des résultats enregistrés au cours des dernières semaines en ce qui concerne le trafic et les recettes.

M. BERTHELOT rend compte des incidents qui ont marqué la circulation.

2°) Trésorerie.

.....

M. FILIPPI expose la situation de trésorerie.

.....

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 .

- Tarifs généraux pour le transport des marchandises - Art. 9 et 23.

- Tarif spécial P.V. n°11, chap. 51, § II (Tarification commune avec le Chemin de fer de Chauny à Saint-Gobain).
Addition d'une clause stipulant que les prix prévus à ce paragraphe sont, le cas échéant, appliqués concurremment avec les dispositions du Tarif spécial P.V. n°29, chap.1er.

Marchés et Commandes.

QUESTION III - Marchés et Commandes.

1°) Marché pour l'élargissement du viaduc sur le Rhône et du viaduc de décharge du Grand Camp (ligne de Lyon à la frontière suisse).

M. GRIMPRET expose que le marché, qui porte sur un montant total de plus de 20 M., a donné lieu à un large appel d'offres. 32 entreprises ont fait l'objet d'une consultation préalable, 23 d'entre elles ont soumissionné et 8 ont remis des propositions, faisant apparaître sur les prix de séries une augmentation échelonnée de 144% à 208%. Il est proposé de traiter avec la moins-disante, dans les conditions que précise la note.

Cette proposition n'appelle pas d'observation. Toutefois, le Service du Contrôle des Marchés a souligné que l'entreprise avec laquelle il serait traité a déjà exécuté et doit exécuter pour le compte de la S.N.C.F. des travaux relativement importants dans la même zone et que, de ce fait, elle était particulièrement bien placée pour remettre une offre avantageuse, alors qu'en définitive, il n'y a entre elle et celle qui la suit immédiatement qu'un écart de 4 points. Sans doute, ne saurait-on trouver là motif d'attribuer le marché à ce dernier concurrent. Mais il convient de retenir de la remarque ainsi faite que le Service chargé de diriger et de contrôler l'exécution devra se montrer ~~très~~ strict au cas où l'entreprise présenterait, en fin de travaux - comme cela se produit fréquemment - une réclamation fondée sur des difficultés imprévues.

Sous le bénéfice de cette observation, le Conseil approuve le marché.

2°) Approvisionnement en combustibles : régularisation des fournitures de combustibles français (mois de septembre 1942 - 138.942.797 fr 1; mois d'octobre 1942 - 147.087.161 fr 5).

Le Conseil approuve, en régularisation, les fournitures de combustibles français effectuées au cours des mois de septembre et

.....

.....

octobre 1942 sur attributions de l'Office de Répartition des Charbons.

Les dépenses engagées s'élèvent respectivement à 138.942.797 fr 1 pour le mois de septembre et à 147.087.161 fr 5 pour le mois d'octobre.

Service Commercial.

QUESTION IV.- Service Commercial.

" "

Projets.

QUESTION V - Projets.

" "

La séance est levée à 10 heures 30.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du 27 janvier 1943

PROJET

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

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

BOUTET
DAYRAS
DEVINAT
FREDAULT
GUTTEN
LIAUD
de TARDE
TIRARD
ZAFFRAYA

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

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

MM. MORANE, Commissaire du Gouvernement
REMDU, Commissaire adjoint.

Adoption du Procès-Verbal.

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal.

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Procès-Verbal de la séance du 20 janvier 1943 est adopté.

Comptes rendus.

QUESTION II - Comptes rendus.

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

M. LE PRESIDENT fait un exposé d'ensemble sur l'évolution du trafic au cours du mois de décembre 1942.

Il rend compte, d'autre part, de l'état des stocks de combustibles et de la situation du parc de matériel moteur et roulant.

M. LE BESNERAIS tient le Conseil au courant des résultats enregistrés au cours des dernières semaines en ce qui concerne le trafic et les recettes.

M. BERTHELOT rend compte des incidents qui ont marqué la circulation.

2°) Trésorerie.

M. FILIPPI expose la situation de trésorerie.

.....

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

QUESTION XI bis - Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 6 novembre 194 .

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 .

- Tarifs généraux pour le transport des marchandises - Art.9et 33.

- Tarif spécial P.V. n°11, chap. 31, § II (Tarification commune avec le Chemin de fer de Chauny à Saint-Gobain).
Addition d'une clause stipulant que les prix prévus à ce paragraphe sont, le cas échéant, appliqués concurremment avec les dispositions du Tarif spécial P.V. n°20, chap.1er.

Marchés et Commandes.

QUESTION III - Marchés et Commandes.

1°) Marché pour l'élargissement du viaduc sur le Rhône et du viaduc de décharge du Grand Camp (ligne de Lyon à la frontière suisse).

M. GRIMPRET expose que le marché, qui porte sur un montant total de plus de 20 M., a donné lieu à un large appel d'offres. 32 entreprises ont fait l'objet d'une consultation préalable, 23 d'entre elles ont soumissionné et 6 ont remis des propositions, faisant apparaître sur les prix de séries une augmentation échelonnée de 144% à 208%. Il est proposé de traiter avec la moins-disante, dans les conditions que précise la note.

Cette proposition n'appelle pas d'observation. Toutefois, le Service du Contrôle des Marchés a souligné que l'entreprise avec laquelle il serait traité a déjà exécuté et doit exécuter pour le compte de la S.N.C.F. des travaux relativement importants dans la même zone et que, de ce fait, elle était particulièrement bien placée pour remettre une offre avantageuse, alors qu'en définitive, il n'y a entre elle et celle qui la suit immédiatement qu'un écart de 4 points. Sans doute, ne saurait-on trouver là motif d'attribuer le marché à ce dernier concurrent. Mais il convient de retenir de la remarque ainsi faite que le Service chargé de diriger et de contrôler l'exécution devra se montrer très strict au cas où l'entreprise présenterait, en fin de travaux - comme cela se produit fréquemment - une réclamation fondée sur des difficultés imprévues.

Sous le bénéfice de cette observation, le Conseil approuve le marché.

2°) Approvisionnement en combustibles : régularisation des fournitures de combustibles français (mois de septembre 1942 - 138.942.797 fr 1; mois d'octobre 1942 - 147.007.161 fr 5).

Le Conseil approuve, en régularisation, les fournitures de combustibles français effectuées au cours des mois de septembre et

.....

octobre 1942 sur attributions de l'Office de Répartition des Charbons.

Les dépenses engagées s'élèvent respectivement à 138.948.797 fr 1 pour le mois de septembre et à 147.087.161 fr 5 pour le mois d'octobre.

Service Commercial. QUESTION IV.- Service Commercial.

" "

Projets. QUESTION V - Projets.

" "

La séance est levée à 10 heures 30.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du 27 janvier 1943

PROJET

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

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

BOUTET
DAYRAS
DEVINAT
FRADAULT
GETTEN
LIAUD
de TARDE
TIRARD
ZAFFRAYA

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

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

MM. MORANE, Commissaire du Gouvernement
REMDU, Commissaire adjoint.

Adoption du Procès-Verbal.

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal.

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Procès-Verbal de la séance du 20 janvier 1943 est adopté.

Comptes rendus.

QUESTION II - Comptes rendus.

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

M. LE PRESIDENT fait un exposé d'ensemble sur l'évolution du trafic au cours du mois de décembre 1942.

Il rend compte, d'autre part, de l'état des stocks de combustibles et de la situation du parc de matériel moteur et roulant.

M. LE BESNERAIS tient le Conseil au courant des résultats enregistrés au cours des dernières semaines en ce qui concerne le trafic et les recettes.

M. BERTHELOT rend compte des incidents qui ont marqué la circulation.

2°) Trésorerie.

M. FILIPPI expose la situation de trésorerie.

.....

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

QUESTION XI 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 .

- Tarifs généraux pour le transport des marchandises - Art. 9 et 33.

- Tarif spécial P.V. n°11, chap. 31, § II (Tarification commune avec le Chemin de fer de Chauny à Saint-Gobain).
Addition d'une clause stipulant que les prix prévus à ce paragraphe sont, le cas échéant, appliqués concurremment avec les dispositions du Tarif spécial P.V. n°20, chap.1er.

Marchés et Commandes.

QUESTION III - Marchés et Commandes.

1°) Marché pour l'élargissement du viaduc sur le Rhône et du viaduc de décharge du Grand Camp (ligne de Lyon à la frontière suisse).

M. CHIMPRET expose que le marché, qui porte sur un montant total de plus de 20 M., a donné lieu à un large appel d'offres. 38 entreprises ont fait l'objet d'une consultation préalable, 23 d'entre elles ont soumissionné et 8 ont remis des propositions, faisant apparaître sur les prix de séries une augmentation échelonnée de 144% à 208%. Il est proposé de traiter avec la moins-disante, dans les conditions que précise la note.

Cette proposition n'appelle pas d'observation. Toutefois, le Service du Contrôle des Marchés a souligné que l'entreprise avec laquelle il serait traité a déjà exécuté et doit exécuter pour le compte de la S.N.C.F. des travaux relativement importants dans la même zone et que, de ce fait, elle était particulièrement bien placée pour remettre une offre avantageuse, alors qu'en définitive, il n'y a entre elle et celle qui la suit immédiatement qu'un écart de 4 points. Sans doute, ne saurait-on trouver là motif d'attribuer le marché à ce dernier concurrent. Mais il convient de retenir de la remarque ainsi faite que le Service chargé de diriger et de contrôler l'exécution devra se montrer très strict au cas où l'entreprise présenterait, en fin de travaux - comme cela se produit fréquemment - une réclamation fondée sur des difficultés imprévues.

Sous le bénéfice de cette observation, le Conseil approuve le marché.

2°) Approvisionnement en combustibles : régularisation des fournitures de combustibles français (mois de septembre 1940 - 138.948.797 fr 1; mois d'octobre 1940 - 147.087.161 fr 5).

Le Conseil approuve, en régularisation, les fournitures de combustibles français effectuées au cours des mois de septembre et

.....

octobre 1942 sur attributions de l'Office de Répartition des Charbons.

Les dépenses engagées s'élèvent respectivement à 138.942.797 fr 1 pour le mois de septembre et à 147.087.161 fr 5 pour le mois d'octobre.

Service Commercial.

QUESTION IV.- Service Commercial.

" "

Projets.

QUESTION V - Projets.

" "

La séance est levée à 10 heures 30.

de la part de M. CLOSSET

Projet de Procès-Verbal

de la séance du Conseil d'Administration

du 27 janvier 1943

---

soumis à Monsieur FILIPPI
Secrétaire Général

Closset

1er février 1943

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du 27 janvier 1943

PROJET

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

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

BOUTET
DAYRAS
DEVINAT
FRADAULT
GETTEN
LIAUD
de TARLE
TIRARD
ZAFFRAYA

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

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

MM. MORAND, Commissaire du Gouvernement
REYDU, Commissaire adjoint.

Adoption du Procès-Verbal.

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal.

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Procès-Verbal de la séance du 20 janvier 1943 est adopté.

Comptes rendus.

QUESTION II - Comptes rendus.

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

M. LE PRESIDENT fait un exposé d'ensemble sur l'évolution du trafic au cours du mois de décembre 1942.

Il rend compte, d'autre part, de l'état des stocks de combustibles et de la situation du parc de matériel moteur et roulant.

M. LE BESNERAIS tient le Conseil au courant des résultats enregistrés au cours des dernières semaines en ce qui concerne le trafic et les recettes.

M. BERTHELOT rend compte des incidents qui ont marqué la circulation.

2°) Trésorerie.

M. FILIPPI expose la situation de trésorerie.

.....

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 194 .

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 .

- Tarifs généraux pour le transport des marchandises - Art.Vet 23.

- Tarif spécial P.V. n°11, chap. 31, § II (Tarification commune avec le Chemin de fer de Chauny à Saint-Gobain).
Addition d'une clause stipulant que les prix prévus à ce paragraphe sont, le cas échéant, appliqués concurremment avec les dispositions du Tarif spécial P.V. n°23, chap.1er.

Marchés et Commandes.

QUESTION III - Marchés et Commandes.

1°) Marché pour l'élargissement du viaduc sur le Rhône et du viaduc de décharge du Grand Camp (ligne de Lyon à la frontière suisse).

M. GRIMPRET expose que le marché, qui porte sur un montant total de plus de 20 M., a donné lieu à un large appel d'offres. 35 entreprises ont fait l'objet d'une consultation préalable, 23 d'entre elles ont soumissionné et 6 ont remis des propositions, faisant apparaître sur les prix de séries une augmentation échelonnée de 144% à 208%. Il est proposé de traiter avec le moins-disante, dans les conditions que précise la note.

Cette proposition n'appelle pas d'observation. Toutefois, le Service du Contrôle des Marchés a souligné que l'entreprise avec laquelle il serait traité a déjà exécuté et doit exécuter pour le compte de la S.N.C.F. des travaux relativement importants dans la même zone et que, de ce fait, elle était particulièrement bien placée pour remettre une offre avantageuse, alors qu'en définitive, il n'y a entre elle et celle qui la suit immédiatement qu'un écart de 4 points. Sans doute, ne saurait-on trouver là motif d'attribuer le marché à ce dernier concurrent. Mais il convient de retenir de la remarque ainsi faite que le Service chargé de diriger et de contrôler l'exécution devra se montrer très strict au cas où l'entreprise présenterait, en fin de travaux - comme cela se produit fréquemment - une réclamation fondée sur des difficultés imprévues.

Sous le bénéfice de cette observation, le Conseil approuve le marché.

2°) Approvisionnement en combustibles : régularisation des fournitures de combustibles français (mois de septembre 1942 - 138.948.797 fr 1; mois d'octobre 1942 - 142.087.161 fr 5).

Le Conseil approuve, en régularisation, les fournitures de combustibles français effectuées au cours des mois de septembre et

.....

octobre 1948 sur attributions de l'Office de Répartition des Charbons.

Les dépenses engagées s'élèvent respectivement à 136.942.797 fr 1 pour le mois de septembre et à 147.087.161 fr 5 pour le mois d'octobre.

Service Commercial. QUESTION IV.- Service Commercial.

" "

Projets. QUESTION V - Projets.

" "

La séance est levée à 10 heures 30.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du 27 janvier 1943

PROJET

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

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

BOUTET
DAYRAS
DEVINAT
FRADAULT
GEITTEN
LIAUD
de TARDE
TIRARD
ZAFFARYA

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

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

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

Adoption du Procès-Verbal.

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal.

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Procès-Verbal de la séance du 20 janvier 1943 est adopté.

Comptes rendus.

QUESTION II - Comptes rendus.

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

M. LE PRESIDENT fait un exposé d'ensemble sur l'évolution du trafic au cours du mois de décembre 1942.

Il rend compte, d'autre part, de l'état des stocks de combustibles et de la situation du parc de matériel moteur et roulant.

M. LE BESNERAIS tient le Conseil au courant des résultats enregistrés au cours des dernières semaines en ce qui concerne le trafic et les recettes.

M. BERTHELOT rend compte des incidents qui ont marqué la circulation.

2°) Trésorerie.

M. FILIPPI expose la situation de trésorerie.

.....

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

QUESTION XI 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 .

- Tarifs généraux pour le transport des marchandises - Art. 9et 23.

- Tarif spécial P.V. n°11, chap. 31, § II (Tarification commune avec le Chemin de fer de Chauny à Saint-Gobain).
Addition d'une clause stipulant que les prix prévus à ce paragraphe sont, le cas échéant, appliqués concurremment avec les dispositions du Tarif spécial P.V. n°29, chap.1er.

Marchés et Commandes.

QUESTION XII - Marchés et Commandes.

1°) Marché pour l'élargissement du viaduc sur le Rhône et du viaduc de décharge du Grand Camp (ligne de Lyon à la frontière suisse).

M. CHIMPRET expose que le marché, qui porte sur un montant total de plus de 20 M., a donné lieu à un large appel d'offres. 32 entreprises ont fait l'objet d'une consultation préalable, 23 d'entre elles ont soumissionné et 8 ont remis des propositions, faisant apparaître sur les prix de séries une augmentation échelonnée de 144% à 208%. Il est proposé de traiter avec le moins-disante, dans les conditions que précise la note.

Cette proposition n'appelle pas d'observation. Toutefois, le Service du Contrôle des Marchés a souligné que l'entreprise avec laquelle il serait traité a déjà exécuté et doit exécuter pour le compte de la S.N.C.F. des travaux relativement importants dans la même zone et que, de ce fait, elle était particulièrement bien placée pour remettre une offre avantageuse, alors qu'en définitive, il n'y a entre elle et celle qui la suit immédiatement qu'un écart de 4 points. Sans doute, ne saurait-on trouver là motif d'attribuer le marché à ce dernier concurrent. Mais il convient de retenir de la remarque ainsi faite que le Service chargé de diriger et de contrôler l'exécution devra se montrer très strict au cas où l'entreprise présenterait, en fin de travaux - comme cela se produit fréquemment - une réclamation fondée sur des difficultés imprévues.

Sous le bénéfice de cette observation, le Conseil approuve le marché.

2°) Approvisionnement en combustibles : régularisation des fournitures de combustibles français (mois de septembre 1940 - 138.942.797 fr 1; mois d'octobre 1940 - 147.007.181 fr 5).

Le Conseil approuve, en régularisation, les fournitures de combustibles français effectuées au cours des mois de septembre et

.....

octobre 1948 sur attributions de l'Office de Répartition des Charbons.

Les dépenses engagées s'élèvent respectivement à 138.942.797 fr 1 pour le mois de septembre et à 147.087.161 fr 5 pour le mois d'octobre.

Service Commercial. QUESTION IV.- Service Commercial.

" "

Projets. QUESTION VV - Projets.

" "

La séance est levée à 10 heures 30.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du 27 janvier 1943

PROJET

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

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

BOUTET
DAYRAS
DEVINAT
FRENDAULT
GUTTAN
LIAUD
de TARDE
TIRARD
ZAFFRAYA

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

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

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

Adoption du Procès-Verbal.

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal.

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Procès-Verbal de la séance du 30 janvier 1943 est adopté.

Comptes rendus.

QUESTION II - Comptes rendus.

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

M. LE PRESIDENT fait un exposé d'ensemble sur l'évolution du trafic au cours du mois de décembre 1942.

Il rend compte, d'autre part, de l'état des stocks de combustibles et de la situation du parc de matériel moteur et roulant.

M. LE BESNERAIS tient le Conseil au courant des résultats enregistrés au cours des dernières semaines en ce qui concerne le trafic et les recettes.

M. BERTHELOT rend compte des incidents qui ont marqué la circulation.

2°) Trésorerie.

M. FILIPPI expose la situation de trésorerie.

.....

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

QUESTION VI 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 .

- Tarifs généraux pour le transport des marchandises - Art.9et 33.

- Tarif spécial P.V. n°11, chap. 31, § II (Tarification commune avec le Chemin de fer de Chauny à Saint-Gobain).

Addition d'une clause stipulant que les prix prévus à ce paragraphe sont, le cas échéant, appliqués concurremment avec les dispositions du Tarif spécial P.V. n°29, chap.1er.

Marchés et Commandes.

QUESTION III - Marchés et Commandes.

1°) Marché pour l'élargissement du viaduc sur le Rhône et du viaduc de décharge du Grand Camp (ligne de Lyon à la frontière suisse).

M. CHAMPEST expose que le marché, qui porte sur un montant total de plus de 20 M., a donné lieu à un large appel d'offres. 38 entreprises ont fait l'objet d'une consultation préalable, 23 d'entre elles ont soumissionné et 8 ont remis des propositions, faisant apparaître sur les prix de séries une augmentation échelonnée de 144% à 208%. Il est proposé de traiter avec la moins-disante, dans les conditions que précise la note.

Cette proposition n'appelle pas d'observation. Toutefois, le Service du Contrôle des Marchés a souligné que l'entreprise avec laquelle il serait traité a déjà exécuté et doit exécuter pour le compte de la S.N.C.F. des travaux relativement importants dans la même zone et que, de ce fait, elle était particulièrement bien placée pour remettre une offre avantageuse, alors qu'en définitive, il n'y a entre elle et celle qui la suit immédiatement qu'un écart de 4 points. Sans doute, ne saurait-on trouver là motif d'attribuer le marché à ce dernier concurrent. Mais il convient de retenir de la remarque ainsi faite que le Service chargé de diriger et de contrôler l'exécution devra se montrer très strict au cas où l'entreprise présenterait, en fin de travaux - comme cela se produit fréquemment - une réclamation fondée sur des difficultés imprévues.

Sous le bénéfice de cette observation, le Conseil approuve le marché.

2°) Approvisionnement en combustibles : régularisation des fournitures de combustibles français (mois de septembre 1942 - 138.948.797 fr 1; mois d'octobre 1942 - 147.087.181 fr 3).

Le Conseil approuve, en régularisation, les fournitures de combustibles français effectuées au cours des mois de septembre et

.....

octobre 1942 sur attributions de l'Office de Répartition des Charbons.

Les dépenses engagées s'élèvent respectivement à 136.942.797 fr 1 pour le mois de septembre et à 147.087.161 fr 5 pour le mois d'octobre.

Service Commercial. QUESTION IV.- Service Commercial.

" "

Projets. QUESTION V - Projets.

" "

La séance est levée à 10 heures 30.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

PROJET

Séance du 27 janvier 1943

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
BERTHELOT, Directeur Général adjoint
FILIPPI, Secrétaire Général

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

M.M. MORANE, Commissaire du Gouvernement
RENDU, Commissaire adjoint

Adoption du Procès-Verbal.-

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal.-

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Procès-Verbal de la séance du 20 janvier 1943 est adopté.

.....

mptes endus.-

QUESTION II - Comptes rendus.-

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

M. LE PRESIDENT fait un exposé d'ensemble sur l'évolution du trafic au cours du mois de décembre 1942.

Il rend compte, d'autre part, de l'état des stocks de combustibles et de la situation du parc de matériel moteur et roulant.

M. LE BESNERAIS tient le Conseil au courant des résultats enregistrés ~~dans la~~ au cours de dernière semaine en ce qui concerne le trafic et les recettes.

M. BERTHELOT rend compte des incidents qui ont marqué la circulation.

2°) Trésorerie.-

M. FILIPPI expose la situation de trésorerie.

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

QUESTION IIbis - 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.

- Tarifs généraux pour le transport des marchandises - Art.9 et 23.-

- Tarif spécial P.V. n° 11, chap. 51, § II (Tarification commune avec le Chemin de fer de Chauny à Saint-Gobain).
  Addition d'une clause stipulant que les prix prévus à ce paragraphe sont, le cas échéant, appliqués concurremment avec les dispositions du Tarif Spécial P.V. n° 29, chap. 1er.-

Marchés et Commandes.-

QUESTION III - Marchés et Commandes.-

1°) Marché pour l'élargissement du viaduc sur le Rhône et du viaduc de décharge du Grand Camp (ligne de Lyon à la frontière suisse).-

M. GRIMPRET expose que le marché, ~~qui porte sur des Travaux importants dont~~ dont le montant (Etat de plus de) dépasse 20 M., ~~a pour objet .....~~

l'élargissement du viaduc sur le Rhône et du viaduc de décharge du Grand Camp. Il ne soulève pas de difficulté puisqu'aussi bien il s'agit d'homologuer les résultats de l'adjudication à laquelle il a été procédé à la suite d'un appel d'offres assez large ayant porté sur 32 entreprises. Les offres qui ont été remises s'échelonnent de 144 % à 208 % d'augmentation sur les prix des séries. Il est proposé de traiter avec l'entrepreneur le moins-disant, dans les conditions indiquées dans la note. Cette proposition n'appelle pas d'objection. Toutefois, il convient de retenir l'observation suivante présentée par le Service du Contrôle des Marchés : l'entreprise avec laquelle il serait proposé de traiter a déjà exécuté et doit exécuter pour le compte de la S.N.C.F. des travaux relativement importants dans la même zone. Cette situation particulière aurait dû lui permettre de soumettre des offres sensiblement plus avantageuses pour la S.N.C.F. que ne le fait apparaître l'écart de 4 points avec celles de la 2ème entreprise la moins-disante. Sans qu'il apparaisse justifié pour autant de traiter avec un autre concurrent, il faut néanmoins retenir de cette remarque que le Service chargé de diriger et de contrôler l'exécution des travaux devra se montrer particulièrement strict si l'entreprise venait à présenter, en fin de travaux, comme cela se produit fréquemment, une réclamation fondée sur des difficultés imprévues qu'elle aurait rencontrées.

Sous le bénéfice de cette observation, le Conseil approuve le marché.

2°) Approvisionnement en combustibles : régularisation des fournitures de combustibles français (mois de septembre 1942 - 138.942.797 fr 1 ; mois d'octobre 1942 - 147.087.161 fr 5).-

Le Conseil approuve, en régularisation, les fournitures de combustibles français effectuées au cours des mois de septembre et octobre 1942 sur attributions de l'Office de Répartition des Charbons.

.....

Les dépenses engagées s'élèvent respectivement à 138.942.797 fr 1 pour le mois de septembre et à 147.087.161 fr 5 pour le mois d'octobre.

Service Commercial.-

QUESTION IV - Service Commercial.-

" "

Projets.-

QUESTION V - Projets.-

" "

La séance est levée à 10 heures 30.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

PROJET

Séance du 27 janvier 1943

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
BERTHELOT, Directeur Général adjoint
FILIPPI, Secrétaire Général

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

M.M. MORANE, Commissaire du Gouvernement
RENDU, Commissaire adjoint

Adoption du Procès-Verbal.-

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal.-

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Procès-Verbal de la séance du 20 janvier 1943 est adopté.

.....

Comptes rendus.-

QUESTION II - Comptes rendus.-

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

M. LE PRESIDENT fait un exposé d'ensemble sur l'évolution du trafic au cours du mois de décembre 1942.

Il rend compte, d'autre part, de l'état des stocks de combustibles et de la situation du parc de matériel moteur et roulant.

M. LE BESNERAIS tient le Conseil au courant des résultats enregistrés dans la dernière semaine en ce qui concerne le trafic et les recettes.

M. BERTHELOT rend compte des incidents qui ont marqué la circulation.

2°) Trésorerie.-

M. FILIPPI expose la situation de trésorerie.

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

QUESTION IIbis - 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.

- Tarifs généraux pour le transport des marchandises - Art.9 et 23.-

- Tarif spécial P.V. n° 11, chap. 51, § II (Tarification commune avec le Chemin de fer de Chauny à Saint-Gobain).
  Addition d'une clause stipulant que les prix prévus à ce paragraphe sont, le cas échéant, appliqués concurremment avec les dispositions du Tarif Spécial P.V. n° 29, chap. ler.-

Marchés et Commandes.-

QUESTION III - Marchés et Commandes.-

1°) Marché pour l'élargissement du viaduc sur le Rhône et du viaduc de décharge du Grand Camp (ligne de Lyon à la frontière suisse).-

M. GRIMPRET expose que ce marché, qui porte sur des travaux importants dont le montant dépasse 20 M., a pour objet .....

l'élargissement du viaduc sur le Rhône et du viaduc de décharge du Grand Camp. Il ne soulève pas de difficulté puisqu'aussi bien il s'agit d'homologuer les résultats de l'adjudication à laquelle il a été procédé à la suite d'un appel d'offres assez large ayant porté sur 32 entreprises. Les offres qui ont été remises s'échelonnent de 144 % à 208 % d'augmentation sur les prix des séries. Il est proposé de traiter avec l'entrepreneur le moins-disant, dans les conditions indiquées dans la note . Cette proposition n'appelle pas d'objection. Toutefois, il convient de retenir l'observation suivante présentée par le Service du Contrôle des Marchés : l'entreprise à qui l'on propose de traiter a déjà exécuté et doit exécuter pour le compte de la S.N.C.F. des travaux relativement importants dans la même zone. Cette situation particulière aurait dû lui permettre de soumettre des offres sensiblement plus avantageuses pour la S.N.C.F. que ne le fait apparaître l'écart de 4 points avec celles de la 2ème entreprise la moins-disante. Sans qu'il apparaisse justifié pour autant de traiter avec un autre concurrent, il faut néanmoins retenir de cette remarque que le Service chargé de diriger et de contrôler l'exécution des travaux devra se montrer particulièrement strict si l'entreprise venait à présenter, en fin de travaux,- comme cela se produit fréquemment,- une réclamation fondée sur les difficultés imprévues qu'elle aurait rencontrées.

Sous le bénéfice de cette observation, le Conseil approuve le marché.

2°) <u>Approvisionnement en combustibles : régularisation des fournitures de combustibles français (mois de septembre 1942 - 138.942.797 fr 1 ; mois d'octobre 1942 - 147.087.161 fr 5)</u>.-

Le Conseil approuve, en régularisation, les fournitures de combustibles français effectuées au cours des mois de septembre et octobre 1942 sur attributions de l'Office de Répartition des Charbons.

.....

Les dépenses engagées s'élèvent respectivement à 138.942.797 fr 1 pour le mois de septembre et à 147.087.161 fr 5 pour le mois d'octobre.

Service Commercial.-

QUESTION IV - Service Commercial.-

" "

Projets.-

QUESTION V - Projets.-

" "

La séance est levée à 10 heures 30.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

PROJET

Séance du 27 janvier 1943

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
BERTHELOT, Directeur Général adjoint
FILIPPI, Secrétaire Général

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

M.M. MORANE, Commissaire du Gouvernement
RENDU, Commissaire adjoint

Adoption du Procès-Verbal.-

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal.-

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Procès-Verbal de la séance du 20 janvier 1943 est adopté.

.....

mptes endus.-

QUESTION II - Comptes rendus.-

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

M. LE PRESIDENT fait un exposé d'ensemble sur l'évolution du trafic au cours du mois de décembre 1942.

Il rend compte, d'autre part, de l'état des stocks de combustibles et de la situation du parc de matériel moteur et roulant.

M. LE BESNERAIS tient le Conseil au courant des résultats enregistrés dans la dernière semaine en ce qui concerne le trafic et les recettes.

M. BERTHELOT rend compte des incidents qui ont marqué la circulation.

2°) Trésorerie.-

M. FILIPPI expose la situation de trésorerie.

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

QUESTION IIbis - 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.

- Tarifs généraux pour le transport des marchandises - Art.9 et 23.-

- Tarif spécial P.V. n° 11, chap. 51, § II (Tarification commune avec le Chemin de fer de Chauny à Saint-Gobain).
  Addition d'une clause stipulant que les prix prévus à ce paragraphe sont, le cas échéant, appliqués concurremment avec les dispositions du Tarif Spécial P.V. n° 29, chap. 1er.-

Marchés et Commandes.-

QUESTION III - Marchés et Commandes.-

1°) Marché pour l'élargissement du viaduc sur le Rhône et du viaduc de décharge du Grand Camp (ligne de Lyon à la frontière suisse).-

M. GRIMPRET expose que ce marché, qui porte sur des travaux importants dont le montant dépasse 20 M., a pour objet .....

l'élargissement du viaduc sur le Rhône et du viaduc de décharge du Grand Camp. Il ne soulève pas de difficulté puisqu'aussi bien il s'agit d'homologuer les résultats de l'adjudication à laquelle il a été procédé à la suite d'un appel d'offres assez large ayant porté sur 32 entreprises. Les offres qui ont été remises s'échelonnent de 144 % à 208 % d'augmentation sur les prix des séries. Il est proposé de traiter avec l'entrepreneur le moins-disant, dans les conditions indiquées dans la note . Cette proposition n'appelle pas d'objection. Toutefois, il convient de retenir l'observation suivante présentée par le Service du Contrôle des Marchés : l'entreprise à qui l'on propose de traiter a déjà exécuté et doit exécuter pour le compte de la S.N.C.F. des travaux relativement importants dans la même zone. Cette situation particulière aurait dû lui permettre de soumettre des offres sensiblement plus avantageuses pour la S.N.C.F. que ne le fait apparaître l'écart de 4 points avec celles de la 2ème entreprise la moins-disante. Sans qu'il apparaisse justifié pour autant de traiter avec un autre concurrent, il faut néanmoins retenir de cette remarque que le Service chargé de diriger et de contrôler l'exécution des travaux devra se montrer particulièrement strict si l'entreprise venait à présenter, en fin de travaux,- comme cela se produit fréquemment,- une réclamation fondée sur les difficultés imprévues qu'elle aurait rencontrées.

Sous le bénéfice de cette observation, le Conseil approuve le marché.

2°) <u>Approvisionnement en combustibles : régularisation des fournitures de combustibles français (mois de septembre 1942 - 138.942.797 fr 1 ; mois d'octobre 1942 - 147.087.161 fr 5)</u>.-

Le Conseil approuve, en régularisation, les fournitures de combustibles français effectuées au cours des mois de septembre et octobre 1942 sur attributions de l'Office de Répartition des Charbons.

.....

Les dépenses engagées s'élèvent respectivement à 138.942.797 fr 1 pour le mois de septembre et à 147.087.161 fr 5 pour le mois d'octobre.

Service Commercial.- QUESTION IV - Service Commercial.-

" "

Projets.- QUESTION V - Projets.-

" "

La séance est levée à 10 heures 30.

Conseil d'Administration

Séance du 27 janvier 1943

Notes de séance

1 ex à M. le Pr Fournier
1 ex à M. le Dr Sc.
1 ex à M. le Dr J. Agt
1 ex à M. Filippi
2 ex à M. Chevalier
1 ex à M. Closset

le

remis par Thuillier en minute le 1-2-43
— à M. Thuillier 2-2-43
rendu par M. Closset 15-2-43

Ministère de l'Economie Nationale
et des Finances

Direction des Finances Extérieures et
des Changes

N° K 610

Commandes de matériel roulant passées à
des entreprises britanniques.

V/Lettre D. 2131/17 du 7/9/42.

Paris, le 25 janvier 1943.

COPIE

Monsieur le Président,

Vous avez bien voulu, par votre lettre citée en référence, me faire connaître votre attitude à l'égard du problème de la résiliation ou du maintien des contrats de construction de wagons passés par la S.N.C.F. à des entreprises britanniques. Vous indiquez que vous n'avez aucun intérêt à la résiliation et que, par conséquent, vous souhaiteriez pour le moment que les négociations menées avec les constructeurs britanniques soient orientées dans le sens d'une suspension de ces contrats, suspension assortie, le cas échéant, des adaptations qui paraîtraient nécessaires. Cette solution, selon vous, devrait être étendue à tous les marchés de matériel passés en Grande-Bretagne par votre Société, tant pour son propre compte que pour celui de l'Etat-Major de l'Armée.

J'ai l'honneur de vous faire savoir que le Directeur du Service français de liquidation à Londres m'a signalé que l'Association des Fabricants britanniques de wagons est d'accord en principe pour maintenir en vigueur tous les contrats de construction de wagons passés par la S.N.C.F. directement ou par l'intermédiaire de la mission d'armement ainsi que le contrat concernant la fourniture de 10.000 wagons couverts. L'exécution des livraisons serait faite à des dates à déterminer après la fin des hostilités.

Ces constructeurs subordonnent cette solution aux conditions préalables suivantes :

1°) Paiement immédiat des indemnités réclamées par les fournisseurs pour frais de mise en construction et modifications apportées aux contrats ;

2°) Révision des prix contractuels sur la base des cours en vigueur après la guerre ;

Refus formel(s) P.F. 3°) Octroi de garanties financières (sans autres précisions) ;

4°) Autorisation du Ministry of supply de poursuivre l'exécution des contrats après les hostilités.

.....

M. GAUTIER a fait connaître par un télégramme ultérieur que le Ministry of supply envisageait favorablement cette reprise des contrats susvisés, mais qu'il ne pouvait formellement garantir leur exécution immédiate et totale aussitôt après la fin des hostilités en raison de l'impossibilité de prévoir actuellement quels seront à ce moment les besoins intérieurs de la Grande-Bretagne.

De cette façon, les contrats resteraient en vigueur afin de maintenir chez les fabricants la priorité des commandes de la S.N.C.F. sur une autre commande éventuelle.

Les communications avec la Grande-Bretagne étant actuellement coupées, il n'est pas possible, pour le moment, de faire parvenir une réponse à nos Services de Londres. Toutefois, pour le cas où je pourrais de nouveau communiquer avec M. GAUTIER, je vous serais obligé de bien vouloir me préciser votre manière de voir au sujet des propositions des constructeurs britanniques.

Signé : COUVE DE MURVILLE

M. FILIPPI

Revoir et prière m'en parler
(s) P. FOURNIER.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Conseil d'Administration

- NOTES DE SEANCE -

Séance du 27 janvier 1943

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

Sont présents : M.M. FOURNIER, Président
GRIMMONT, Vice-Président
LAURENT-ETTINGER, Vice-Président

BONTAT
DAYRAS
DAVINAT
FOREAULT
GUTTEN
LIAUD
de TANNEN
TIRARD
RAFFRAYA

Assistent à la séance : M.M. LE BRETHON, Directeur Général
BERTHELOT, Directeur Général adjoint
FILIPPI, Secrétaire Général

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

M.M. MORANE, Commissaire du Gouvernement
RENOU, Commissaire adjoint

Adoption du Procès-Verbal.-

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal.-

M. LE PRESIDENT.- Le Procès-Verbal de la dernière séance appelle-t-il des observations ? Il est adopté.

.....

Comptes rendus.

QUESTION II - Comptes rendus.

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

A.- Evolution du trafic au cours du mois de décembre 1941.

M. LE PRESIDENT.- Le trafic, au cours du mois de décembre 1941, a évolué ainsi qu'il suit.

a) Trafic-voyageurs.

Les recettes voyageurs ont dépassé 6[illegible] M., accusant, par rapport au mois précédent, une augmentation de 16% dues aux déplacements effectués à l'occasion des fêtes de Noël et du Jour de l'An malgré les difficultés et le manque de confort des transports. Par rapport à décembre 1941, l'accroissement des recettes atteint 72% ce qui, compte tenu de l'augmentation des tarifs, correspond à une hausse de trafic de l'ordre de 30%. Par rapport à décembre 1938, l'augmentation brute ressort à 176%; compte tenu des majorations de tarifs réalisées depuis la guerre, la plus-value atteint encore 80%. Nous avons donc, en décembre 1941, assuré un trafic voyageurs de 50% plus élevé qu'en période normale, alors que le service des trains a été réduit des 3/4 environ.

En fait, cette augmentation de trafic se répartit inégalement entre les deux zones. Malgré les événements actuels, le trafic en zone non occupée est resté plus important qu'en zone occupée. Par rapport à décembre 1938, et compte tenu des majorations de tarifs, il représente une plus-value de 101% (133% sur le Sud-Ouest, 80% sur le Sud-Est); en zone occupée, l'accroissement de trafic n'a été que de 40% en moyenne. Toutefois, les hausses ont été très importantes sur l'Ouest (+ 78%) et le Sud-Ouest (87%), Régions qui offrent, soit les plus longs parcours sans ligne de démarcation ou d'arrêt, soit les plus grandes ressources au point de vue du ravitaillement. Les plus-values ont été moins sensibles sur le Nord (+ 19%) et l'Est (+ 9%). Le Sud-Est, par contre, a enregistré une moins-value de 6% par suite de la suppression des déplacements

.....

touristiques.

Par nature de trafic, cette augmentation se répartit de la façon suivante. Le nombre des abonnements de travail, dans la Région Parisienne, ne cesse de croître. Il est, par rapport à 1938, en augmentation de 81 % en raison de la régression de la concurrence automobile et des facilités nouvelles que présente la tarification actuelle de ces abonnements. Le nombre des cartes à la semaine distribuées en décembre 1942 a été de 1.048.104, en légère baisse sur celui du mois précédent (1.112.086). Le mouvement voyageurs de grandes lignes, au départ de Paris, a accusé une augmentation de 40 % sur l'avant-guerre provenant de l'importance des départs sur l'Ouest (+ 135 %), le Nord (+ 83 %) et le Sud-Ouest (+ 69 %). Pour l'Est et le Sud-Est, les départs ont été respectivement inférieurs de 9 et de 40 % à ceux d'avant-guerre.

Le nombre des voyageurs ayant franchi la ligne de démarcation a marqué de nouveaux progrès, surtout dans le sens zone non occupée - zone occupée : 130.215 voyageurs ont franchi la ligne de démarcation du Sud vers le Nord ; 99.810 sont passés de zone occupée en zone non occupée. Le nombre des voyageurs refoulés à la ligne de démarcation a été plutôt faible, inférieur, en moyenne à 1 %. A Moulins, le pourcentage des voyageurs refoulés venant de zone non occupée n'a été que de 0,8 %.

b) Trafic-marchandises.

1°) Situation générale de l'agriculture.

Dans l'ensemble, la température clémente, sauf dans l'Est où se sont produites quelques chutes de neige, a favorisé les travaux agricoles, notamment les travaux d'automne et les labours qui, en général, sont suspendus à cette époque. Mais les agriculteurs se plaignent très vivement du défaut de main-d'oeuvre résultant du maintien de nombreux agriculteurs en captivité et de l'abandon des campagnes par les ouvriers agricoles attirés par les hauts salaires de l'industrie ou du travail en forêt, de l'insuffisance d'engrais que la suppression des arrivages de phosphates d'Afrique

du Nord va encore accroître, de la pénurie de produits ferreux et de cuivre, notamment de clous à ferrer les animaux, des difficultés de transport consécutives à la diminution des attelages et à la réduction des allocations en carburants, de la presque impossibilité de réparer les machines agricoles, enfin, de la diminution de la production de matières dans la Métropole.

En ce qui concerne les céréales, les surfaces ensemencées en blé sont en diminution dans l'Ouest, le Nord et l'Est, soit par manque de moyens de travail, soit par suite de l'extension de la culture des avoines. L'état des ensemencements est satisfaisant : blés et avoines ont belle apparence, et sont vigoureux, bien qu'un peu clairs par endroits par suite de l'appauvrissement des terres.

L'arrachage des betteraves s'est terminé dans de bonnes conditions grâce à la température. Les transports, en bonne voie d'achèvement, ne seront cependant terminés que vers la fin de janvier; ce mois de retard n'aura pas de conséquences graves en raison de la température. Le volume de la récolte s'avère, dans l'ensemble, inférieur à celui de l'année dernière et la densité, évaluée en moyenne de 6 à 6½, apparaît finalement plus faible qu'on ne l'avait pensé au début de la campagne.

L'enlèvement des pommes de terre s'effectue lentement en Bretagne, par suite de l'insuffisance de matériel, de sorte que des stocks importants sont encore immobilisés chez les producteurs. Dans le Midi, les plantations de pommes de terre se sont largement développées grâce à des arrivages de plants en provenance notamment de Hollande et de Bretagne. De plus, un lot important de plants destiné à l'Afrique du Nord a été bloqué à Marseille et distribué dans la Vallée du Rhône.

La récolte de topinambours dans le Limousin est estimée à 100.000 T. environ. Malheureusement, on tend de plus en plus à utiliser cette plante dans l'industrie au lieu de s'en servir pour l'alimentation des animaux. C'est ainsi que, dans l'Ouest,

.....

plusieurs distilleries de pommes ont été transformées en distillerie de topinambours.

La production de légumes est en progression sensible, notamment dans le Nord, où les cultures maraîchères aux abords des villes ont pris une grande extension. Dans l'Aube, les choucrouteries travaillent à plein rendement. La campagne des choux-fleurs à Saint-Malo a produit 7.400 T. contre 9.000 l'année dernière. Celle des choux-fleurs du Léon, qui va commencer, sera vraisemblablement analogue à celle de l'an passé (35.000 T.). L'Ouest a fourni de très grosses quantités de légumes d'hiver, carottes, navets, choux-fleurs. Ainsi, Saint-Pol-de-Léon a expédié 12.000 T. de légumes alors qu'il n'effectuait aucun envoi en temps de paix, et Saint-Malo a expédié 5.000 T.

La culture des plantes oléagineuses, jugée par les agriculteurs moins rémunératrice que celles des céréales, des pommes de terre ou des betteraves, n'a fait aucun progrès. Les surfaces emblavées ne se sont pas accrues et nombre de Préfets ont dû procéder par voie d'impositions, notamment dans l'Ouest, où ces impositions s'avèrent assez lourdes. Ainsi, en Seine-Inférieure, 32.500 ha ont dû être ensemencés en colza d'hiver et la Préfecture a exigé qu'une surface au moins égale soit réservée à la culture d'oeillette. Dans la Charente, la Préfecture a imposé que les surfaces emblavées soient portées de 450 ha en hiver à 3.000 au printemps.

Les travaux de la vigne ont commencé, mais à un rythme ralenti par suite de la pénurie de main-d'oeuvre et d'attelages. Les vignerons craignent, par ailleurs, le manque d'engrais.

En ce qui concerne l'élevage, l'absence des froids a permis de maintenir longtemps dans les pâturages le cheptel bovin. L'économie ainsi réalisée sur l'alimentation d'hiver a mis fin aux ventes massives d'animaux. Toutefois, la sous-alimentation réagit sur l'état du bétail, de sorte que le poids moyen de viande abattue par bête décroît constamment.

....

Le cheptel ovin est en forte augmentation par suite des facilités d'abattage clandestin.

L'élevage industriel des porcs a pratiquement disparu par suite du manque d'alimentation appropriée et du taux peu élevé des taxes officielles. Néanmoins, le nombre des porcs constituant l'élevage familial est en augmentation là où s'offrent des possibilités de nourriture, notamment en Bretagne. La pénurie des chevaux va croissant. De plus, l'état sanitaire des bêtes est peu satisfaisant, en raison des efforts qui leur sont demandés et de leur sous-alimentation. Les prix pratiqués sont en forte hausse.

2°) Trafic agricole.

Le trafic agricole au cours du mois de décembre a suivi les fluctuations de la production et du marché.

Fruits et légumes.- Les expéditions de fruits et de légumes au départ de la Vallée du Rhône et de la Provence ont été en forte régression sur celles du mois précédent : 4.233 T. contre 10.837. Elles ont été, en outre, nettement inférieures à celles de l'an passé (7.000 T.) et à celles du temps de paix (6.600 T.). Cette baisse est due au blocage des châtaignes, notamment dans l'Ardèche, et à l'extension de la consommation locale de la culture maraîchère.

Les événements d'Afrique ont entraîné la disparition des importations de primeurs de Marseille.

Le trafic des légumes au départ du Sud-Ouest s'est légèrement relevé : 11;113 T. contre 8.697 T. en novembre. Il est resté identique à celui de l'année dernière. Au départ de la Bourgogne 1.566 T. ont été transportées contre 3.838 T. en novembre.

Betteraves.- La campagne des betteraves dans le Midi s'est terminée en décembre où 18.000 T. ont été transportées contre 28.000 en novembre. Dans le Sud-Ouest, la campagne a donné des résultats inférieurs à ceux de 1941 (186.000 T. contre 178.000 en novembre et 243.000 en 1939). Dans l'Ouest, la récolte a été

.....

moyenne, comparable à celle de 1938 (262.000 T.). Dans le Nord, les transports, qui se termineront fin janvier, ont porté, en décembre, sur 130.350 T. contre 130.819 l'an dernier et 208.413 avant guerre.

Viandes abattues et animaux vivants - Le tonnage des viandes abattues remis au départ des centres expéditeurs du Sud-Ouest s'est relevé à 4.300 T. contre 3.200 au mois de novembre; mais cet accroissement du trafic des viandes abattues a été compensé par une diminution des envois d'animaux vivants. C'est ainsi qu'au départ de la zone non occupée, les expéditions n'ont intéressé que 10.488 wagons contre 12.883 en novembre. Cette baisse est due à l'insuffisance de wagons et au maintien des animaux dans les pâturages. Dans le Nord, dxxxxxfxxxx la situation est restée stationnaire tandis que les expéditions, dans l'Est, ont diminué en raison, non seulement des prélèvements importants effectués sur le cheptel les mois précédents, mais encore du manque de matériel roulant qui oblige les expéditeurs à acheminer le bétail par la route.

Vins.- Les expéditions de vins du Midi et d'Algérie n'ont porté que sur 122.235 T. contre 135.042 en novembre. L'augmentation du trafic de vins du Midi n'ayant pas suffi à compenser la chute massive des expéditions de vins d'Algérie, les Services du Ravitaillement ont décidé d'intégrer dans les vins de consommation courante 2.000.000 hl de vin à appellations d'origine.

Les transports de vins au départ de la Touraine, du Poitou, du Bordelais, se sont accrus (15.007 T. contre 9.347 en novembre); les vins hors taxe de la région de Bordeaux sont recherchés et ont atteint des cours très élevés. Les expéditions de vins de Champagne sont passées de 406 T. en novembre à 1.430 T. par suite du classement des expéditions en détail de vins dans les transports de priorité.

.....

En Bourgogne, le trafic des vins s'est relevé de 1.0[illegible] à 1.6[illegible] T.

Marée.- La situation est restée stationnaire dans le Nord malgré l'importance du trafic des coquillages; la campagne du hareng a commencé, mais elle sera presque exclusivement réservée à la Belgique, au Nord et au Pas-de-Calais.

Confitures.- Le trafic des confitures a marqué un certain progrès en raison du classement de cette marchandise dans les programmes temporaires français. Toutefois, l'insuffisance du matériel n'a pas permis de satisfaire toutes les demandes.

3°) Ravitaillement de la Région Parisienne.

Dans l'ensemble, les réceptions au cours du mois de décembre ont marqué un progrès intéressant sur le mois précédent. Ainsi, les arrivages de lait ont été en augmentation de [illegible]% en raison, d'une part, d'une production accrue par le maintien des animaux dans les herbages, d'autre part, des mesures prises pour intensifier les livraisons et assurer une rémunération suffisante. Le trafic des beurre, fromage et oeufs a augmenté de 18% sur le mois précédent, notamment en ce qui concerne les fromages et les oeufs par suite de l'amélioration du ramassage.

Les réceptions de fruits et légumes se sont accrues de 34% grâce à des expéditions importantes de l'Ouest.

Par contre, le trafic des pommes de terre a diminué de [illegible]% faute de matériel de transport. C'est ainsi que, dans la Région de Chateaulin, 5.000 T. seulement ont été enlevées sur 25.000 T. Les réceptions de viandes abattues ont augmenté de 100%, mais les arrivages de bestiaux ont diminué de [illegible]%. Cette situation est le résultat de la politique actuelle des services de Ravitaillement qui, par suite de l'insuffisance du matériel pour bétail vif, procèdent de plus en plus aux abattages sur place et au transport des viandes abattues.

.....

Le trafic de la marée a fait quelques progrès (6%), intéressant à peu près uniquement les huîtres. Le poisson, par contre, fait de plus en plus défaut, par suite de la réglementation de la pêche et de l'insuffisance des distributions de carburants; celles-ci, en effet, ne permettent à chaque bateau qu'une seule sortie par mois.

Les arrivages de vins ont diminué de 18% sur le mois précédent. Ceux de sel ont marqué un recul de 44% sur novembre, par suite du manque de moyens de transport.

4°) Trafic industriel.

Charbons.- Les transports de charbon se sont, dans l'ensemble, relevés. En zone non occupée le tonnage transporté est passé de 917.797 T. en novembre à 935.495 en décembre, en raison de l'accroissement du nombre des jours ouvrables. Ce tonnage est d'ailleurs inférieur à celui de l'année dernière (1.107.968 T.) Les mines du Centre, de l'Aveyron et du Tarn n'ayant pas eu à souffrir d'une trop grande pénurie de matériel ont pu augmenter leurs chargements. Dans le Nord et le Pas-de-Calais 1.467.300 T. ont été remises au rail contre 1.393.700 en novembre et 1.658.500 en décembre 1941. Les expéditions au départ des bassins de Saône-et-Loire-Nivernais ont également progressé : 164.369 T. contre 152.447 en novembre.

Minerais.- Le trafic des minerais en zone non occupée, notamment dans les Pyrénées, a marqué quelques progrès : 9.825 T. contre 9.456 en novembre, mais est resté très inférieur à celui de l'année dernière (12.875 T.). A Gerzate, le tonnage des minerais d'importation s'est légèrement relevé : 18.000 T. contre 13.700 en novembre. Les bassins de Normandie, Anjou-Bretagne ont expédié 108.400 T. contre 82.840 le mois précédent et 125.110 T. en décembre 1941.

Dans les bassins de Briey, Longwy, Nancy, le trafic a baissé de 943.700 T. en novembre à 807.500 en décembre.

....

Produits industriels. - Le trafic des produits de l'industrie métallurgique en zone non occupée a accusé une régression générale par suite du manque de wagons.

Les tonnages suivants ont été transportés :

- produits ferreux : 14.684 T. contre 19.106 T. en novembre et 29.738 T. l'année dernière;
- aluminium : 480 T. contre I.868 T. xxxxx l'année dernière;
- zinc : 274 T. contre I.869 T. en I94I;
- cuivre : 819 T. contre I.207 l'an dernier.

Au départ du bassin de Rhône-et-Loire I7.788 T. ont été transportées contre I9.34I en novembre et 24.853 en décembre I94I. Cette situation résulte du manque de combustibles et de matières premières et des mesures prises pour réduire les consommations d'électricité.

Dans l'Ouest, les transports de produits métallurgiques ont augmenté par rapport au mois de novembre : 30.000 T. contre I8.000 T. Mais la situation reste cependant peu satisfaisante si on la compare à celle de décembre I938 où la production atteignait 489.000 T.

Dans le Centre et le Sud-Ouest, les transports ont également repris : 6.700 T. contre 6.200 T. encore qu'ils soient nettement inférieurs à ceux de I94I (II.000 T.).

Dans le Nord, la production métallurgique a nettement baissé. Dans le bassin de Valenciennes, 4I.I00 T. ont été remises au rail contre 48.300 en novembre et 46.000 en décembre I94I. La chute de la production, là comme ailleurs, résulte de l'insuffisance des approvisionnements en combustibles et en matières premières. Dans le bassin de Maubeuge, le trafic a porté sur 35.000 T. (45.000 T. en novembre). Dans les deux centres, l'industrie s'est efforcée de faire face au déficit en main-d'oeuvre par l'application de la semaine de 54 heures et l'embauchage de jeunes gens et de femmes.

Dans l'Est, le trafic, au départ du bassin de Longwy, n'a pas varié : 30.000 T. tandis que des progrès ont été enregistrés au départ de Nancy : 28.000 T. contre 22.000. On s'efforce de rendre une certaine activité à l'industrie métallurgique lorraine, car les établisse-

ments n'ont pas été atteints par les mesures destinées à réduire la consommation d'énergie électrique. Mais si la Société des Hauts-Fourneaux de la Chiers a rallumé un haut-fourneau, deux hauts-fourneaux ont été mis en veilleuse dans le bassin de Nancy. En tout cas, et malgré les quelques progrès enregistrés, la situation est loin d'égaler celle d'avant-guerre.

De même, en ce qui concerne le trafic des produits métallurgiques, les expéditions au départ du bassin de Briey se sont élevées à 19.000 t. en décembre 1940, alors qu'elles atteignaient 24.000 t. avant guerre, soit une baisse de 20 %. Au départ du bassin de Longwy, la chute du trafic, par rapport à l'avant-guerre, représente les 2/3 (32.000 T. contre 92.000 T.) tandis qu'à Nancy elle atteint 50 % (28.000 T. au lieu de 50.000 T.).

Textiles. - L'industrie textile a subi une nouvelle régression dans le Nord : 2.697 T. ont été transportées contre 3.064 en novembre et 6.948 T. avant guerre. Cette baisse est due à la disparition progressive des matières premières. Aucun arrivage de coton et de laine n'a été enregistré en décembre et les réceptions de produits de remplacement sont demeurées très faibles; les filatures de coton ont dû, en conséquence, réduire de 50 % le nombre des broches en activité. Les industries de la laine sont privées des approvisionnements importés d'Afrique du Nord, de sorte que pour elles comme pour les industries du coton, l'asphyxie s'accroît à un rythme accéléré.

Seules les filatures de lin ont été relativement privilégiées : les usines d'Armentières travaillent au rythme de 36 à 40 heures par semaine.

Dans l'Est, par suite des mesures prises pour favoriser les envois de détail, le trafic est passé de 466 T. en novembre à 929 T. en décembre. Néanmoins, la situation des textiles vosgiens reste précaire. C'est ainsi que la filature de la Vologne à Lavelines produit en un mois ce qu'elle fabriquait en 4 jours avant la guerre.

....

Industries chimiques. - Les expéditions d'engrais azotés au départ du Sud-Ouest ont marqué un léger recul : 14.000 T. contre 18.700 en novembre et 29.000 en décembre 1941. Les transports de superphosphates, au départ des régions lyonnaise et marseillaise, ont baissé par suite de l'arrêt des arrivées de phosphates nord-africains : 3.900 T. contre 4.700 en novembre et 9.500 avant guerre. Le trafic des phosphates d'importation a été nul, alors qu'il avait dépassé 20.000 T. en novembre. Les envois d'acides sulfurique et chlorhydrique, au départ des régions lyonnaise et marseillaise, sont restés stationnaires (4.600 T.). Dans le Nord, les transports pour le compte des industries chimiques ont légèrement progressé : 28.800 T. contre 25.300 en novembre dernier. Par contre, les expéditions d'engrais ont nettement fléchi : 40.700 T. contre 80.000 T. l'année dernière en raison notamment de l'insuffisance de matériel. Les Etablissements Kuhlmann à La Madeleine ont remis 900 T. au rail contre 9.000 l'année dernière et ceux de Loos 477 T. contre 3.088 en décembre 1941. Par contre, leurs stocks se sont accrus, passant de 70.000 T. en novembre à 90.000 en décembre.

Ainsi, dans l'ensemble, le trafic ferroviaire se ressent d'une nouvelle diminution de l'activité générale en décembre. Nous avons chargé, durant ce mois, 708.558 wagons contre 736.037 en novembre, soit une baisse de 3 %. En fait, la moyenne journalière des wagons chargés n'a été que de 22.860 en décembre contre 24.535 en novembre, marquant ainsi une baisse plus importante de 6 %.

La chute de trafic est encore plus impressionnante si on oppose aux 708.558 wagons chargés le mois dernier, les 913.772 wagons chargés en décembre 1941. La baisse d'une année sur l'autre ressort à 23 %, soit près du quart, et permet d'apprécier l'ampleur de la chute de l'économie nationale en un an.

B.- Trafic de la 3ème semaine.

M. LE RAPPORTEUR. - Le trafic marchandises de la 3ème semaine a été supérieur à celui de la semaine précédente car le

...

nombre de wagons chargés a augmenté de 6,7%. Mais cette augmentation intéresse surtout les wagons entrés chargés (+ 15%) et les transports militaires (+ 13%). Toutefois, les transports commerciaux se sont accrus également de 4,5%.

Ce redressement de la situation, qui résulte d'une amélioration sensible des moyens de traction, a intéressé tous les trafics, notamment celui des houilles. Comme les mines ont, en outre, travaillé le dimanche, la moyenne journalière des chargements est passée de 79.400 T. à 87.700 T.

Le trafic des betteraves seul a marqué un certain recul, mais la campagne touche à sa fin. Au total, la récolte sera de l'ordre de 1.840.700 tonnes, alors qu'elle avait été de 2.368.000 T. l'année dernière.

Les transports de céréales et d'engrais se sont redressés; ces derniers transports accusent encore, par rapport à l'année dernière, une baisse de 27,5%, par suite de la pénurie de wagons couverts. Il a fallu, en effet, réserver au trafic de denrées les wagons couverts qui auraient dû normalement servir au trafic des engrais. Le retard ainsi apporté à la campagne des engrais risque d'être préjudiciable à l'agriculture, et notamment aux semailles de printemps. Le trafic des minerais a accusé une nouvelle baisse. Celui des fruits et légumes s'est redressé : il a intéressé 1.[illegible] wagons, alors qu'il n'avait exigé que 1.846 wagons l'année dernière.

Le <u>trafic-voyageurs</u> est resté important, en légère augmentation sur celui de la semaine correspondante de 1941.

6.- <u>Production hydroélectrique</u>.

La production d'énergie électrique reste satisfaisante. Le débit des cours d'eau étant supérieur à celui de l'année dernière et même à la moyenne habituelle, nous avons pu éviter de tirer sur nos lacs des Pyrénées dont les réserves sont à l'heure actuelle

....

supérieures d'environ 30% à ce qu'elles étaient l'année dernière à pareille époque.

D.- Approvisionnement en combustibles.

M. LE PRESIDENT.- Notre stock de combustibles est resté sensiblement étale. Il atteignait 884.874 T. le 15 janvier et 888.818 T. le 20 janvier.

E.- Situation du parc de matériel.

M. LE PRESIDENT rend compte de la situation du parc de matériel moteur et roulant.

F.- Circulation.

M. BERTHELOT.- La circulation s'est notte ent améliorée cette semaine. Le pourcentage des trains ayant un retard supérieur à 15 minutes est tombé à un niveau qui, s'il n'est pas encore satisfaisant, est acceptable. Il n'est plus que de 16 %, alors qu'il dépassait encore 25 % la semaine précédente.

G°) Trésorerie.

M. FILIPPI.- La situation de notre trésorerie n'appelle pas d'observation particulière. Cette semaine, nous n'avons pas eu l'occasion de constater, de la part de la Société Parisienne de Réescompte, la continuation de sa politique de dénonciation de nos effets : les remboursements n'ont porté que sur 76 M. qui ont été intégralement renouvelés. Nos disponibilités au Trésor public s'élèvent à 4.900 M. environ et nos prévisions pour la fin du mois sont sans changement par rapport à celles que j'ai indiquées la semaine dernière.

M. LE PRESIDENT.- Le cours de nos obligations a légèrement fléchi. Il a suivi la tendance générale qui se manifeste en Bourse depuis quelques jours.

.....

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.- Vous avez reçu le compte rendu de la délégation de pouvoirs : affaires approuvées par le Directeur Général en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués.

- Tarifs généraux pour le transport des marchandises - Art. 9 et 23.

Le premier alinéa de l'article 9 des Tarifs Généraux concernant l'arrondissement des prix stipule que :"les prix des barèmes sont arrondis au décime supérieur lorsque la fraction décimale atteint 5 centimes et au décime inférieur lorsqu'elle n'atteint pas 5 centimes", mais il ne précise pas que les taux servant de base au calcul des frais accessoires doivent être également arrondis au décime.

Cette précision est nécessaire particulièrement dans le cas où un tarif prévoit l'application d'une majoration ou d'une réduction sur les frais accessoires. Plutôt que d'apporter la précision utile dans chacun des tarifs intéressés, la S.N.C.F. propose de modifier en conséquence le texte des trois premiers alinéas de l'article 9 des Tarifs Généraux.

L'article 23 des Tarifs Généraux serait également modifié dans les mêmes conditions.

D'autre part, le 4ème alinéa de l'article 9 des Tarifs Généraux concernant l'arrondissement des prix stipule :"Pour chaque "expéditeur, la taxe de transport, augmentée du droit de timbre "du récépissé et du droit d'enregistrement, est arrondie au "franc supérieur lorsque la fraction atteint 5 décimes et au franc "inférieur lorsqu'elle n'atteint pas 5 décimes. Si l'expédition

.....

"est grevé d'un remboursement ou d'un déboursé, les droits prévus "par les articles 82 et 83 des présents tarifs généraux sont com- "pris dans le taxe de transport avant arrondissement".

Les éléments qui n'ont pas été définis dans cet alinéa ne sont pas compris parmi ceux dont le total est assujetti aux règles de l'arrondissement au franc supérieur ou inférieur.

Ainsi, certains éléments tels que la taxe de désinfection, la taxe de location de tûches et la taxe d'intérêt à la livraison, qui doivent être comptabilisés dans la colonne "transport" de la déclaration d'expédition ne sont incorporés à la taxe de transport qui figure dans cette colonne qu'après arrondissement au franc de ladite taxe.

Il en résulte que la somme inscrite dans la colonne "transport" des écritures et des comptes d'arrivages peut comporter des écarts.

Or, l'avantage principal de l'arrondissement au franc étant de faciliter les opérations des gares et celles des services de vérification des comptes, il importe que cet arrondissement, pour conserver toute sa valeur, ne puisse s'effectuer qu'après avoir totalisé tous les éléments constitutifs susceptibles de figurer dans la colonne "transport" de la déclaration d'expédition.

La S.N.C.F. propose de modifier en conséquence le 2ème alinéa de l'article 9 des Tarifs Généraux.

- Tarif spécial P.V. n° 11, chap. 21 - § II (Tarification commune avec le Chemin de fer de Chauny à Saint-Gobain).-

Addition d'une clause stipulant que les prix prévus à ce paragraphe sont, le cas échéant, appliqués concurremment avec les dispositions du Tarif Spécial P.V. n° 9, chapitre 1er.

Par suite de l'installation d'une usine de poteaux en ciment armé, le Chemin de fer de Chauny à Saint-Gobain est appelé à assurer des transports de marchandises de longueur exceptionnelle.

Or, en l'état actuel de la tarification, les transports de cette nature doivent normalement subir les prix des tarifs intérieurs de chacune des administrations intéressées.

.....

A la demande du Chemin de fer de Chauny à Saint-Gobain, la S.N.C.F. propose de leur étendre, compte tenu des dispositions du tarif spécial T.V. n° 99, chap. 1, le bénéfice de la tarification commune prévue par le chapitre 61, § II, du tarif spécial T.V. n°11.

Le Conseil prend acte de ce compte rendu.

Marchés et Commandes.-

QUESTION III - Marchés et Commandes.-

1°) Marché pour l'élargissement au viaduc sur le Rhône et au viaduc de Genouse du Grand Camp (ligne de Lyon à la frontière suisse).-

M. CHAUVENET.- Ce marché, qui porte sur un montant total de plus de [illegible] F., a donné lieu à un large appel d'offres. [illegible] entreprises ont fait l'objet d'une consultation préalable, [illegible] d'entre elles ont soumissionné et 8 ont remis des propositions, faisant apparaître sur les prix de séries une augmentation de demande de 144 % à 208 %. Il est proposé de traiter avec le moins-disant, dans les conditions que précise la note.

Cette proposition n'appelle pas d'observation. Toutefois, le Service de Contrôle des Marchés a souligné que l'entreprise avec laquelle il serait traité a déjà exécuté et doit exécuter pour le compte de la S.N.C.F. des travaux relativement importants dans la même zone et que, de ce fait, elle était particulièrement bien placée pour remettre une offre avantageuse alors qu'en définitive, il n'y a entre elle et celle qui la suit immédiatement qu'un écart de 4 points. Sans doute, ne saurait-on trouver là motif d'attribuer le marché à ce dernier concurrent. Mais il convient de retenir de la remarque ainsi faite que le Service chargé de diriger et de contrôler l'exécution devra se montrer strict au cas où l'entreprise présenterait, en fin de travaux - comme cela se produit fréquemment - une réclamation fondée sur des difficultés imprévues.

Sous le bénéfice de cette observation, le Conseil approuve le marché.

.....

n°) Approvisionnement en combustibles : régularisation des fournitures de combustibles français (mois de septembre 1942 - 138.[illegible].787 fr 1 ; mois d'octobre 1942 - 147.[illegible].181 fr 5).-

M. LE PRESIDENT.- Le Conseil est saisi, pour régularisation, de deux marchés concernant la fourniture de combustibles français au cours des mois de septembre et d'octobre 1942, sur attributions de l'Office de Répartition des Charbons. Pour le mois de septembre, les livraisons portant sur un tonnage de 350.[illegible]1 T. 5[illegible] pour un montant de 138.[illegible].787 fr 1. Pour le mois d'octobre 1942, les livraisons ont été de 362.[illegible]48 T. 4[illegible] pour un montant de 147.[illegible].181fr5 Ces prix sont ceux des marchés de la S.N.C.F. en vigueur au 1er septembre 1939 majorés des augmentations autorisées par les Pouvoirs Publics.

Le Conseil approuve ces régularisation ces marchés.

Service Commercial.- QUESTION IV - Service Commercial.-

" "

Projets.- QUESTION V - Projets.-

" "

La séance est levée à 1[illegible] heures [illegible]0.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

- MOTEUR DE RECHERCHE -

Séance du 27 janvier 1943

—

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

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

BOUTET
DAYRAS
DEVINAT
FREDAULT
GUTMAN
LIAUD
de TARLE
TIBAUD
[illegible]

Assistent à la séance : M.M. LE BESNERAIS, Directeur Général
BERTHELOT, Directeur Général adjoint
BILLIET, Secrétaire Général

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

M.M. MARCHAL, Commissaire du Gouvernement
RENOU, Commissaire adjoint

Adoption du Procès-Verbal.-

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal.-

M. LE PRESIDENT.- Le Procès-Verbal de la dernière séance appelle-t-il des observations ? Il est adopté.

.....

Comptes rendus.

SECTION II - Comptes rendus.

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

a.- Evolution du trafic au cours du mois de décembre 1942.

M. LE PRESIDENT.- Le trafic, au cours du mois de décembre 1942, a évolué ainsi qu'il suit.

a) Trafic-voyageurs.

Les recettes voyageurs ont dépassé [illegible] M., accusant, par rapport au mois précédent, une augmentation de 18% dus aux déplacements effectués à l'occasion des fêtes de Noël et du Jour de l'An malgré les difficultés et le manque de confort des transports. Par rapport à décembre 1941, l'accroissement des recettes atteint 78% ce qui, compte tenu de l'augmentation des tarifs, correspond à une hausse de trafic de l'ordre de [illegible]. Par rapport à décembre 1938, l'augmentation brute ressort à 178%; compte tenu des majorations de tarifs réalisées depuis la guerre, la plus-value atteint encore 80%. Nous avons donc, en décembre 1942, assuré un trafic voyageurs de 80% plus élevé qu'en période normale, alors que le service des trains a été réduit des 3/4 environ.

En fait, cette augmentation de trafic se répartit inégalement entre les deux zones. Malgré les événements actuels, le trafic en zone non occupée est resté plus important qu'en zone occupée. Par rapport à décembre 1938, et compte tenu des majorations de tarifs, il représente une plus-value de 181% (183% sur le Sud-Ouest, 90% sur le Sud-Est); en zone occupée, l'accroissement de trafic n'a été que de 40% en moyenne. Toutefois, les hausses ont été très importantes sur l'Ouest (+ 78%) et le Sud-Ouest (87%), régions qui offrent, soit les plus longs parcours sans ligne de démarcation ou d'arrêt, soit les plus grandes ressources au point de vue du ravitaillement. Les plus-values ont été moins sensibles sur le Nord (+ 10%) et l'Est (+ 9%). Le Sud-Est, par contre, a enregistré une moins-value de 6% par suite de la suppression des déplacements

.....

touristiques.

Par mature de trafic, cette augmentation se répartit de la façon suivante. Le nombre des abonnements de travail, dans la région Parisienne, ne cesse de croître. Il est, par rapport à 1938, en augmentation de 81% en raison de la régression de la concurrence automobile et des facilités nouvelles que présente la tarification actuelle de ces abonnements. Le nombre des cartes à la semaine distribuées en décembre 1942 a été de 1.042.186, en légère baisse sur celui du mois précédent (1.112.806). Le mouvement voyageurs de grandes lignes, au départ de Paris, a accusé une augmentation de 40% sur l'avant-guerre provenant de l'importance des départs sur l'Ouest (+ 135%), le Nord (+ 88%) et le Sud-Ouest (+ 99%). Pour l'Est et le Sud-Est, les départs ont été respectivement inférieurs de 9 et de 40% à ceux d'avant-guerre.

Le nombre des voyageurs ayant franchi la ligne de démarcation a marqué de nouveaux progrès, surtout dans le sens zone non occupée - zone occupée : 138.208 voyageurs ont franchi la ligne de démarcation du Sud vers le Nord ; 93.816 sont passés de zone occupée en zone non occupée. Le nombre des voyageurs refoulés à la ligne de démarcation a été plutôt faible, inférieur, en moyenne à 1%. A Moulins, le pourcentage des voyageurs refoulés venant de zone non occupée n'a été que de 0,6%.

b) Trafic-marchandises.

1°) Situation générale de l'agriculture.

Dans l'ensemble, la température clémente, sauf dans l'Est où se sont produites quelques chutes de neige, a favorisé les travaux agricoles, notamment les travaux d'automne et les labours qui, en général, sont suspendus à cette époque. Mais les agriculteurs se plaignent très vivement du défaut de main-d'oeuvre résultant du maintien de nombreux agriculteurs en captivité et de l'abandon des campagnes par les ouvriers agricoles attirés par les hauts salaires de l'industrie ou du travail en forêt, de l'insuffisance d'engrais que la suppression des arrivages de phosphates d'Afrique

.....

du Nord va encore accroître, de la pénurie de produits ferreux e cuivre, notamment de clous à ferrer les animaux, des difficultés de transport consécutives à la diminution des attelages et à la réduction des allocations en carburants, de la presque impossibilité de réparer les machines agricoles, enfin, de la diminution de la production de matières dans la Métropole.

En ce qui concerne les céréales, les surfaces ensemencées en blé sont en diminution dans l'Ouest, le Nord et l'Est, soit par manque de moyens de travail, soit par suite de l'extension de la culture des avoines. L'état des ensemencements est satisfaisant : blés et avoines ont belle apparence, et sont vigoureux, bien qu'un peu clairs par endroits par suite de l'appauvrissement des terres.

L'arrachage des betteraves s'est terminé dans de bonnes conditions grâce à la température. Les transports, en bonne voie d'achèvement, ne seront cependant terminés que vers la fin de janvier; ce mois de retard n'aura pas de conséquences graves en raison de la température. Le volume de la récolte s'avère, dans l'ensemble, inférieur à celui de l'année dernière et la densité, évaluée en moyenne de 6 à 6%, apparaît finalement plus faible qu'on ne l'avait pensé au début de la campagne.

L'enlèvement des pommes de terre s'effectue lentement en Bretagne, par suite de l'insuffisance de matériel, de sorte que des stocks importants sont encore immobilisés chez les producteurs. Dans le Midi, les plantations de pommes de terre se sont largement développées grâce à des arrivages de plants en provenance notamment de Hollande et de Bretagne. De plus, un lot important de plants destiné à l'Afrique du Nord a été bloqué à Marseille et distribué dans la Vallée du Rhône.

La récolte de topinambours dans le Limousin est estimée à 100.000 T. environ. Malheureusement, on tend de plus en plus à utiliser cette plante dans l'industrie au lieu de s'en servir pour l'alimentation des animaux. C'est ainsi que, dans l'Ouest,

.....

plusieurs distilleries de pommes ont été transformées en distillerie de topinambours.

La production de légumes est en progression sensible, notamment dans le Nord, où les cultures maraîchères aux abords des villes ont pris une grande extension. Dans l'Aube, les choucrouteries travaillent à plein rendement. La campagne des choux-fleurs à Saint-Malo a produit 7.400 T. contre 9.000 l'année dernière. Celle des choux-fleurs du Léon, qui va commencer, sera vraisemblablement analogue à celle de l'an passé (18.000 T.). L'Ouest a fourni de très grosses quantités de légumes d'hiver, carottes, navets, choux-fleurs. Ainsi, Saint-Pol-de-Léon a expédié 12.000 T. de légumes alors qu'il n'effectuait aucun envoi en temps de paix, et Saint-Malo a expédié 5.000 T.

La culture des plantes oléagineuses, jugée par les agriculteurs moins rémunératrice que celles des céréales, des pommes de terre ou des betteraves, n'a fait aucun progrès. Les surfaces emblavées ne se sont pas accrues et nombre de Préfets ont dû procéder par voie d'impositions, notamment dans l'Ouest, où ces impositions s'avèrent assez lourdes. Ainsi, en Seine-Inférieure, 3.500 ha ont dû être ensemencés en colza d'hiver et la Préfecture a exigé qu'une surface au moins égale soit réservée à la culture d'oeillette. Dans la Charente, la Préfecture a imposé que les surfaces emblavées soient portées de 450 ha en hiver à 3.800 au printemps.

Les travaux de la vigne ont commencé, mais à un rythme ralenti par suite de la pénurie de main-d'oeuvre et d'attelages. Les vignerons craignent, par ailleurs, le manque d'engrais.

En ce qui concerne l'élevage, l'absence des froids a permis de maintenir longtemps dans les pâturages le cheptel bovin. L'économie ainsi réalisée sur l'alimentation d'hiver a mis fin aux ventes massives d'animaux. Toutefois, la sous-alimentation réagit sur l'état du bétail, de sorte que le poids moyen de viande abattue par bête décroît constamment.

....

Le cheptel ovin est en forte augmentation par suite des facilités d'abattage clandestin.

L'élevage industriel des porcs a pratiquement disparu par suite du manque d'alimentation appropriée et du taux peu élevé des taxes officielles. Néanmoins, le nombre des porcs constituant l'élevage familial est en augmentation là où s'offrent des possibilités de nourriture, notamment en Bretagne. La pénurie des chevaux va croissant. De plus, l'état sanitaire des bêtes est peu satisfaisant, en raison des efforts qui leur sont demandés et de leur sous-alimentation. Les prix pratiqués sont en forte hausse.

2°) Trafic agricole.

Le trafic agricole au cours du mois de décembre a suivi les fluctuations de la production et du marché.

Fruits et légumes.- Les expéditions de fruits et de légumes au départ de la Vallée du Rhône et de la Provence ont été en forte régression sur celles du mois précédent : 4.935 T. contre 10.037. Elles ont été, en outre, nettement inférieures à celles de l'an passé (7.300 T.) et à celles du temps de paix (8.600 T.). Cette baisse est due au blocage des châtaîgnes, notamment dans l'Ardèche, et à l'extension de la consommation locale de la culture maraîchère.

Les événements d'Afrique ont entraîné la disparition des importations de primeurs de Marseille.

Le trafic des légumes au départ du Sud-Ouest s'est légèrement relevé : 11.113 T. contre 8.697 T. en novembre. Il est resté identique à celui de l'année dernière. Au départ de la Bourgogne 1.356 T. ont été transportées contre 3.806 T. en novembre.

Betteraves.- La campagne des betteraves dans le Midi s'est terminée en décembre où 18.300 T. ont été transportées contre 85.000 en novembre. Dans le Sud-Ouest, la campagne a donné des résultats inférieurs à ceux de 1941 (186.000 T. contre 178.300 en novembre et 243.800 en 1939). Dans l'Ouest, la récolte a été

.....

moyenne, comparable à celle de 1938 (281.000 T.). Dans le Nord, les transports, qui se termineront fin janvier, ont porté, en décembre, sur 120.358 T. contre 138.618 l'an dernier et 208.113 avant guerre.

Viandes abattues et animaux vivants - Le tonnage des viandes abattues remis au départ des centres expéditeurs du Sud-Ouest s'est relevé à 4.300 T. contre 3.200 au mois de novembre; mais cet accroissement du trafic des viandes abattues a été compensé par une diminution des envois d'animaux vivants. C'est ainsi qu'au départ de la zone non occupée, les expéditions n'ont intéressé que 10.408 wagons contre 12.603 en novembre. Cette baisse est due à l'insuffisance de wagons et au maintien des animaux dans les pâturages. Dans le Nord, ~~xxxxxxxxx~~ la situation est restée stationnaire tandis que les expéditions, dans l'Est, ont diminué en raison, non seulement des prélèvements importants effectués sur le cheptel les mois précédents, mais encore du manque de matériel roulant qui oblige les expéditeurs à acheminer le bétail par la route.

Vins.- Les expéditions de vins du Midi et d'Algérie n'ont porté que sur 188.083 T. contre 126.042 en novembre. L'augmentation du trafic de vins du Midi n'ayant pas suffi à compenser la chute massive des expéditions de vins d'Algérie, les Services du Ravitaillement ont décidé d'intégrer dans les vins de consommation courante 2.000.000 hl de vin à appellations d'origine.

Les transports de vins au départ de la Touraine, du Poitou, du Bordelais, se sont accrus (15.067 T. contre 9.347 en novembre); les vins hors taxe de la région de Bordeaux sont recherchés et ont atteint des cours très élevés. Les expéditions de vins de Champagne sont passées de 406 T. en novembre à 1.470 T. par suite du classement des expéditions en détail de vins dans les transports de priorité.

.....

En Bourgogne, le trafic des vins s'est relevé de 1.[illegible] à 1.[illegible] T.

Marée.- La situation est restée stationnaire dans le Nord malgré l'importance du trafic des coquillages; la campagne du hareng a commencé, mais elle sera presque exclusivement réservée à la Belgique, au Nord et au Pas-de-Calais.

Confitures.- Le trafic des confitures a marqué un certain progrès en raison du classement de cette marchandise dans les programmes temporaires français. Toutefois, l'insuffisance du matériel n'a pas permis de satisfaire toutes les demandes.

3°) Ravitaillement de la Région Parisienne.

Dans l'ensemble, les réceptions au cours du mois de décembre ont marqué un progrès intéressant sur le mois précédent. Ainsi, les arrivages de lait ont été en augmentation de [illegible] en raison, d'une part, d'une production accrue par le maintien des animaux dans les herbages, d'autre part, des mesures prises pour intensifier les livraisons et assurer une rémunération suffisante. Le trafic des beurre, fromage et oeufs a augmenté de 18% sur le mois précédent, notamment en ce qui concerne les fromages et les oeufs par suite de l'amélioration du ramassage.

Les réceptions de fruits et légumes se sont accrues de [illegible] grâce à des expéditions importantes de l'Ouest.

Par contre, le trafic des pommes de terre a diminué de [illegible]% faute de matériel de transport. C'est ainsi que, dans la Région de Chateaulin, 5.000 T. seulement ont été enlevées sur 23.000 T.

Les réceptions de viandes abattues ont augmenté de 100%, mais les arrivages de bestiaux ont diminué de [illegible]%. Cette situation est le résultat de la politique actuelle des services de Ravitaillement qui, par suite de l'insuffisance du matériel pour bétail vif, procèdent de plus en plus aux abattages sur place et au transport des viandes abattues.

.....

Le trafic de la marée a fait quelques progrès (8%), intéressant à peu près uniquement les huîtres. Le poisson, par contre, fait de plus en plus défaut, par suite de la réglementation de la pêche et de l'insuffisance des distributions de carburants; celles-ci, en effet, ne permettent à chaque bateau qu'une seule sortie par mois.

Les arrivages de vins ont diminué de 18% sur le mois précédent. Ceux de sel ont marqué un recul de 44% sur novembre, par suite du manque de moyens de transport.

4°) Trafic industriel.

Charbons.- Les transports de charbon se sont, dans l'ensemble, relevés. En zone non occupée le tonnage transporté est passé de 917.787 T. en novembre à 935.495 en décembre, en raison de l'accroissement du nombre des jours ouvrables. Ce tonnage est d'ailleurs inférieur à celui de l'année dernière (1.107.968 T.) Les mines du Centre, de l'Aveyron et du Tarn n'ayant pas eu à souffrir d'une trop grande pénurie de matériel ont pu augmenter leurs chargements. Dans le Nord et le Pas-de-Calais 1.467.300 T. ont été remises au rail contre 1.398.700 en novembre et 1.659.500 en décembre 1941. Les expéditions au départ des bassins de Saône-et-Loire-Nivernais ont également progressé : 164.369 T. contre 152.467 en novembre.

Minerais.- Le trafic des minerais en zone non occupée, notamment dans les Pyrénées, a marqué quelques progrès : 9.685 T. contre 9.486 en novembre, mais est resté très inférieur à celui de l'année dernière (13.825 T.). A Caronte, le tonnage des minerais d'importation s'est légèrement relevé : 18.000 T. contre 13.700 en novembre. Les bassins de Normandie, Anjou-Bretagne ont expédié 100.400 T. contre 82.640 le mois précédent et 138.110 T. en décembre 1941.

Dans les bassins de Briey, Longwy, Nancy, le trafic a baissé de 843.700 T. en novembre à 807.800 en décembre.

....

Produits industriels. - Le trafic des produits de l'industrie métallurgique en zone non occupée a accusé une régression générale par suite du manque de wagons.

Les tonnages suivants ont été transportés :

- produits ferreux : 14.684 T. contre 19.106 T. en novembre et 29.745 T. l'année dernière;
- aluminium : 450 T. contre I.865 T. xxxxx l'année dernière;
- zinc : 274 T. contre I.869 T. en I94I;
- cuivre : 518 T. contre I.807 l'an dernier.

Au départ du bassin de Rhône-et-Loire I7.792 T. ont été transportées contre I9.54I en novembre et 24.553 en décembre I94I. Cette situation résulte du manque de combustibles et de matières premières et des mesures prises pour réduire les consommations d'électricité.

Dans l'Ouest, les transports de produits métallurgiques ont augmenté par rapport au mois de novembre : 30.000 T. contre 18.000 T. Mais la situation reste cependant peu satisfaisante si on la compare à celle de décembre I939 où la production atteignait 480.000 T.

Dans le Centre et le Sud-Ouest, les transports ont également repris : 6.700 T. contre 6.200 T. encore qu'ils soient nettement inférieurs à ceux de I94I (II.000 T.).

Dans le Nord, la production métallurgique a nettement baissé. Dans le bassin de Valenciennes, 4I.500 T. ont été remises au rail contre 45.300 en novembre et 46.000 en décembre I94I. La chute de la production, là comme ailleurs, résulte de l'insuffisance des approvisionnements en combustibles et en matières premières. Dans le bassin de Maubeuge, le trafic a porté sur 35.000 T. (48.000 T. en novembre). Dans les deux centres, l'industrie s'est efforcée de faire face au déficit en main-d'oeuvre par l'application de la semaine de 54 heures et l'embauchage de jeunes gens et de femmes.

Dans l'Est, le trafic, au départ du bassin de Longwy, n'a pas varié : 38.000 T. tandis que des progrès ont été enregistrés au départ de Nancy : 25.000 T. contre 22.000. On s'efforce de rendre une certaine activité à l'industrie métallurgique lorraine, car les établisse-

ments n'ont pas été atteints par les mesures destinées à réduire la consommation d'énergie électrique. Mais si la Société des Hauts-Fourneaux de la Chiers a rallumé un haut-fourneau, deux hauts-fourneaux ont été mis en veilleuse dans le bassin de Nancy. En tout cas, et malgré les quelques progrès enregistrés, la situation est loin d'égaler celle d'avant-guerre.

De même, en ce qui concerne le trafic des produits métallurgiques, les expéditions au départ du bassin de Briey se sont élevées à 19.000 t. en décembre 1942, alors qu'elles atteignaient 34.000 t. avant guerre, soit une baisse de 22 %. Au départ du bassin de Longwy, la chute du trafic, par rapport à l'avant-guerre, représente les 2/3 (32.000 T. contre 98.000 T.) tandis qu'à Nancy elle atteint 50 % (25.000 T. au lieu de 50.000 T.).

Textiles. - L'industrie textile a subi une nouvelle régression dans le Nord : 2.697 T. ont été transportées contre 3.064 en novembre et 8.946 T. avant guerre. Cette baisse est due à la disparition progressive des matières premières. Aucun arrivage de coton et de laine n'a été enregistré en décembre et les réceptions de produits de remplacement sont demeurées très faibles; les filatures de coton ont dû, en conséquence, réduire de 80 % le nombre des broches en activité. Les industries de la laine sont privées des approvisionnements importés d'Afrique du Nord, de sorte que pour elles comme pour les industries du coton, l'asphyxie s'accroît à un rythme accéléré.

Seules les filatures de lin ont été relativement privilégiées : les usines d'Armentières travaillent au rythme de 36 à 40 heures par semaine.

Dans l'Est, par suite des mesures prises pour favoriser les envois de détail, le trafic est passé de 468 T. en novembre à 986 T. en décembre. Néanmoins, la situation des textiles vosgiens reste précaire. C'est ainsi que la filature de la Velogne à Lavelines produit en un mois ce qu'elle fabriquait en 4 jours avant la guerre.

....

Industries chimiques. - Les expéditions d'engrais azotés au départ du Sud-Ouest ont marqué un léger recul : 14.000 T. contre 18.700 en novembre et 89.000 en décembre 1941. Les transports de superphosphates, au départ des régions lyonnaise et marseillaise, ont baissé par suite de l'arrêt des arrivées de phosphates nord-africains : 2.900 T. contre 4.700 en novembre et 9.800 avant guerre. Le trafic des phosphates d'importation a été nul, alors qu'il avait dépassé 20.000 T. en novembre. Les envois d'acides sulfurique et chlorhydrique, au départ des régions lyonnaise et marseillaise, sont restés stationnaires (4.600 T.). Dans le Nord, les transports pour le compte des industries chimiques ont légèrement progressé : 26.800 T. contre 25.300 en novembre dernier. Par contre, les expéditions d'engrais ont nettement fléchi : 40.700 T. contre 80.000 T. l'année dernière en raison notamment de l'insuffisance de matériel. Les Etablissements Kuhlmann à La Madeleine ont remis 900 T. au rail contre 9.000 l'année dernière et ceux de Loos 477 T. contre 3.000 en décembre 1941. Par contre, leurs stocks se sont accrus, passant de 70.000 T. en novembre à 90.000 en décembre.

Ainsi, dans l'ensemble, le trafic ferroviaire se ressent d'une nouvelle diminution de l'activité générale en décembre. Nous avons chargé, durant ce mois, 702.559 wagons contre 736.037 en novembre, soit une baisse de 5 %. En fait, la moyenne journalière des wagons chargés n'a été que de 22.663 en décembre contre 24.533 en novembre, marquant ainsi une baisse plus importante de 8 %.

La chute du trafic est encore plus impressionnante si on oppose aux 702.559 wagons chargés le mois dernier les 913.772 wagons chargés en décembre 1941. La baisse d'une année sur l'autre ressort à 23 %, soit près du quart, et permet d'apprécier l'ampleur de la chute de l'économie nationale en un an.

B.- Trafic de la 3ème semaine.

M. LE [illegible]. - Le trafic marchandises de la 3ème semaine a été supérieur à celui de la semaine précédente car le

....

nombre de wagons chargés a augmenté de 6,7%. Mais cette augmentation intéresse surtout les wagons ent ès chargés (+ 13%) et les transports militaires (+ 15%). Toutefois, les transports commerciaux se sont accrus également de 4,3%.

Ce redressement de la situation, qui résulte d'une amélioration sensible des moyens de traction, a intéressé tous les trafics, notamment celui des houilles. Comme les mines ont, en outre, travaillé le dimanche, la moyenne journalière des chargements est passée de 79.400 T. à 87.700 T.

Le trafic des betteraves seul a marqué un certain recul, mais la campagne touche à sa fin. Au total, la récolte sera de l'ordre de 1.840.700 tonnes, alors qu'elle avait été de 2.368.600 T. l'année dernière.

Les transports de céréales et d'engrais se sont redressés; ces derniers transports accusent encore, par rapport à l'année dernière, une baisse de 37,9%, par suite de la pénurie de wagons couverts. Il a fallu, en effet, réserver au trafic de denrées les wagons couverts qui auraient dû normalement servir au trafic des engrais. Le retard ainsi apporté à la campagne des engrais risque d'être préjudiciable à l'agriculture, et notamment aux semailles de printemps. Le trafic des minerais a accusé une nouvelle baisse. Celui des fruits et légumes s'est redressé : il a intéressé 1.833 wagons, alors qu'il n'avait exigé que 1.344 wagons l'année dernière.

Le <u>trafic-voyageurs</u> est resté important, en légère augmentation sur celui de la semaine correspondante de 1941.

C.- <u>Production hydroélectrique</u>.

La production d'énergie électrique reste satisfaisante. Le débit des cours d'eau étant supérieur à celui de l'année dernière et même à la moyenne habituelle, nous avons pu éviter de tirer sur nos lacs des Pyrénées dont les réserves sont à l'heure actuelle

....

supérieures d'environ 30% à ce qu'elles étaient l'année dernière à pareille époque.

D.- Approvisionnement en combustibles.

M. LE PRESIDENT.- Notre stock de combustibles est resté sensiblement étale. Il atteignait 284.824 T. le 15 janvier et 288.810 T. le 20 janvier.

E.- Situation du parc de matériel.

M. LE PRESIDENT rend compte de la situation du parc de matériel moteur et roulant.

F.- Circulation.

M. BOUTELOT.- La circulation s'est nettement améliorée cette semaine. Le pourcentage des trains ayant un retard supérieur à 15 minutes est tombé à un niveau qui, s'il n'est pas encore satisfaisant, est acceptable. Il n'est plus que de 18%, alors qu'il dépassait encore 25% la semaine précédente.

G°) Trésorerie.

M. FILIPPI.- La situation de notre trésorerie n'appelle pas d'observation particulière. Cette semaine, nous n'avons pas eu l'occasion de constater, de la part de la Société Parisienne de Réescompte, la continuation de sa politique de dénonciation de nos effets : les remboursements n'ont porté que sur 76 M. qui ont été intégralement renouvelés. Nos disponibilités au Trésor Public s'élèvent à 6.000 M. environ et nos prévisions pour la fin du mois sont sans changement par rapport à celles que j'ai indiquées la semaine dernière.

M. LE PRESIDENT.- Le cours de nos obligations a légèrement fléchi. Il a suivi la tendance générale qui se manifeste en Bourse depuis quelques jours.

.....

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.- Vous avez reçu le compte rendu de la délégation de pouvoirs : affaires approuvées par le Directeur Général en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués.

- Tarifs généraux pour le transport des marchandises - Art. 9 et 23.

Le premier alinéa de l'article 9 des Tarifs Généraux concernant l'arrondissement des prix stipule que :"les prix des barèmes sont arrondis au décime supérieur lorsque la fraction décimale atteint 5 centimes et au décime inférieur lorsqu'elle n'atteint pas 5 centimes", mais il ne précise pas que les taux servant de base au calcul des frais accessoires doivent être également arrondis au décime.

Cette précision est nécessaire particulièrement dans le cas où un tarif prévoit l'application d'une majoration ou d'une réduction sur les frais accessoires. Plutôt que d'apporter la précision utile dans chacun des tarifs intéressés, la S.N.C.F. propose de modifier en conséquence le texte des trois premiers alinéas de l'article 9 des Tarifs Généraux.

L'article 23 des Tarifs Généraux serait également modifié dans les mêmes conditions.

D'autre part, le 4ème alinéa de l'article 9 des Tarifs Généraux concernant l'arrondissement des prix stipule :"pour chaque "expéditeur, la taxe de transport, augmentée du droit de timbre "du récépissé et du droit d'enregistrement, est arrondie au "franc supérieur lorsque la fraction atteint 5 décimes et au franc "inférieur lorsqu'elle n'atteint pas 5 décimes. Si l'expédition

.....

"est grevé d'un remboursement ou d'un déboursé, les droits prévus "par les articles 10 et 13 des présents tarifs généraux sont compris dans le taxe de transport avant arrondissement".

Les éléments qui n'ont pas été définis dans cet alinéa ne sont pas compris parmi ceux dont le total est assujetti aux règles de l'arrondissement au franc supérieur ou inférieur.

Ainsi, certains éléments tels que la taxe de désinfection, la taxe de location de bâches et la taxe d'intérêt à la livraison, qui doivent être comptabilisés dans la colonne "transport" de la déclaration d'expédition ne sont incorporés à la taxe de transport qui figure dans cette colonne qu'après arrondissement au franc de ladite taxe.

Il en résulte que la somme inscrite dans la colonne "transport" des écritures et des comptes d'arrivages peut comporter des décimes.

Or, l'avantage principal de l'arrondissement au franc étant de faciliter les opérations des gares et celles des services de vérification des comptes, il importe que cet arrondissement, pour conserver toute sa valeur, ne puisse s'effectuer qu'après avoir totalisé tous les éléments constitutifs susceptibles de figurer dans la colonne "transport" de la déclaration d'expédition.

La S.N.C.F. propose de modifier en conséquence le 4ème alinéa de l'article 9 des Tarifs Généraux.

- Tarif spécial P.V. n° 11, chap. 31 - § II (Tarification commune avec le Chemin de fer de Chauny à Saint-Gobain).-

Addition d'une clause stipulant que les prix prévus à ce paragraphe sont, le cas échéant, appliqués concurremment avec les dispositions du Tarif Spécial P.V. n° 19, chapitre 1er.

Par suite de l'installation d'une usine de potasse en climent armé, le Chemin de fer de Chauny à Saint-Gobain est appelé à assurer des transports de marchandises de longueur exceptionnelle.

Or, en l'état actuel de la tarification, les transports de cette nature doivent normalement subir les prix des tarifs intérieurs de chacune des administrations intéressées.

.....

à la demande du Chemin de fer de Chauny à Saint-Gobain, la S.N.C.F. propose de leur étendre, compte tenu des dispositions du tarif spécial T.V. n° [illegible], chap. I, le bénéfice de la tarification commune prévue par le chapitre XI, § II, du tarif spécial T.V. n° 11.

Le Conseil prend acte de ce compte rendu.

Marchés et Commandes.-

SECTION III - Marchés et Commandes.-

1°) Marché pour l'élargissement du viaduc sur le Rhône et du viaduc de décharge du Grand Canal (ligne de Lyon à la frontière suisse).-

M. GUILLAUMAT.- Ce marché, qui porte sur un montant total de plus de [illegible] F., a donné lieu à un large appel d'offres. [illegible] entreprises ont fait l'objet d'une consultation préalable, [illegible] d'entre elles ont soumissionné et 8 ont remis des propositions, faisant apparaître sur les prix de séries une augmentation échelonnée de 14% à 200 %. Il est proposé de traiter avec la moins-disante, dans les conditions que précise la note.

Cette proposition n'appelle pas d'observation. Toutefois, le Service du Contrôle des Marchés a souligné que l'entreprise avec laquelle il serait traité a déjà exécuté et doit exécuter pour le compte de la S.N.C.F. des travaux relativement importants dans la même zone et que, de ce fait, elle était particulièrement bien placée pour remettre une offre avantageuse alors qu'en définitive, il n'y a entre elle et celle qui la suit immédiatement qu'un écart de 4 points. Sans doute, ne saurait-on trouver là motif d'attribuer le marché à ce dernier concurrent. Mais il convient de retenir de la remarque ainsi faite que le Service chargé de diriger et de contrôler l'exécution devra se montrer strict au cas où l'entreprise présenterait, en fin de travaux - comme cela se produit fréquemment une réclamation fondée sur des difficultés imprévues.

Sous le bénéfice de cette observation, le Conseil approuve le marché.

.....

8°) Approvisionnement en combustibles : régularisation des fournitures de combustibles français (mois de septembre 1948 - 138.948.797 fr 1 ; mois d'octobre 1948 - 147.007.181 fr 5).-

M. LE PRESIDENT.- Le Conseil est saisi, pour régularisation, de deux marchés concernant la fourniture de combustibles français au cours des mois de septembre et d'octobre 1948, sur attributions de l'Office de Répartition du Charbon. Pour le mois de septembre, les livraisons portant sur un tonnage de 880.961 T. 468 pour un montant de 138.948.797 fr 1. Pour le mois d'octobre 1948, les livraisons ont été de 888.348 T. 416 pour un montant de 147.007.181 fr 5. Ces prix sont ceux des marchés de la S.N.C.F. en vigueur au 1er septembre 1948 majorés des augmentations autorisées par les Pouvoirs publics.

Le Conseil approuve en régularisation ces marchés.

Service Commercial.- QUESTION IV - Service Commercial.-

" "

Projets.- QUESTION V - Projets.-

" "

La séance est levée à 10 heures 30.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

- NOTES DE SEANCE -

Séance du 27 janvier 1943

—

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
BERTHELOT, Directeur Général adjoint
FILIPPI, Secrétaire Général

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

M.M. MORANE, Commissaire du Gouvernement
RENDU, Commissaire adjoint

Adoption du Procès-Verbal.-

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal.-

M. LE PRESIDENT.- Le Procès-Verbal de la dernière séance appelle-t-il des observations ? Il est adopté.

.....

Comptes rendus.

SECTION II - Comptes rendus.

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

A.- Evolution du trafic au cours du mois de décembre 1943.

a. LE TRAFIC.- Le trafic, au cours du mois de décembre 1943, a évolué ainsi qu'il suit.

a) Trafic-voyageurs.

Les recettes voyageurs ont dépassé 82? M., accusant, par rapport au mois précédent, une augmentation de 18% due aux déplacements effectués à l'occasion des fêtes de Noël et du Jour de l'An malgré les difficultés et le manque de confort des transports. Par rapport à décembre 1941, l'accroissement des recettes atteint 72% ce qui, compte tenu de l'augmentation des tarifs, correspond à une hausse de trafic de l'ordre de 30%. Par rapport à décembre 1938, l'augmentation brute ressort à 178%; compte tenu des majorations de tarifs réalisées depuis la guerre, la plus-value atteint encore 80%. Nous avons donc, en décembre 1943, assuré un trafic voyageurs de 80% plus élevé qu'en période normale, alors que le service des trains a été réduit des 3/4 environ.

En fait, cette augmentation de trafic se répartit inégalement entre les deux zones. Malgré les événements actuels, le trafic en zone non occupée est resté plus important qu'en zone occupée. Par rapport à décembre 1938, et compte tenu des majorations de tarifs, il représente une plus-value de 101% (123% sur le Sud-Ouest, 90% sur le Sud-Est); en zone occupée, l'accroissement de trafic n'a été que de 40% en moyenne. Toutefois, les hausses ont été très importantes sur l'Ouest (+ 78%) et le Sud-Ouest (67%), Régions qui offrent, soit les plus longs parcours sans ligne de démarcation ou d'arrêt, soit les plus grandes ressources au point de vue du ravitaillement. Les plus-values ont été moins sensibles sur le Nord (+ 19%) et l'Est (+ 9%). Le Sud-Est, par contre, a enregistré une moins-value de 6% par suite de la suppression des déplacements

.....

touristiques.

Par nature de trafic, cette augmentation se répartit de la façon suivante. Le nombre des abonnements de travail, dans la Région Parisienne, ne cesse de croître. Il est, par rapport à 19[illegible] en augmentation de 81% en raison de la régression de la concurrence automobile et des facilités nouvelles que présente la tarification actuelle de ces abonnements. Le nombre des cartes à la semaine distribuées en décembre 1942 a été de 1.042.184, en légère baisse sur celui du mois précédent (1.118.[illegible]). Le mouvement voyageurs de grandes lignes, au départ de Paris, a accusé une augmentation de 40% sur l'avant-guerre provenant de l'importance des départs sur l'Ouest (+ 135%), le Nord (+ [illegible]) et le Sud-Ouest (+ 69%). Pour l'Est et le Sud-Est, les départs ont été respectivement inférieurs de 9 et de 40% à ceux d'avant-guerre.

Le nombre des voyageurs ayant franchi la ligne de démarcation a marqué de nouveaux progrès, surtout dans le sens zone non occupée - zone occupée : 138.[illegible] voyageurs ont franchi la ligne de démarcation du Sud vers le Nord ; 86.[illegible] sont passés de zone occupée en zone non occupée. Le nombre des voyageurs refoulés à la ligne de démarcation a été plutôt faible, inférieur, en moyenne à 1%. A Moulins, le pourcentage des voyageurs refoulés venant de zone non occupée n'a été que de 0,4%.

b) Trafic-marchandises.

1°) Situation générale de l'agriculture.

Dans l'ensemble, la température clémente, sauf dans l'Est où se sont produites quelques chutes de neige, a favorisé les travaux agricoles, notamment les travaux d'automne et les labours qui, en général, sont suspendus à cette époque. Mais les agriculteurs se plaignent très vivement du défaut de main-d'oeuvre résultant du maintien de nombreux agriculteurs en captivité et de l'abandon des campagnes par les ouvriers agricoles attirés par les hauts salaires de l'industrie ou du travail en forêt, de l'insuffisance d'engrais que la suppression des arrivages de phosphates d'Afrique

.....

du Nord va encore accroître, de la pénurie de produits ferreux et de cuivre, notamment de clous à ferrer les animaux, des difficultés de transport consécutives à la diminution des attelages et à la réduction des allocations en carburants, de la presque impossibilité de réparer les machines agricoles, enfin, de la diminution de la production de matières dans la Métropole.

En ce qui concerne les céréales, les surfaces ensemencées en blé sont en diminution dans l'Ouest, le Nord et l'Est, soit par manque de moyens de travail, soit par suite de l'extension de la culture des avoines. L'état des ensemencements est satisfaisant : blés et avoines ont belle apparence, et sont vigoureux, bien qu'un peu clairs par endroits par suite de l'appauvrissement des terres.

L'arrachage des betteraves s'est terminé dans de bonnes conditions grâce à la température. Les transports, en bonne voie d'achèvement, ne seront cependant terminés que vers la fin de janvier; ce mois de retard n'aura pas de conséquences graves en raison de la température. Le volume de la récolte s'avère, dans l'ensemble, inférieur à celui de l'année dernière et la densité, évaluée en moyenne de 6 à 8%, apparaît finalement plus faible qu'on ne l'avait pensé au début de la campagne.

L'enlèvement des pommes de terre s'effectue lentement en Bretagne, par suite de l'insuffisance de matériel, de sorte que des stocks importants sont encore immobilisés chez les producteurs. Dans le Midi, les plantations de pommes de terre se sont largement développées grâce à des arrivages de plants en provenance notamment de Hollande et de Bretagne. De plus, un lot important de plants destiné à l'Afrique du Nord a été bloqué à Marseille et distribué dans la Vallée du Rhône.

La récolte de topinambours dans le Limousin est estimée à 100.000 T. environ. Malheureusement, on tend de plus en plus à utiliser cette plante dans l'industrie au lieu de s'en servir pour l'alimentation des animaux. C'est ainsi que, dans l'Ouest,

.....

plusieurs distilleries de pommes ont été transformées en distillerie de topinambours.

La production de légumes est en progression sensible, notamment dans le Nord, où les cultures maraîchères aux abords des villes ont pris une grande extension. Dans l'Aube, les choucreuteries travaillent à plein rendement. La campagne des choux-fleurs à Saint-Malo a produit 7.400 T. contre 5.000 l'année dernière. Celle des choux-fleurs du Léon, qui va commencer, sera vraisemblablement analogue à celle de l'an passé (15.000 T.). L'Ouest a fourni de très grosses quantités de légumes d'hiver, carottes, navets, choux-fleurs. Ainsi, Saint-Pol-de-Léon a expédié 12.000 T. de légumes alors qu'il n'effectuait aucun envoi en temps de paix, et Saint-Malo a expédié 5.000 T.

La culture des plantes oléagineuses, jugée par les agriculteurs moins rémunératrice que celles des céréales, des pommes de terre ou des betteraves, n'a fait aucun progrès. Les surfaces emblavées ne se sont pas accrues et nombre de Préfets ont dû procéder par voie d'impositions, notamment dans l'Ouest, où ces impositions s'avèrent assez lourdes. Ainsi, en Seine-Inférieure, 30.000 ha ont dû être ensemencés en colza d'hiver et la Préfecture a exigé qu'une surface au moins égale soit réservée à la culture d'oeillette. Dans la Charente, la Préfecture a imposé que les surfaces emblavées soient portées de 400 ha en hiver à 3.000 au printemps.

Les travaux de la vigne ont commencé, mais à un rythme ralenti par suite de la pénurie de main-d'oeuvre et d'attelages. Les vignerons craignent, par ailleurs, le manque d'engrais.

En ce qui concerne l'élevage, l'absence des froids a permis de maintenir longtemps dans les pâturages le cheptel bovin. L'économie ainsi réalisée sur l'alimentation d'hiver a mis fin aux ventes massives d'animaux. Toutefois, la sous-alimentation réagit sur l'état du bétail, de sorte que le poids moyen de viande abattue par bête décroît constamment.

....

Le cheptel ovin est en forte augmentation par suite des facilités d'abattage clandestin.

L'élevage industriel des porcs a pratiquement disparu par suite du manque d'alimentation appropriée et du taux peu élevé des taxes officielles. Néanmoins, le nombre des porcs constituant l'élevage familial est en augmentation là où s'offrent des possibilités de nourriture, notamment en Bretagne. La pénurie des chevaux va croissant. De plus, l'état sanitaire des bêtes est peu satisfaisant, en raison des efforts qui leur sont demandés et de leur sous-alimentation. Les prix pratiqués sont en forte hausse.

2°) Trafic agricole.

Le trafic agricole au cours du mois de décembre a suivi les fluctuations de la production et du marché.

Fruits et légumes.- Les expéditions de fruits et de légumes au départ de la Vallée du Rhône et de la Provence ont été en forte régression sur celles du mois précédent : 4.933 T. contre 10.037. Elles ont été, en outre, nettement inférieures à celles de l'an passé (7.800 T.) et à celles du temps de paix (6.800 T.). Cette baisse est due au blocage des châtaignes, notamment dans l'Ardèche, et à l'extension de la consommation locale de la culture maraîchère.

Les événements d'Afrique ont entraîné la disparition des importations de primeurs de Marseille.

Le trafic des légumes au départ du Sud-Ouest s'est légèrement relevé : 11.113 T. contre 8.697 T. en novembre. Il est resté identique à celui de l'année dernière. Au départ de la Bourgogne 1.966 T. ont été transportées contre 3.858 T. en novembre.

Betteraves.- La campagne des betteraves dans le Midi s'est terminée en décembre où 12.300 T. ont été transportées contre 28.000 en novembre. Dans le Sud-Ouest, la campagne a donné des résultats inférieurs à ceux de 1941 (186.000 T. contre 195.300 en novembre et 245.800 en 1939). Dans l'Ouest, la récolte a été

.....

moyenne, comparable à celle de 1938 (881.000 T.). Dans le Nord, les transports, qui se terminèrent fin janvier, ont porté, en décembre, sur 130.358 T. contre 138.618 l'an dernier et 208.113 avant guerre.

Viandes abattues et animaux vivants - Le tonnage des viandes abattues remis au départ des centres expéditeurs du Sud-Ouest s'est relevé à 4.300 T. contre 3.800 au mois de novembre; mais cet accroissement du trafic des viandes abattues a été compensé par une diminution des envois d'animaux vivants. C'est ainsi qu'au départ de la zone non occupée, les expéditions n'ont intéressé que 10.489 wagons contre 12.883 en novembre. Cette baisse est due à l'insuffisance de wagons et au maintien des animaux dans les pâturages. Dans le Nord, ~~xxxxxxxxxx~~ la situation est restée stationnaire tandis que les expéditions, dans l'Est, ont diminué en raison, non seulement des prélèvements importants effectués sur le cheptel les mois précédents, mais encore du manque de matériel roulant qui oblige les expéditeurs à acheminer le bétail par la route.

Vins.- Les expéditions de vins du Midi et d'Algérie n'ont porté que sur 182.928 T. contre 185.642 en novembre. L'augmentation du trafic de vins du Midi n'ayant pas suffi à compenser la chute massive des expéditions de vins d'Algérie, les Services du Ravitaillement ont décidé d'intégrer dans les vins de consommation courante 2.000.000 hl de vin à appellations d'origine.

Les transports de vins au départ de la Touraine, du Poitou, du Bordelais, se sont accrus (15.067 T. contre 9.347 en novembre); les vins hors taxe de la région de Bordeaux sont recherchés et ont atteint des cours très élevés. Les expéditions de vins de Champagne sont passées de 406 T. en novembre à 1.430 T. par suite du classement des expéditions en détail de vins dans les transports de priorité.

.....

En Bourgogne, le trafic des vins s'est relevé de 1.000 à 1.500 T.

Marée.- La situation est restée stationnaire dans le Nord malgré l'importance du trafic des coquillages; la campagne du hareng a commencé, mais elle sera presque exclusivement réservée à la Belgique, au Nord et au Pas-de-Calais.

Confitures.- Le trafic des confitures a marqué un certain progrès en raison du classement de cette marchandise dans les programmes temporaires français. Toutefois, l'insuffisance du matériel n'a pas permis de satisfaire toutes les demandes.

3°) Ravitaillement de la Région Parisienne.

Dans l'ensemble, les réceptions au cours du mois de décembre ont marqué un progrès intéressant sur le mois précédent. Ainsi, les arrivages de lait ont été en augmentation de 3% en raison, d'une part, d'une production accrue par le maintien des animaux dans les herbages, d'autre part, des mesures prises pour intensifier les livraisons et assurer une rémunération suffisante. Le trafic des beurre, fromage et oeufs a augmenté de 18% sur le mois précédent, notamment en ce qui concerne les fromages et les oeufs par suite de l'amélioration du ramassage.

Les réceptions de fruits et légumes se sont accrues de 34% grâce à des expéditions importantes de l'Ouest.

Par contre, le trafic des pommes de terre a diminué de 20% faute de matériel de transport. C'est ainsi que, dans la Région de Chateaulin, 3.000 T. seulement ont été enlevées sur 25.000 T. Les réceptions de viandes abattues ont augmenté de 100%, mais les arrivages de bestiaux ont diminué de 33%. Cette situation est le résultat de la politique actuelle des services de Ravitaillement qui, par suite de l'insuffisance du matériel pour bétail vif, procèdent de plus en plus aux abattages sur place et au transport des viandes abattues.

.....

Le trafic de la marée a fait quelques progrès (8%), intéressant à peu près uniquement les huîtres. Le poisson, par contre, fait de plus en plus défaut, par suite de la réglementation de la pêche et de l'insuffisance des distributions de carburants; celles-ci, en effet, ne permettent à chaque bateau qu'une seule sortie par mois.

Les arrivages de vins ont diminué de 18% sur le mois précédent. Ceux de sel ont marqué un recul de 44% sur novembre, par suite du manque de moyens de transport.

d°) Trafic industriel.

Charbons.- Les transports de charbon se sont, dans l'ensemble, relevés. En zone non occupée le tonnage transporté est passé de 917.797 T. en novembre à 938.495 en décembre, en raison de l'accroissement du nombre des jours ouvrables. Ce tonnage est d'ailleurs inférieur à celui de l'année dernière (1.107.969 T.) Les mines du Centre, de l'Aveyron et du Tarn n'ayant pas eu à souffrir d'une trop grande pénurie de matériel ont pu augmenter leurs chargements. Dans le Nord et le Pas-de-Calais 1.467.300 T. ont été remises au rail contre 1.393.700 en novembre et 1.659.500 en décembre 1941. Les expéditions au départ des bassins de Saône-et-Loire-Nivernais ont également progressé : 164.369 T. contre 152.447 en novembre.

Minerais.- Le trafic des minerais en zone non occupée, notamment dans les Pyrénées, a marqué quelques progrès : 9.588 T. contre 9.488 en novembre, mais est resté très inférieur à celui de l'année dernière (18.[illegible] T.). A Caronte, le tonnage des minerais d'importation s'est légèrement relevé : 18.000 T. contre 15.700 en novembre. Les bassins de Normandie, Anjou-Bretagne ont expédié 100.400 T. contre 88.840 le mois précédent et 188.110 T. en décembre 1941.

Dans les bassins de Briey, Longwy, Nancy, le trafic a baissé de 843.700 T. en novembre à 807.300 en décembre.

....

Produits industriels. - Le trafic des produits de l'industrie métallurgique en zone non occupée a accusé une régression générale par suite du manque de wagons.

Les tonnages suivants ont été transportés :

- produits ferreux : 14.684 T. contre 19.106 T. en novembre et 29.785 T. l'année dernière;
- aluminium : 480 T. contre I.665 T. l'année dernière;
- zinc : 874 T. contre I.669 T. en I94I;
- cuivre : 518 T. contre I.207 l'an dernier.

Au départ du bassin de Rhône-et-Loire I7.792 T. ont été transportées contre I9.04I en novembre et 24.583 en décembre I94I. Cette situation résulte du manque de combustibles et de matières premières et des mesures prises pour réduire les consommations d'électricité.

Dans l'Ouest, les transports de produits métallurgiques ont augmenté par rapport au mois de novembre : 30.000 T. contre 18.000 T. Mais la situation reste cependant peu satisfaisante si on la compare à celle de décembre I938 où la production atteignait 480.000 T.

Dans le Centre et le Sud-Ouest, les transports ont également repris : 6.700 T. contre 5.200 T. encore qu'ils soient nettement inférieurs à ceux de I94I (II.000 T.).

Dans le Nord, la production métallurgique a nettement baissé. Dans le bassin de Valenciennes, 4I.200 T. ont été remises au rail contre 45.300 en novembre et 46.000 en décembre I94I. La chute de la production, là comme ailleurs, résulte de l'insuffisance des approvisionnements en combustibles et en matières premières. Dans le bassin de Maubeuge, le trafic a porté sur 35.000 T. (45.000 T. en novembre). Dans les deux centres, l'industrie s'est efforcée de faire face au déficit en main-d'oeuvre par l'application de la semaine de 54 heures et l'embauchage de jeunes gens et de femmes.

Dans l'Est, le trafic, au départ du bassin de Longwy, n'a pas varié : 39.000 T. tandis que des progrès ont été enregistrés au départ de Nancy : 23.500 T. contre 22.000. On s'efforce de rendre une certaine activité à l'industrie métallurgique lorraine, car les établisse-

ments n'ont pas été atteints par les mesures destinées à réduire la consommation d'énergie électrique. Mais si la Société des Hauts-Fourneaux de la Chiers a rallumé un haut-fourneau, deux hauts-fourneaux ont été mis en veilleuse dans le bassin de Nancy. En tout cas, et malgré les quelques progrès enregistrés, la situation est loin d'égaler celle d'avant-guerre.

De même, en ce qui concerne le trafic des produits métallurgiques, les expéditions au départ du bassin de Briey se sont élevées à 19.[illegible] t. en décembre 1943, alors qu'elles atteignaient 84.000 t. avant guerre, soit une baisse de [illegible] %. Au départ du bassin de Longwy, la chute du trafic, par rapport à l'avant-guerre, représente les 2/3 (32.[illegible] T. contre [illegible] T.) tandis qu'à Nancy elle atteint 50 % (25.[illegible] T. au lieu de 50.[illegible] T.).

Textiles. - L'industrie textile a subi une nouvelle régression dans le Nord : [illegible].637 T. ont été transportées contre 3.064 en novembre et 8.948 T. avant guerre. Cette baisse est due à la disparition progressive des matières premières. Aucun arrivage de coton et de laine n'a été enregistré en décembre et les réceptions de produits de remplacement sont demeurées très faibles; les filatures de coton ont dû, en conséquence, réduire de 50 % le nombre des broches en activité. Les industries de la laine sont privées des approvisionnements importés d'Afrique du Nord, de sorte que pour elles comme pour les industries du coton, l'asphyxie s'accroît à un rythme accéléré.

Seules les filatures de lin ont été relativement privilégiées : les usines d'Armentières travaillent au rythme de 36 à 40 heures par semaine.

Dans l'Est, par suite des mesures prises pour favoriser les envois de détail, le trafic est passé de 466 T. en novembre à 929 T. en décembre. Néanmoins, la situation des textiles vosgiens reste précaire. C'est ainsi que la filature de la Vologne à Lavelines produit en un mois ce qu'elle fabriquait en 4 jours avant la guerre.

....

Industries chimiques. - Les expéditions d'engrais azotés au départ du Sud-Ouest ont marqué un léger recul : 14.000 T. contre 18.700 en novembre et 29.000 en décembre 1941. Les transports de superphosphates, au départ des régions lyonnaise et marseillaise, ont baissé par suite de l'arrêt des arrivées de phosphates nord-africains : 2.900 T. contre 4.700 en novembre et 9.500 avant guerre. Le trafic des phosphates d'importation a été nul, alors qu'il avait dépassé 20.000 T. en novembre. Les envois d'acides sulfurique et chlorhydrique, au départ des régions lyonnaise et marseillaise, sont restés stationnaires (4.600 T.). Dans le Nord, les transports pour le compte des industries chimiques ont légèrement progressé : 26.000 T. contre 23.300 en novembre dernier. Par contre, les expéditions d'engrais ont nettement fléchi : 40.700 T. contre 60.000 T. l'année dernière en raison notamment de l'insuffisance de matériel. Les Etablissements Kuhlmann à la Madeleine ont remis 900 T. au rail contre 9.000 l'année dernière et ceux de Loos 477 T. contre 3.000 en décembre 1941. Par contre, leurs stocks se sont accrus, passant de 70.000 T. en novembre à 90.000 en décembre.

Ainsi, dans l'ensemble, le trafic ferroviaire se ressent d'une nouvelle diminution de l'activité générale en décembre. Nous avons chargé, durant ce mois, 738.580 wagons contre 764.057 en novembre, soit une baisse de 3 %. En fait, la moyenne journalière des wagons chargés n'a été que de 23.825 en décembre contre 24.535 en novembre, marquant ainsi une baisse plus importante de 6 %.

La chute du trafic est encore plus impressionnante si on oppose aux 738.580 wagons chargés le mois dernier les 913.772 wagons chargés en décembre 1941. La baisse d'une année sur l'autre ressort à 23 %, soit près du quart, et permet d'apprécier l'ampleur de la chute de l'économie nationale en un an.

B.- Trafic de la 3ème semaine.

M. LE RAPPORTEUR. - Le trafic marchandises de la 3ème semaine a été supérieur à celui de la semaine précédente car le

....

nombre de wagons chargés a augmenté de 6,7 %. Mais cette augmentation intéresse surtout les wagons ont été chargés (+ 13%) et les transports militaires (+ 1[illegible]). Toutefois, les transports commerciaux se sont accrus également de 6,3%.

Ce redressement de la situation, qui résulte d'une amélioration sensible des moyens de traction, a intéressé tous les trafics, notamment celui des houilles. Comme les mines ont, en outre, travaillé le dimanche, la moyenne journalière des chargements est passée de 79.400 T. à 87.700 T.

Le trafic des betteraves seul a marqué un certain recul, mais la campagne touche à sa fin. Au total, la récolte sera de l'ordre de 1.6[illegible].700 tonnes, alors qu'elle avait été de 2.3[illegible].000 T. l'année dernière.

Les transports de céréales et d'engrais se sont redressés; ces derniers transports accusent encore, par rapport à l'année dernière, une baisse de 27,5%, par suite de la pénurie de wagons couverts. Il a fallu, en effet, réserver au trafic de denrées les wagons couverts qui auraient dû normalement servir au trafic des engrais. Le retard ainsi apporté à la campagne des engrais risque d'être préjudiciable à l'agriculture, et notamment aux semailles de printemps. Le trafic des minerais a accusé une nouvelle baisse. Celui des fruits et légumes s'est redressé : il a intéressé 1.[illegible]55 wagons, alors qu'il n'avait exigé que 1.[illegible]46 wagons l'année dernière.

Le <u>trafic-voyageurs</u> est resté important, en légère augmentation sur celui de la semaine correspondante de 1941.

C.- <u>Production hydroélectrique</u>.

La production d'énergie électrique reste satisfaisante. Le débit des cours d'eau étant supérieur à celui de l'année dernière et même à la moyenne habituelle, nous avons pu éviter de tirer sur nos lacs des Pyrénées dont les réserves sont à l'heure actuelle

....

supérieures d'environ 30% à ce qu'elles étaient l'année dernière à pareille époque.

D.- Approvisionnement en combustibles.

M. LE PRESIDENT.- Notre stock de combustibles est resté sensiblement stable. Il atteignait 284.884 T. le 18 janvier et 288.218 T. le 25 janvier.

E.- Situation du parc de matériel.

M. LE PRESIDENT rend compte de la situation du parc de matériel moteur et roulant.

F.- Circulation.

M. BERTHELOT.- La circulation s'est nettement améliorée cette semaine. Le pourcentage des trains ayant un retard supérieur à 15 minutes est tombé à un niveau qui, s'il n'est pas encore satisfaisant, est acceptable. Il n'est plus que de 15%, alors qu'il dépassait encore 25% la semaine précédente.

G°) Trésorerie.

M. FILIPPI.- La situation de notre trésorerie n'appelle pas d'observation particulière. Cette semaine, nous n'avons pas eu l'occasion de constater, de la part de la Société Parienne de Réescompte, la continuation de sa politique de dénonciation de nos effets : les remboursements n'ont porté que sur 78 M. qui ont été intégralement renouvelés. Nos disponibilités au Trésor Public s'élèvent à 4.900 M. environ et nos prévisions pour la fin du mois sont sans changement par rapport à celles que j'ai indiquées la semaine dernière.

M. LE PRESIDENT.- Le cours de nos obligations a légèrement fléchi. Il a suivi la tendance générale qui se manifeste en Bourse depuis quelques jours.

.....

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.- Vous avez reçu le compte rendu de la délégation de pouvoirs : affaires approuvées par le Directeur Général en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués.

- Tarifs généraux pour le transport des marchandises.- Art. 9 et 23.

Le premier alinéa de l'article 9 des Tarifs Généraux concernant l'arrondissement des prix stipule que :"les prix des barèmes sont arrondis au décime supérieur lorsque la fraction décimale atteint 5 centimes et au décime inférieur lorsqu'elle n'atteint pas 5 centimes", mais il ne précise pas que les taux servant de base au calcul des frais accessoires doivent être également arrondis au décime.

Cette précision est nécessaire particulièrement dans le cas où un tarif prévoit l'application d'une majoration ou d'une réduction sur les frais accessoires. Plutôt que d'apporter la précision utile dans chacun des tarifs intéressés, la S.N.C.F. propose de modifier en conséquence le texte des trois premiers alinéas de l'article 9 des Tarifs Généraux.

L'article 23 des Tarifs Généraux serait également modifié dans les mêmes conditions.

D'autre part, le 4ème alinéa de l'article 9 des Tarifs Généraux concernant l'arrondissement des prix stipule :"Pour chaque "expéditeur, la taxe de transport, augmentée du droit de timbre "du récépissé et du droit d'enregistrement, est arrondie au "franc supérieur lorsque la fraction atteint 5 décimes et au franc "inférieur lorsqu'elle n'atteint pas 5 décimes. Si l'expédition

.....

"est grevé d'un remboursement ou d'un débours, les droits prévus "par les articles 43 et 45 des présents tarifs généraux sont com- "pris dans la taxe de transport avant arrondissement".

Les éléments qui n'ont pas été définis dans cet alinéa ne sont pas compris parmi ceux dont le total est assujetti aux règles de l'arrondissement au franc supérieur ou inférieur.

Ainsi, certains éléments tels que la taxe de désinfection, la taxe de location de bâches et la taxe d'intérêt à la livraison, qui doivent être comptabilisés dans la colonne "transport" de la déclaration d'expédition ne sont incorporés à la taxe de transport qui figure dans cette colonne qu'après arrondissement au franc de ladite taxe.

Il en résulte que la somme inscrite dans la colonne "transport" des écritures et des comptes d'arrivages peut comporter des décimes.

Or, l'avantage principal de l'arrondissement au franc étant de faciliter les opérations des gares et celles des services de vérification des comptes, il importe que cet arrondissement, pour conserver toute sa valeur, ne puisse s'effectuer qu'après avoir totalisé tous les éléments constitutifs susceptibles de figurer dans la colonne "transport" de la déclaration d'expédition.

La S.N.C.F. propose de modifier en conséquence le 4ème alinéa de l'article 9 des Tarifs Généraux.

- Tarif spécial C.V. n° 11, chap. 5i - § II (Tarification commune avec le Chemin de fer de Chauny à Saint-Gobain).-

Addition d'une clause stipulant que les prix prévus à ce paragraphe sont, le cas échéant, appliqués conjointement avec les dispositions du Tarif Spécial C.V. n° 9, chapitre 1er.

Par suite de l'installation d'une usine de poteaux en ciment armé, le Chemin de fer de Chauny à Saint-Gobain est appelé à assurer des transports de marchandises de longueur exceptionnelle.

Or, en l'état actuel de la tarification, les transports de cette nature doivent normalement subir les prix des tarifs intérieurs de chacune des administrations intéressées.

.....

la demande du Chemin de fer de Chauny à la
S.N.C.F. propose de leur étendre, compte tenu des disposi
tarif spécial T.V. n° 10, chap. I, le bénéfice de la tarifi
commune prévue par le chapitre 81, § II, du tarif spécial T.V. n

Le Conseil prend acte de ce compte rendu.

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

1°) Marché pour l'élargissement du viaduc sur le Rhône et du viaduc de décharge du Grand Camp (ligne de Lyon à la frontière suisse).-

M. CHALANET.- Ce marché, qui porte sur un montant total de plus de 20 M., a donné lieu à un large appel d'offres. 18 entreprises ont fait l'objet d'une consultation préalable, 13 d'entre elles ont soumissionné et 8 ont remis des propositions, faisant apparaître sur les prix de séries une augmentation échelonnée de 14% à 40%. Il est proposé de traiter avec le moins-disant, dans les conditions que précise la note.

Cette proposition n'appelle pas d'observation. Toutefois, le Service du Contrôle des Marchés a souligné que l'entreprise avec laquelle il serait traité a déjà exécuté et doit exécuter pour le compte de la S.N.C.F. des travaux relativement importants dans le même genre et que, de ce fait, elle était particulièrement bien placée pour remettre une offre avantageuse alors qu'en définitive, il n'y a entre elle et celle qui la suit immédiatement qu'un écart de 4 points. Sans doute, ne saurait-on trouver là motif d'attribuer le marché à ce dernier concurrent. Mais il convient de retenir de la remarque ainsi faite que le Service chargé de diriger et de contrôler l'exécution devra se montrer strict au cas où l'entreprise présenterait, en fin de travaux - comme cela se produit fréquemment - une réclamation fondée sur des difficultés imprévues.

Sous le bénéfice de cette observation, le Conseil approuve le marché.

.....

8°) Approvisionnement en combustibles : régularisation des fournitures de combustibles français (mois de septembre 1947 - 138.948.707 fr 1 ; mois d'octobre 1947 - 147.887.161 fr 8).-

M. LE PRESIDENT.- Le Conseil est saisi, pour régularisation, de deux marchés concernant la fourniture de combustibles français au cours des mois de septembre et d'octobre 1947, sur attributions de l'Office de Répartition du Charbon. Pour le mois de septembre, les livraisons portent sur un tonnage de 350.761 T. 240 pour un montant de 138.948.707 fr 1. Pour le mois d'octobre 1947, les livraisons ont été de 382.246 T. 410 pour un montant de 147.887.161fr 8. Ces prix sont ceux des marchés de la S.N.C.F. en vigueur au 1er septembre 1939 majorés des augmentations autorisées par les Pouvoirs Publics.

Le Conseil approuve en régularisation ces marchés.

Service Commercial.- SUBSTITUTION IV - Service Commercial.-

" "

Projets.- SUBSTITUTION V - Projets.-

" "

La séance est levée à 10 heures 30.

Comptes rendus.

SECTION II - Comptes rendus.

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

A.- Evolution du trafic au cours du mois de décembre 1942.

A. LA SNCF.- Le trafic, au cours du mois de décembre 1942, a évolué ainsi qu'il suit.

a) Trafic-voyageurs.

Les recettes voyageurs ont dépassé 622 M., accusant, par rapport au mois précédent, une augmentation de 18% due aux déplacements effectués à l'occasion des fêtes de Noël et du Jour de l'An malgré les difficultés et le manque de confort des transports. Par rapport à décembre 1941, l'accroissement des recettes atteint 72% ce qui, compte tenu de l'augmentation des tarifs, correspond à une hausse de trafic de l'ordre de 40%. Par rapport à décembre 1938, l'augmentation brute ressort à 178%; compte tenu des majorations de tarifs réalisées depuis la guerre, la plus-value atteint encore 80%. Nous avons donc, en décembre 1942, assuré un trafic voyageurs de 80% plus élevé qu'en période normale, alors que le service des trains a été réduit des 3/4 environ.

En fait, cette augmentation de trafic se répartit inégalement entre les deux zones. Malgré les événements actuels, le trafic en zone non occupée est resté plus important qu'en zone occupée. Par rapport à décembre 1938, et compte tenu des majorations de tarifs, il représente une plus-value de 101% (133% sur le Sud-Ouest, 90% sur le Sud-Est); en zone occupée, l'accroissement de trafic n'a été que de 40% en moyenne. Toutefois, les hausses ont été très importantes sur l'Ouest (+ 78%) et le Sud-Ouest (67%), régions qui offrent, soit les plus longs parcours sans ligne de démarcation ou d'arrêt, soit les plus grandes ressources au point de vue du ravitaillement. Les plus-values ont été moins sensibles sur le Nord (+ 19%) et l'Est (+ 9%). Le Sud-Est, par contre, a enregistré une moins-value de 6% par suite de la suppression des déplacements

.....

touristiques.

Par nature de trafic, cette augmentation se répartit de la façon suivante. Le nombre des abonnements de travail, dans la Région Parisienne, ne cesse de croître. Il est, par rapport à 1938, en augmentation de 61 % en raison de la régression de la concurrence automobile et des facilités nouvelles que présente la tarification actuelle de ces abonnements. Le nombre des cartes à la semaine distribuées en décembre 1942 a été de 1.042.164, en légère baisse sur celui du mois précédent (1.111.686). Le mouvement voyageurs de grandes lignes, au départ de Paris, a accusé une augmentation de 40 % sur l'avant-guerre provenant de l'importance des départs sur l'Ouest (+ 135 %), le Nord (+ 83 %) et le Sud-Ouest (+ 69 %). Pour l'Est et le Sud-Est, les départs ont été respectivement inférieurs de 9 et de 40 % à ceux d'avant-guerre.

Le nombre des voyageurs ayant franchi la ligne de démarcation a marqué de nouveaux progrès, surtout dans le sens zone non occupée - zone occupée : 138.000 voyageurs ont franchi la ligne de démarcation du Sud vers le Nord ; 91.000 sont passés de zone occupée en zone non occupée. Le nombre des voyageurs refoulés à la ligne de démarcation a été plutôt faible, inférieur, en moyenne à 1 %. A Moulins, le pourcentage des voyageurs refoulés venant de zone non occupée n'a été que de 0,5 %.

b) Trafic-marchandises.

1°) Situation générale de l'agriculture.

Dans l'ensemble, la température clémente, sauf dans l'Est où se sont produites quelques chutes de neige, a favorisé les travaux agricoles, notamment les travaux d'automne et les labours qui, en général, sont suspendus à cette époque. Mais les agriculteurs se plaignent très vivement du défaut de main-d'oeuvre résultant du maintien de nombreux agriculteurs en captivité et de l'abandon des campagnes par les ouvriers agricoles attirés par les hauts salaires de l'industrie ou du travail en forêt, de l'insuffisance d'engrais que la suppression des arrivages de phosphates d'Afrique

.....

du Nord va encore accroître, de la pénurie de produits ferreux et de cuivre, notamment de clous à ferrer les animaux, des difficultés de transport consécutives à la diminution des attelages et à la réduction des allocations en carburants, de la presque impossibilité de réparer les machines agricoles, enfin, de la diminution de la production de matières dans la Métropole.

En ce qui concerne les céréales, les surfaces ensemencées en blé sont en diminution dans l'Ouest, le Nord et l'Est, soit par manque de moyens de travail, soit par suite de l'extension de la culture des avoines. L'état des ensemencements est satisfaisant : blés et avoines ont belle apparence, et sont vigoureux, bien qu'un peu clairs par endroits par suite de l'appauvrissement des terres.

L'arrachage des betteraves s'est terminé dans de bonnes conditions grâce à la température. Les transports, en bonne voie d'achèvement, ne seront cependant terminés que vers la fin de janvier; ce mois de retard n'aura pas de conséquences graves en raison de la température. Le volume de la récolte s'avère, dans l'ensemble, inférieur à celui de l'année dernière et la densité, évaluée en moyenne de 6 à 8%, apparaît finalement plus faible qu'on ne l'avait pensé au début de la campagne.

L'enlèvement des pommes de terre s'effectue lentement en Bretagne, par suite de l'insuffisance de matériel, de sorte que des stocks importants sont encore immobilisés chez les producteurs. Dans le Midi, les plantations de pommes de terre se sont largement développées grâce à des arrivages de plants en provenance notamment de Hollande et de Bretagne. De plus, un lot important de plants destiné à l'Afrique du Nord a été bloqué à Marseille et distribué dans la Vallée du Rhône.

La récolte de topinambours dans le Limousin est estimée à 100.000 T. environ. Malheureusement, on tend de plus en plus à utiliser cette plante dans l'industrie au lieu de s'en servir pour l'alimentation des animaux. C'est ainsi que, dans l'Ouest,

.....

plusieurs distilleries de pommes ont été transformées en distillerie de topinambours.

La production de légumes est en progression sensible, notamment dans le Nord, où les cultures maraîchères aux abords des villes ont pris une grande extension. Dans l'Aube, les choucrouteries travaillent à plein rendement. La campagne des choux-fleurs à Saint-Malo a produit 7.400 T. contre 5.000 l'année dernière. Celle des choux-fleurs du Léon, qui va commencer, sera vraisemblablement analogue à celle de l'an passé (15.000 T.). L'Ouest a fourni de très grosses quantités de légumes d'hiver, carottes, navets, choux-fleurs. Ainsi, Saint-Pol-de-Léon a expédié 18.000 T. de légumes alors qu'il n'effectuait aucun envoi en temps de paix, et Saint-Malo a expédié 5.000 T.

La culture des plantes oléagineuses, jugée par les agriculteurs moins rémunératrice que celles des céréales, des pommes de terre ou des betteraves, n'a fait aucun progrès. Les surfaces ensemencées ne se sont pas accrues et nombre de Préfets ont dû procéder par voie d'impositions, notamment dans l'Ouest, où ces impositions s'avèrent assez lourdes. Ainsi, en Seine-Inférieure, 37.500 ha ont dû être ensemencés en colza d'hiver et la Préfecture a exigé qu'une surface au moins égale soit réservée à la culture d'oeillette. Dans la Charente, la Préfecture a imposé que les surfaces emblavées soient portées de 400 ha en hiver à 3.500 au printemps.

Les travaux de la vigne ont commencé, mais à un rythme ralenti par suite de la pénurie de main-d'oeuvre et d'attelages. Les vignerons craignent, par ailleurs, le manque d'engrais.

En ce qui concerne l'élevage, l'absence des froids a permis de maintenir longtemps dans les pâturages le cheptel bovin. L'économie ainsi réalisée sur l'alimentation d'hiver a mis fin aux ventes massives d'animaux. Toutefois, la sous-alimentation réagit sur l'état du bétail, de sorte que le poids moyen de viande abattue par bête décroît constamment.

....

Le cheptel ovin est en forte augmentation par suite des facilités d'abattage clandestin.

L'élevage industriel des porcs a pratiquement disparu par suite du manque d'alimentation appropriée et du taux peu élevé des taxes officielles. Néanmoins, le nombre des porcs constituant l'élevage familial est en augmentation là où s'offrent des possibilités de nourriture, notamment en Bretagne. La pénurie des chevaux va croissant. De plus, l'état sanitaire des bêtes est peu satisfaisant, en raison des efforts qui leur sont demandés et de leur sous-alimentation. Les prix pratiqués sont en forte hausse.

2°) Trafic agricole.

Le trafic agricole au cours du mois de décembre a suivi les fluctuations de la production et du marché.

Fruits et légumes.- Les expéditions de fruits et de légumes au départ de la Vallée du Rhône et de la Provence ont été en forte régression sur celles du mois précédent : 4.938 T. contre 18.537. Elles ont été, en outre, nettement inférieures à celles de l'an passé (7.300 T.) et à celles du temps de paix (8.600 T.). Cette baisse est due au bloquage des châtaignes, notamment dans l'Ardèche, et à l'extension de la consommation locale de la culture maraîchère.

Les événements d'Afrique ont entraîné la disparition des importations de primeurs de Marseille.

Le trafic des légumes au départ du Sud-Ouest s'est légèrement relevé : 11.113 T. contre 8.697 T. en novembre. Il est resté identique à celui de l'année dernière. Au départ de la Bourgogne 1.866 T. ont été transportées contre 3.838 T. en novembre.

Betteraves.- La campagne des betteraves dans le Midi s'est terminée en décembre où 18.300 T. ont été transportées contre 85.000 en novembre. Dans le Sud-Ouest, la campagne a donné des résultats inférieurs à ceux de 1941 (1ns.000 T. contre 175.500 en novembre et 245.800 en 1939). Dans l'Ouest, la récolte a été

.....

moyenne, comparable à celle de 1938 (482.000 T.). Dans le Nord, les transports, qui se termineront fin janvier, ont porté, en décembre, sur 180.388 T. contre 138.818 l'an dernier et 208.000 avant guerre.

X113

Viandes abattues et animaux vivants - Le tonnage des viandes abattues remis au départ des centres expéditeurs du Sud-Ouest s'est relevé à 4.300 T. contre 3.200 au mois de novembre; mais cet accroissement du trafic des viandes abattues a été compensé par une diminution des envois d'animaux vivants. C'est ainsi qu'au départ de la zone non occupée, les expéditions n'ont intéressé que 10.488 wagons contre 12.803 en novembre. Cette baisse est due à l'insuffisance de wagons et au maintien des animaux dans les pâturages. Dans le Nord, ~~xxxxxfixxxx~~ la situation est restée stationnaire tandis que les expéditions, dans l'Est, ont diminué en raison, non seulement des prélèvements importants effectués sur le cheptel les mois précédents, mais encore du manque de matériel roulant qui oblige les expéditeurs à acheminer le bétail par la route.

Vins.- Les expéditions de vins du Midi et d'Algérie n'ont porté que sur 152.915 T. contre 159.842 en novembre. L'augmentation du trafic de vins du Midi n'ayant pas suffi à compenser la chute massive des expéditions de vins d'Algérie, les Services du Ravitaillement ont décidé d'intégrer dans les vins de consommation courante 2.200.000 hl de vin à appellations d'origine.

Les transports de vins au départ de la Touraine, du Poitou, du Bordelais, se sont accrus (15.067 T. contre 9.347 en novembre); les vins hors taxe de la région de Bordeaux sont recherchés et ont atteint des cours très élevés. Les expéditions de vins de Champagne sont passées de 408 T. en novembre à 1.480 T. par suite du classement des expéditions en détail de vins dans les transports de priorité.

.....

En Bourgogne, le trafic des vins s'est relevé de 1.0[illegible] à 1.6[illegible] T.

Marée.- La situation est restée stationnaire dans le Nord malgré l'importance du trafic des coquillages; la campagne du hareng a commencé, mais elle sera presque exclusivement réservée à la Belgique, au Nord et au Pas-de-Calais.

Confitures.- Le trafic des confitures a marqué un certain progrès en raison du classement de cette marchandise dans les programmes temporaires français. Toutefois, l'insuffisance du matériel n'a pas permis de satisfaire toutes les demandes.

5°) Ravitaillement de la Région Parisienne.

Dans l'ensemble, les réceptions au cours du mois de décembre ont marqué un progrès intéressant sur le mois précédent. Ainsi, les arrivages de lait ont été en augmentation de 3[illegible] en raison, d'une part, d'une production accrue par le maintien des animaux dans les herbages, d'autre part, des mesures prises pour intensifier les livraisons et assurer une rémunération suffisante. Le trafic des beurre, fromage et oeufs a augmenté de 16[illegible] sur le mois précédent, notamment en ce qui concerne les fromages et les oeufs par suite de l'amélioration du ramassage.

Les réceptions de fruits et légumes se sont accrues de 34[illegible] grâce à des expéditions importantes de l'Ouest.

Par contre, le trafic des pommes de terre a diminué de [illegible]% faute de matériel de transport. C'est ainsi que, dans la Région de Chateaulin, 5.000 T. seulement ont été enlevées sur 25.000 T.

Les réceptions de viandes abattues ont augmenté de 100%, mais les arrivages de bestiaux ont diminué de 3[illegible]%. Cette situation est le résultat de la politique actuelle des services de Ravitaillement qui, par suite de l'insuffisance du matériel pour bétail vif, procèdent de plus en plus aux abattages sur place et au transport des viandes abattues.

.....

Le trafic de la marée a fait quelques progrès (6%), intéressant à peu près uniquement les huîtres. Le poisson, par contre, fait de plus en plus défaut, par suite de la réglementation de la pêche et de l'insuffisance des distributions de carburants; celles-ci, en effet, ne permettent à chaque bateau qu'une seule sortie par mois.

Les arrivages de vins ont diminué de 18% sur le mois précédent. Ceux de sel ont marqué un recul de 44% sur novembre, par suite du manque de moyens de transport.

4°) Trafic industriel.

Charbons.- Les transports de charbon se sont, dans l'ensemble, relevés. En zone non occupée le tonnage transporté est passé de 917.727 T. en novembre à 935.495 en décembre, en raison de l'accroissement du nombre des jours ouvrables. Ce tonnage est d'ailleurs inférieur à celui de l'année dernière (1.187.968 T.) Les mines du Centre, de l'Aveyron et du Tarn n'ayant pas eu à souffrir d'une trop grande pénurie de matériel ont pu augmenter leurs chargements. Dans le Nord et le Pas-de-Calais 1.467.000 T. ont été remises au rail contre 1.393.700 en novembre et 1.699.800 en décembre 1941. Les expéditions au départ des bassins de Saône-et-Loire-Nivernais ont également progressé : 164.369 T. contre 153.447 en novembre.

Minerais.- Le trafic des minerais en zone non occupée, notamment dans les Pyrénées, a marqué quelques progrès : 9.635 T. contre 9.486 en novembre, mais est resté très inférieur à celui de l'année dernière (18.873 T.). A Corconte, le tonnage des minerais d'importation s'est légèrement relevé : 16.000 T. contre 15.700 en novembre. Les bassins de Normandie, Anjou-Bretagne ont expédié 100.400 T. contre 88.640 le mois précédent et 128.110 T. en décembre 1941.

Dans les bassins de Briey, Longwy, Nancy, le trafic a baissé de 843.700 T. en novembre à 807.200 en décembre.

....

Produits industriels. - Le trafic des produits de l'industrie métallurgique en zone non occupée a accusé une régression générale par suite du manque de wagons.

Les tonnages suivants ont été transportés :

- produits ferreux : 14.674 T. contre 18.106 T. en novembre et 29.705 T. l'année dernière;
- aluminium : 455 T. contre I.465 T. l'année dernière;
- zinc : 274 T. contre I.569 T. en I94I;
- cuivre : 518 T. contre I.207 l'an dernier.

Au départ du bassin de Rhône-et-Loire I7.782 T. ont été transportées contre I8.34I en novembre et 24.355 en décembre I94I. Cette situation résulte du manque de combustibles et de matières premières et des mesures prises pour réduire les consommations d'électricité.

Dans l'Ouest, les transports de produits métallurgiques ont augmenté par rapport au mois de novembre : 30.000 T. contre 18.000 T. Mais la situation reste cependant peu satisfaisante si on la compare à celle de décembre I938 où la production atteignait 420.000 T.

Dans le Centre et le Sud-Ouest, les transports ont également repris : 6.700 T. contre 5.200 T. encore qu'ils soient nettement inférieurs à ceux de I94I (II.000 T.).

Dans le Nord, la production métallurgique a nettement baissé. Dans le bassin de Valenciennes, 4I.000 T. ont été remises au rail contre 43.500 en novembre et 46.000 en décembre I94I. La chute de la production, là comme ailleurs, résulte de l'insuffisance des approvisionnements en combustibles et en matières premières. Dans le bassin de Maubeuge, le trafic a porté sur 35.000 T. (45.000 T. en novembre). Dans les deux centres, l'industrie s'est efforcée de faire face au déficit en main-d'oeuvre par l'application de la semaine de 54 heures et l'embauchage de jeunes gens et de femmes.

Dans l'Est, le trafic, au départ du bassin de Longwy, n'a pas varié : 30.000 T. tandis que des progrès ont été enregistrés au départ de Nancy : 25.500 T. contre 22.000. On s'efforce de rendre une certaine activité à l'industrie métallurgique lorraine, car les établisse-

mente n'ont pas été atteints par les mesures destinées à réduire la consommation d'énergie électrique. Mais si la Société des Hauts-Fourneaux de la Chiers a rallumé un haut-fourneau, deux hauts-fourneaux ont été mis en veilleuse dans le bassin de Nancy. En tout cas, et malgré les quelques progrès enregistrés, la situation est loin d'égaler celle d'avant-guerre.

De même, en ce qui concerne le trafic des produits métallurgiques, les expéditions au départ du bassin de Briey se sont élevées à 19.000 t. en décembre 1942, alors qu'elles atteignaient 24.000 t. avant guerre, soit une baisse de 20 %. Au départ du bassin de Longwy, la chute du trafic, par rapport à l'avant-guerre, représente les 2/3 (32.000 T. contre 98.000 T.) tandis qu'à Nancy elle atteint 50 % (25.000 T. au lieu de 50.000 T.).

Textiles. - L'industrie textile a subi une nouvelle régression dans le Nord : 2.697 T. ont été transportées contre 3.084 en novembre et 8.948 T. avant guerre. Cette baisse est due à la disparition progressive des matières premières. Aucun arrivage de coton et de laine n'a été enregistré en décembre et les réceptions de produits de remplacement sont demeurées très faibles; les filatures de coton ont dû, en conséquence, réduire de 80 % le nombre des broches en activité. Les industries de laine sont privées des approvisionnements importés d'Afrique du Nord, de sorte que pour elles comme pour les industries du coton, l'asphyxie s'accroît à un rythme accéléré.

Seules les filatures de lin ont été relativement privilégiées : les usines d'Armentières travaillent au rythme de 36 à 40 heures par semaine.

Dans l'Est, par suite des mesures prises pour favoriser les envois de détail, le trafic est passé de 406 T. en novembre à 829 T. en décembre. Néanmoins, la situation des textiles vosgiens reste précaire. C'est ainsi que la filature de la Vologne à Lavelines produit en un mois ce qu'elle fabriquait en 4 jours avant la guerre.

....

Industries chimiques. - Les expéditions d'engrais enregistrées au départ du Sud-Ouest ont marqué un léger recul : 14.000 T. contre 18.700 en novembre et 29.000 en décembre 1941. Les transports de superphosphates, au départ des régions lyonnaise et marseillaise, ont baissé par suite de l'arrêt des arrivées de phosphates nord-africains : 8.900 T. contre 4.700 en novembre et 9.500 avant guerre. Le trafic des phosphates d'importation a été nul, alors qu'il avait dépassé 30.000 T. en novembre. Les envois d'acides sulfurique et chlorhydrique, au départ des régions lyonnaise et marseillaise, sont restés stationnaires (4.600 T.). Dans le Nord, les transports pour le compte des industries chimiques ont légèrement progressé : 26.500 T. contre 25.300 en novembre dernier. Par contre, les expéditions d'engrais ont nettement fléchi : 40.700 T. contre 80.000 T. l'année dernière en raison notamment de l'insuffisance de matériel. Les Etablissements Kuhlmann à La Madeleine ont reçu 900 T. au rail contre 9.000 l'année dernière et ceux de Loos 477 T. contre 3.088 en décembre 1941. Par contre, leurs stocks se sont accrus, passant de 70.000 T. en novembre à 90.000 en décembre.

Ainsi, dans l'ensemble, le trafic ferroviaire se ressent d'une nouvelle diminution de l'activité générale en décembre. Nous avons chargé, durant ce mois, 708.588 wagons contre 736.037 en novembre, soit une baisse de 3 %. En fait, la moyenne journalière des wagons chargés n'a été que de 22.858 en décembre contre 24.535 en novembre, marquant ainsi une baisse plus importante de 6 %.

La chute du trafic est encore plus impressionnante si on oppose aux 708.588 wagons chargés le mois dernier, les 913.772 wagons chargés en décembre 1941. La baisse d'une année sur l'autre ressort à 23 %, soit près du quart, et permet d'apprécier l'ampleur de la chute de l'économie nationale en un an.

II.- Trafic de la 3ème semaine.

M. LE RAPPORTEUR. - Le trafic marchandises de la 3ème semaine a été supérieur à celui de la semaine précédente car le

....

nombre de wagons chargés a augmenté de 8,7%. Mais cette augmentation intéresse surtout les wagons ent. de chargés (+ 13%) et les transports militaires (+ 13%). Toutefois, les transports commerciaux se sont accrus également de 4,5%.

Ce redressement de la situation, qui résulte d'une amélioration sensible des moyens de traction, a intéressé tous les trafics, notamment celui des houilles. Comme les mines ont, en outre, travaillé le dimanche, la moyenne journalière des chargements est passée de 79.400 T. à 87.700 T.

Le trafic des betteraves seul a marqué un certain recul, mais la campagne touche à sa fin. Au total, la récolte sera de l'ordre de 1.840.700 tonnes, alors qu'elle avait été de 2.360.000 T. l'année dernière.

Les transports de céréales et d'engrais se sont redressés; ces derniers transports accusent encore, par rapport à l'année dernière, une baisse de 27,5%, par suite de la pénurie de wagons couverts. Il a fallu, en effet, réserver au trafic de denrées les wagons couverts qui auraient dû normalement servir au trafic des engrais. Le retard ainsi apporté à la campagne des engrais risque d'être préjudiciable à l'agriculture, et notamment aux semailles de printemps. Le trafic des minerais a accusé une nouvelle baisse. Celui des fruits et légumes s'est redressé : il a intéressé 1.035 wagons, alors qu'il n'avait exigé que 1.346 wagons l'année dernière.

Le <u>trafic-voyageurs</u> est resté important, en légère augmentation sur celui de la semaine correspondante de 1941.

C.- <u>Production hydroélectrique</u>.

La production d'énergie électrique reste satisfaisante. Le débit des cours d'eau étant supérieur à celui de l'année dernière et même à la moyenne habituelle, nous avons pu éviter de tirer sur nos lacs des Pyrénées dont les réserves sont, à l'heure actuelle,

....

supérieures d'environ 30% à ce qu'elles étaient l'année dernière à pareille époque.

D.- Approvisionnement en combustibles.

M. LE PRESIDENT.- Notre stock de combustibles est resté sensiblement stable. Il atteignait 264.284 T. le 13 janvier et 268.310 T. le 20 janvier.

E.- Situation du parc de matériel.

M. LE PRESIDENT rend compte de la situation du parc de matériel moteur et roulant.

F.- Circulation.

M. BERTHELOT.- La circulation s'est nettement améliorée cette semaine. Le pourcentage des trains ayant un retard supérieur à 15 minutes est tombé à un niveau qui, s'il n'est pas encore satisfaisant, est acceptable. Il n'est plus que de 15 %, alors qu'il dépassait encore 25 % la semaine précédente.

2°) Trésorerie.

M. FILIPPI.- La situation de notre trésorerie n'appelle pas d'observation particulière. Cette semaine, nous n'avons pas eu l'occasion de constater, de la part de la Société Marienne de Réescompte, la continuation de sa politique de dénonciation de nos effets : les remboursements n'ont porté que sur 78 M. qui ont été intégralement renouvelés. Nos disponibilités au Trésor Public s'élèvent à 4.800 M. environ et nos prévisions pour la fin du mois sont sans changement par rapport à celles que j'ai indiquées la semaine dernière.

M. LE PRESIDENT.- Le cours de nos obligations a légèrement fléchi. Il a suivi la tendance générale qui se manifeste en Bourse depuis quelques jours.

.....

Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnés 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.- Vous avez reçu le compte rendu de la délégation de pouvoirs : affaires approuvées par le Directeur Général en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués.

- Tarifs généraux pour le transport des marchandises - Art. 9 et 23.

Le premier alinéa de l'article 9 des Tarifs Généraux concernant l'arrondissement des prix stipule que :"les prix des barèmes sont arrondis au décime supérieur lorsque la fraction décimale atteint 5 centimes et au décime inférieur lorsqu'elle n'atteint pas 5 centimes", mais il ne précise pas que les taux servent de base au calcul des frais accessoires doivent être également arrondis au décime.

Cette précision est nécessaire particulièrement dans le cas où un tarif prévoit l'application d'une majoration ou d'une réduction sur les frais accessoires. Plutôt que d'apporter la précision utile dans chacun des tarifs intéressés, la S.N.C.F. propose de modifier en conséquence le texte des trois premiers alinéas de l'article 9 des Tarifs Généraux.

L'article 23 des Tarifs Généraux serait également modifié dans les mêmes conditions.

D'autre part, le 4ème alinéa de l'article 9 des Tarifs Généraux concernant l'arrondissement des prix stipule :"pour chaque "expéditeur, la taxe de transport, augmentée du droit de timbre "du récépissé et du droit d'enregistrement, est arrondie au "franc supérieur lorsque la fraction atteint 5 décimes et au franc "inférieur lorsqu'elle n'atteint pas 5 décimes. Si l'expédition

.....

"ont grevés d'un remboursement ou d'un déboursé, les droits prévus "par les articles 32 et 33 des présents tarifs généraux sont com- "pris dans la taxe de transport avant arrondissement".

Les éléments qui n'ont pas été définis dans cet alinéa ne sont pas compris parmi ceux dont le total est assujetti aux règles de l'arrondissement au franc supérieur ou inférieur.

Ainsi, certains éléments tels que la taxe de désinfection, la taxe de location de pêches et la taxe d'intérêt à la livraison, qui doivent être comptabilisés dans la colonne "transport" de la déclaration d'expédition ne sont incorporés à la taxe de transport qui figure sous cette colonne qu'après arrondissement au franc de ladite taxe.

Il en résulte que la somme inscrite dans la colonne "transport" des écritures et des comptes d'arrivages peut comporter des décimes.

Or, l'avantage principal de l'arrondissement au franc étant de faciliter les opérations des gares et celles des services de vérification des comptes, il importe que cet arrondissement, pour conserver toute sa valeur, ne puisse s'effectuer qu'après avoir totalisé tous les éléments constitutifs susceptibles de figurer dans la colonne "transport" de la déclaration d'expédition.

Le C.G.C.F. propose de modifier en conséquence le 4ème alinéa de l'article 9 des Tarifs Généraux.

- Tarif spécial C.F. n° 11, chap. 31 - § II (Vérification commune avec le Chemin de fer de Cheuny à Saint-Gobain).-
Addition d'une clause stipulant que les prix prévus à ce paragraphe sont, le cas échéant, appliqués conformément aux dispositions du Tarif Spécial C.F. n° 29, chapitre Ier.

Par suite de l'installation d'une usine de poteaux en ciment armé, le Chemin de fer de Cheuny à Saint-Gobain est appelé à assurer des transports de marchandises de longueur exceptionnelle.

Or, en l'état actuel de la tarification, les transports de cette nature doivent normalement subir les prix des tarifs intérieurs de chacune des administrations intéressées.

.....

A la demande du Chemin de fer de Chauny à Saint-Gobain, [illegible] S.N.C.F. propose de leur étendre, compte tenu des dispositions du tarif spécial P.V. n° 28, chap. I, le bénéfice de la tarification commune prévue par le chapitre 31, § II, du tarif spécial P.V. n° 11.

Le Conseil prend acte de ce compte rendu.

Marchés et Commandes.- Chapitre III - Marchés et Commandes.-

1°) Marché pour l'élargissement du viaduc sur le Rhône et du viaduc de décharge du Grand Camp (ligne de Lyon à la frontière suisse).-

M. GABRIEL.- Ce marché, qui porte sur un montant total de plus de [illegible] F., a donné lieu à un large appel d'offres. [illegible] entreprises ont fait l'objet d'une consultation préalable, [illegible] d'entre elles ont soumissionné et 8 ont remis des propositions, faisant apparaître sur les prix de séries une augmentation de l'ordre de 144 % à 208 %. Il est proposé de traiter avec le moins-disante, dans les conditions que précise la note.

Cette proposition n'appelle pas d'observation. Toutefois, le Service du Contrôle des Marchés a souligné que l'entreprise avec laquelle il serait traité a déjà exécuté et doit exécuter pour le compte de la S.N.C.F. des travaux relativement importants dans la même zone et que, de ce fait, elle était particulièrement bien placée pour présenter une offre avantageuse alors qu'en définitive, il n'y a entre elle et celle qui la suit immédiatement qu'un écart de 4 points. Sans doute, ne saurait-on trouver là motif d'attribuer le marché à ce dernier concurrent. Mais il convient de retenir de la remarque ainsi faite que le Service chargé de diriger et de contrôler l'exécution devra se montrer strict au cas où l'entreprise présenterait, en fin de travaux - comme cela se produit fréquemment - une réclamation fondée sur des difficultés imprévues.

Sous le bénéfice de cette observation, le Conseil approuve le marché.

.....

A°) Approvisionnement en combustibles : régularisation des fournitures de combustibles français (mois de septembre 1948 - 158.948.787 fr 1 ; mois d'octobre 1948 - 147.087.181 fr 5).-

M. LE PRESIDENT.- Le Conseil est saisi, pour régularisation, de deux marchés concernant la fourniture de combustibles français au cours des mois de septembre et d' octobre 1948, sur attributions de l'Office de Répartition du Charbon. Pour le mois de septembre, les livraisons portent sur un tonnage de 550.991 T. 468 pour un montant de 158.948.787 fr 1. Pour le mois d'octobre 1948, les livraisons ont été de 388.248 T. 416 pour un montant de 147.087.181 fr 5. Ces prix sont ceux des marchés de la O.N.C.F. en vigueur au 1er septembre 1948 majorés des augmentations autorisées par les Pouvoirs publics.

Le Conseil approuve en régularisation ces marchés.

Service Commercial.- QUESTION IV - Service Commercial.-

* *

Projets.- QUESTION V - Projets.-

* *

La séance est levée à 10 heures 30.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

- NOTES DE SERVICE -

Séance du 27 janvier 1943

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
FROMAULT
GUTTON
LIAUD
de TARDE
TIBARD
LAVERGNE

Assistent à la séance : M.M. LE MESNERAIS, Directeur Général
ARNTZELOT, Directeur Général adjoint
VILLEPEI, Secrétaire Général

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

M.M. MORIAME, Commissaire du Gouvernement
RIMEU, Commissaire adjoint

Adoption du Procès-Verbal.-

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal.-

M. LE PRESIDENT.- Le Procès-Verbal de la dernière séance appelle-t-il des observations ? Il est adopté.

.....

Comptes rendus.-

QUESTION II - Comptes rendus.-

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

A - Evolution du trafic au cours du mois de décembre 1942.-

M. LE PRESIDENT.- D'après les éléments recueillis, le trafic, au cours du mois de décembre 1942, a évolué ainsi qu'il suit.

a) Trafic-voyageurs.-

Les recettes voyageurs ont dépassé 622 M., accusant, par rapport au mois précédent, une augmentation de 12 % due aux déplacements effectués à l'occasion des fêtes de Noël et du Jour de l'An malgré les difficultés et le manque de confort des transports. Par rapport à décembre 1941, l'accroissement des recettes atteint 72 % ce qui, compte tenu de l'augmentation des tarifs, correspond à une hausse de trafic de l'ordre de 38 %. Par rapport à décembre 1938, l'augmentation brute ressort à 178 %; compte tenu des majorations de tarifs réalisées depuis la guerre, la plus-value atteint encore 50 %. Nous avons donc, en décembre 1942, assuré un trafic voyageurs de 50 % plus élevé qu'en période normale, alors que le service des trains a été réduit des 3/4 environ.

En fait, cette augmentation de trafic se répartit inégalement entre les deux zones. Malgré les événements actuels, le trafic en zone non occupée est resté plus important qu'en zone xxx occupée. Par rapport à décembre 1938, et compte tenu des majorations de tarifs, il représente une plus-value de 101 % (123 % sur le Sud-Ouest, 90 % sur le Sud-Est) ; en zone occupée, l'accroissement de trafic n'a été que de 40 % en moyenne. Toutefois, les hausses ont été très importantes sur l'Ouest (+ 78 %) et le Sud-Ouest (67 %), Régions qui offrent, soit les plus longs parcours sans ligne de démarcation ou d'arrêt, soit les plus grandes ressources au point de vue du ravitaillement. Les plus-values ont été moins sensibles sur le Nord (+ 18 %) et l'Est (+ 9 %). Le Sud-Est, par contre, a enregistré une moins-value de 6 % par suite de la suppression des déplacements touristiques. .....

Par nature de trafic, cette augmentation se répartit de la façon suivante. Le nombre des abonnements de travail, dans la Région Parisienne, ne cesse de croître. Il est, par rapport à 1938, en augmentation de 81 % en raison de la régression de la concurrence automobile et des facilités nouvelles que présente la tarification actuelle de ces abonnements. Le nombre des cartes à la semaine distribuées en décembre 1942 a été de 1.042.164, en légère baisse sur celui du mois précédent (1.112.086). Le mouvement voyageurs de grandes lignes, au départ de Paris, a accusé une augmentation de 40 % sur l'avant-guerre provenant de l'importance des départs sur l'Ouest (+ 135 %), le Nord (+ 83 %) et le Sud-Ouest (+ 69 %). Pour l'Est et le Sud-Est, les départs ont été respectivement inférieurs de 9 et de 40 % à ceux d'avant-guerre.

Le nombre des voyageurs ayant franchi la ligne de démarcation a marqué de nouveaux progrès, surtout dans le sens zone non occupée - zone occupée : 138.225 voyageurs ont franchi la ligne de démarcation du Sud vers le Nord ; 99.818 sont passés de zone occupée en zone non occupée. Le nombre des voyageurs refoulés à la ligne de démarcation a été plutôt faible, inférieur, en moyenne à 1 %. A Moulins, le pourcentage des voyageurs refoulés venant de zone non occupée n'a été que de 0,2 %.

b) Trafic-marchandises.-

1°) Situation générale de l'agriculture -

Dans l'ensemble, la température clémente, sauf dans l'Est où se sont produites quelques chutes de neige, a favorisé les travaux agricoles, notamment les travaux d'automne et les labours qui, en général, doivent être suspendus à cette époque. Mais les agriculteurs se plaignent très vivement du défaut de main-d'oeuvre résultant du maintien de nombreux agriculteurs en captivité et de l'abandon des campagnes par les ouvriers agricoles attirés par les hauts salaires de l'industrie ou du travail en forêt, de l'insuffisance d'engrais que la suppression des arrivages de phosphates d'Afrique du Nord va encore accroître, de la

.....

pénurie des produits ferreux et de cuivre, notamment de clous à ferrer les animaux, des difficultés de transport consécutives à la diminution des attelages et à la réduction des allocations en carburants, de la presque impossibilité de réparer les machines agricoles, de la modicité des tarifs officiels qui entraînent souvent la fraude et le développement du marché noir et, enfin, de la diminution de la production de matières dans la Métropole. Cependant, malgré ces plaintes, les profits des agriculteurs sont considérables.

En ce qui concerne les céréales, les surfaces ensemencées en blé sont en diminution dans l'Ouest, le Nord et l'Est, soit par manque de moyens de travail, soit par suite de l'extension de la culture des avoines. L'état des ensemencements est satisfaisant: blés et avoines ont très belle apparence, et sont très vigoureux, bien qu'un peu clairs par endroits par suite de l'appauvrissement des terres.

L'arrachage des betteraves s'est terminé dans de très bonnes conditions grâce à la persistance d'une température clémente. Les transports, en bonne voie d'achèvement, ne seront cependant terminés que vers la fin de janvier ; ce mois de retard n'aura pas de conséquences graves en raison de la température. Le volume de la récolte s'avère, dans l'ensemble, inférieur à celui de l'année dernière et la densité, évaluée en moyenne de 6 à 8°, apparaît finalement plus faible qu'on ne l'avait pensé au début de la campagne.

L'enlèvement des pommes de terre s'effectue lentement en Bretagne, par suite de l'insuffisance de matériel, de sorte que des stocks importants sont immobilisés chez les producteurs. Dans le Midi, les plantations de pommes de terre se sont largement développées grâce à des arrivages de plants en provenance notamment de Hollande et de Bretagne. De plus, un lot important de plants destiné à l'Afrique du Nord a été bloqué à Marseille et distribué dans la Vallée du Rhône.

.....

La récolte des topinambours dans le Limousin est estimée à 100.000 T. environ. Malheureusement, on tend de plus en plus à ~~industrialiser cette culture au détriment de~~ l'alimentation des animaux. C'est ainsi que, dans l'Ouest, plusieurs distilleries de pommes ont été transformées en distilleries de topinambours. La production de légumes est en progression sensible, notamment dans le Nord, où les cultures maraîchères aux abords des villes ont pris une grande extension. Dans l'Aube, les choucrouteries travaillent à plein rendement. La campagne des choux-fleurs à Saint-Malo a produit 7.400 T. contre 9.000 l'année dernière. Celle des choux-fleurs du Léon, qui va commencer, sera vraisemblablement analogue à celle de l'an passé (35.000 T.). L'Ouest a fourni de très grosses quantités de légumes d'hiver, carottes, navets, choux-fleurs. Ainsi, Saint-Pol-de-Léon a expédié 12.000 T. de légumes alors qu'il n'effectuait aucun envoi en temps de paix, et Saint-Malo a expédié 5.000 T.

La culture des plantes oléagineuses, jugée par les agriculteurs moins rémunératrice que celle des céréales, des pommes de terre ou des betteraves, n'a fait aucun progrès. Les surfaces emblavées ne se sont pas accrues et nombre de Préfets ont dû procéder par voie d'impositions, notamment dans l'Ouest, où ces impositions s'avèrent assez lourdes. Ainsi, en Seine-Inférieure, 3.500 ha ont dû être ensemencés en colza d'hiver et la Préfecture a exigé qu'une surface au moins égale soit réservée à la culture d'oeillette. Dans la Charente, la Préfecture a imposé que les surfaces emblavées soient portées de 450 ha en hiver à 3.500 au printemps.

Les travaux de la vigne ont commencé, mais à un rythme ralenti par suite de la pénurie de main-d'oeuvre et d'attelages. Les vignerons craignent, par ailleurs, le manque d'engrais.

En ce qui concerne l'élevage, l'absence des froids a permis de maintenir ~~très~~ longtemps dans les pâturages le cheptel bovin. L'économie ainsi réalisée sur l'alimentation d'hiver a

.....

mis fin aux ventes massives d'animaux. Toutefois, la sous-alimentation réagit sur l'état du bétail, de sorte que le poids moyen de viande abattue par bête décroît constamment.

Le cheptel ovin est en forte augmentation par suite des facilités d'abattage clandestin.

L'élevage industriel des porcs a pratiquement disparu par suite du manque d'alimentation appropriée et du taux peu élevé des taxes officielles. Néanmoins, le nombre des porcs constituant l'élevage familial est en augmentation là où s'offrent des possibilités de nourriture, notamment en Bretagne, où les pommes de terre qu'on ne peut expédier et les topinambours qu'on se dispense de livrer à l'industrialisation sont utilisés à l'engraissement des bêtes. La pénurie des chevaux va croissant. De plus, l'état sanitaire des bêtes est peu satisfaisant, en raison des efforts qui leur sont demandés et de leur sous-alimentation. Les prix pratiqués sont en forte hausse.

2°) Trafic agricole -

Le trafic agricole au cours du mois de décembre a suivi les fluctuations de la production et du marché.

Fruits et légumes.- Les expéditions de fruits et de légumes au départ de la Vallée du Rhône et de la Provence ont été en forte régression sur celles du mois précédent : 4.933 T. contre 10.037. Elles ont été, en outre, nettement inférieures à celles de l'an passé (7.300 T.) et à celles du temps de paix (6.600 T.). Cette baisse est due au bloquage des chataîgnes, notamment dans l'Ardèche, et à l'extension de la consommation locale de la culture maraîchère.

Les événements d'Afrique ont entraîné la disparition des importations de primeurs à Marseille.

Le trafic des légumes au départ du Sud-Ouest s'est légèrement relevé : 11.113 T. contre 8.697 T. en novembre. Il est resté identique à celui de l'année dernière. Au départ de la Bourgogne,

.....

1.566 T. ont été transportées contre 3.838 T. en novembre.

Betteraves - La campagne des betteraves dans le Midi s'est terminée en décembre où 12.300 T. ont été transportées contre 28.000 en novembre. Dans le Sud-Ouest, la campagne a donné des résultats inférieurs à ceux de 1941 (126.000 T. contre 175.500 en novembre et 243.500 en 1939). Dans l'Ouest, la récolte a été moyenne, comparable à celle de 1938 (262.000 T.). Dans le Nord, les transports, qui se termineront fin janvier, ont porté, en décembre, sur 120.358 T. contre 138.818 l'an dernier et 208.113 avant guerre.

Viandes abattues et animaux vivants - Le tonnage des viandes abattues remis au départ des centres expéditeurs du Sud-Ouest s'est relevé à 4.300 T. contre 3.200 au mois de novembre ; mais cet accroissement du trafic des viandes abattues a été compensé par une diminution des envois d'animaux vivants. C'est ainsi qu'au départ de la zone non occupée, les expéditions n'ont intéressé que 10.488 wagons contre 12.893 en novembre. Cette baisse est due à l'insuffisance de wagons et au maintien des animaux dans les pâturages. Dans le Nord, la situation est restée stationnaire tandis que les expéditions, dans l'Est, ont diminué en raison, non seulement des prélèvements importants effectués sur le cheptel les mois précédents, mais encore du manque de matériel roulant qui oblige les expéditeurs à acheminer le bétail par la route.

Vins - Les expéditions de vins du Midi et d'Algérie n'ont porté que sur 122.925 T. contre 125.842 en novembre. L'augmentation du trafic de vins du Midi n'ayant pas suffi à compenser la chute massive des expéditions de vins d'Algérie, les Services du Ravitaillement ont décidé d'intégrer dans les vins de consommation courante 2.600.000 hl de vin à appellations d'origine.

Les transports de vins au départ de la Touraine, du Poitou, du Bordelais, se sont accrus (15.067 T. contre 9.347 en novembre) ; les vins hors taxe de la région de Bordeaux sont très recherchés et ont atteint des cours très élevés. Les expéditions de vins de Champagne sont passées de 406 T. en novembre à 1420 T.

.....

bétail vif, procédent de plus en plus aux abattages sur place et au transport des viandes abattues.

Le trafic de la marée a fait quelques progrès (6%), intéressant à peu près uniquement les huîtres. Le poisson, par contre, fait de plus en plus défaut, par suite de la règlementation de la pêche et de l'insuffisance des distributions de carburants; celles-ci, en effet, ne permettent à chaque bateau qu'une seule sortie par mois.

Les arrivages de vins ont diminué de 18% sur le mois précédent. Ceux de sel ont marqué un recul de 44% sur novembre, par suite du manque de moyens de transport.

4°) Trafic industriel.

Charbons.- Les transports de charbon se sont, dans l'ensemble, relevés. En zone non occupée le tonnage transporté est passé de 917.797 T. en novembre à 935.495 en décembre, en raison de l'accroissement du nombre des jours ouvrables. Ce tonnage est d'ailleurs inférieur à celui de l'année dernière (1.107.968 T.) Les mines du Centre, de l'Aveyron et du Tarn n'ayant pas eu à souffrir d'une trop grande pénurie de matériel ont pu augmenter leurs chargements. Dans le Nord et le Pas-de-Calais 1.467.300 T. ont été remises au rail contre 1.393.700 en novembre et 1.659.500 en décembre 1941. Les expéditions au départ des bassins de Saône-et-Loire-Nivernais ont également progressé : 164.369 T. contre 152.447 en novembre.

Minerais.- Le trafic des minerais en zone non occupée, notamment dans les Pyrénées, a marqué quelques progrès : 9.625 T. contre 9.486 en novembre, mais est resté très inférieur à celui de l'année dernière (12.223 T.). A Caronte, le tonnage des minerais d'importation s'est légèrement relevé : 18.000 T. contre 13.700 en novembre. Les bassins de Normandie, Anjou-Bretagne ont expédié 100.400 T. contre 82.640 le mois précédent et 125.110 T. en décembre 1941. Mais l'augmentation constatée a porté exclusivement sur le trafic d'exportation, le trafic français étant passé, au ...

par suite du classement des ~~vins de détail~~ (expéditions en détail de vins) dans les transports de priorité.

En Bourgogne, le trafic des vins s'est relevé de 1.025 à 1.638 T.

Marée - La situation est restée stationnaire dans le Nord malgré l'importance du trafic des coquillages ; la campagne du hareng a commencé, mais elle sera presque exclusivement réservée à la Belgique, au Nord et au Pas-de-Calais.

Confitures - Le trafic des confitures a marqué un certain progrès en raison du classement de cette marchandise dans les programmes temporaires français. Toutefois, l'insuffisance du matériel n'a pas permis de satisfaire toutes les demandes.

3°) Ravitaillement de la Région Parisienne.-

Dans l'ensemble, les réceptions au cours du mois de décembre ont marqué un progrès intéressant sur le mois précédent. Ainsi, les arrivages de lait ont été en augmentation de 3 % en raison, d'une part, d'une production accrue soutenue par le maintien des animaux dans les herbages, d'autre part, des mesures prises pour intensifier les livraisons et assurer une rémunération suffisante. Le trafic des beurre, fromage et oeufs a augmenté de 16 % sur le mois précédent, notamment en ce qui concerne les fromages et les oeufs par suite de l'amélioration du ramassage.

Les réceptions de fruits et légumes se sont accrues de 34 % grâce à des expéditions importantes de l'Ouest.

Par contre, le trafic des pommes de terre a diminué de 29 % faute de matériel de transport. C'est ainsi que, dans la Région de Chateaulin, 5.000 T. seulement ont été enlevées sur 25.000 T. Les réceptions de viandes abattues ont augmenté de 100 %, mais les arrivages de bestiaux ont diminué de 33 %. Cette situation est le résultat de la politique actuelle des services de Ravitaillement qui, par suite de l'insuffisance du matériel pour

.....

contraire d'un mois sur l'autre de 38.740 à 31.130 T. Dans les bassins de Briey, Longwy, Nancy, le trafic français s'est redressé: 29[illegible].500 T. contre 270.000 en novembre, en raison des besoins croissants de la métallurgie française, mais il ne représente néanmoins que la moitié du trafic d'avant-guerre (532.000 T.). Par contre, le trafic d'exportation n'a porté que sur 515.000 T. contre 573.700 en novembre. Cette baisse est la conséquence du manque de matériel et de la baisse saisonnière des eaux du Rhin. L'extraction des minerais de fer dans l'Est a été fortement poussée cette année.

Dans le Bassin de Briey, Longwy, Nancy, le trafic a baissé de 843.700 T en novembre à 807.500 en décembre

.....

Produits industriels.- Le trafic des produits de l'industrie métallurgique en zone non occupée a accusé une régression générale par suite du manque de wagons.

Les tonnages suivants ont été transportés :

- produits ferreux : 14.624 T. contre 18.106 T. en novembre et 29.725 T. l'année dernière;
- aluminium : 450 T. contre 1.465 l'année dernière;
- zinc : 274 T. contre 1.669 T. en 1941;
- cuivre : 512 T. contre 1.207 l'an dernier.

Au départ du bassin de Rhône-et-Loire 17.792 T. ont été transportées contre 19.341 en novembre et 24.553 en décembre 1941. Cette situation résulte du manque de combustibles et de matières premières et des mesures prises pour réduire les consommations d'électricité.

Dans l'Ouest, les transports de produits métallurgiques ont augmenté par rapport au mois de novembre : 30.000 T. contre 18.000 T. Mais la situation reste cependant peu satisfaisante si on la compare à celle de décembre 1938 où la production atteignait 420.000 T.

Dans le Centre et le Sud-Ouest, les transports ont également repris : 6.700 T. contre 6.200 T., encore qu'ils soient nettement inférieurs à ceux de 1941 (11.000 T.).

Dans le Nord, la production métallurgique a nettement baissé. Dans le bassin de Valenciennes, 41.200 T. ont été remises au rail contre 43.300 en novembre et 46.000 en décembre 1941. La chute de la production, là comme ailleurs, résulte de l'insuffisance des approvisionnements en combustibles et en matières premières. Dans le bassin de Maubeuge, le trafic a porté sur 35.000 T. (45.000 T. en novembre). Dans les deux centres, l'industrie s'est efforcée de faire face au déficit en main-d'oeuvre par l'application de la semaine de 54 heures et l'embauchage de jeunes gens et de femmes.

Dans l'Est, le trafic, au départ du bassin de Longwy n'a pas varié : 32.000 T. tandis que des progrès ont été enregistrés au

.....

départ de Nancy : 25.800 T. contre 22.000. On s'efforce de rendre une certaine activité à l'industrie métallurgique lorraine, car les établissements n'ont pas été atteints par les mesures destinées à réduire la consommation d'énergie électrique. Mais si la Société des Hauts-Fourneaux de la Chiers a rallumé un haut-fourneau, deux hauts-fourneaux ont été mis en veilleuse dans le bassin de Nancy. En tout cas, et malgré les quelques progrès enregistrés, la situation est loin d'égaler celle d'avant-guerre.

De même, en ce qui concerne le trafic des produits métallurgiques, les expéditions au départ du bassin de Briey se sont élevées à 19.000 T. en décembre 1942, alors qu'elles atteignaient 24.000 T. avant-guerre, soit une baisse de 22%. Au départ du bassin de Longwy, la chute du trafic, par rapport à l'avant-guerre, représente les 2/3 (32.000 T. contre 92.000 T.), tandis qu'à Nancy elle atteint 50% (25.800 T. au lieu de 50.900 T.).

Textiles.- L'industrie textile a subi une nouvelle régression dans le Nord : 2.697 T. ont été transportées contre 3.064 en novembre et 8.946 T. avant-guerre. Cette baisse est due à la disparition progressive des matières premières. Aucun arrivage de coton et de laine n'a été enregistré en décembre et les réceptions de produits de remplacement sont demeurées très faibles; les filatures de coton ont en conséquence, dû réduire de 50% le nombre des broches en activité. Les industries de laine sont privées des approvisionnements importés d'Afrique du Nord, de sorte que pour elles, comme pour les industries du coton, l'asphyxie s'accroît à un rythme accéléré.

Seules les filatures de lin ont été relativement privilégiées: les usines d'Armentières travaillent au rythme de 36 à 40 heures par semaine.

Dans l'Est, par suite des mesures prises pour favoriser les envois de détail, le trafic est passé de 466 T. en novembre à 929 T. en décembre. Néanmoins, la situation des textiles vosgiens

.....

reste très précaire. C'est ainsi que la filature de la Vologne à Lavelines produit en un mois ce qu'elle fabriquait en 4 jours avant la guerre.

Industries chimiques.- les expéditions d'engrais azotés au départ du Sud-Ouest ont marqué un léger recul : 14.000 T. contre 18.700 en novembre et 29.000 en décembre 1941. Les transports de superphosphates, au départ des régions lyonnaise et marseillaise, ont baissé par suite de l'arrêt des arrivées de phosphates nord-africains : 2.900 T. contre 4.700 en novembre et 9.500 avant-guerre. Le trafic des phosphates d'importation a été nul, alors qu'il avait dépassé 20.000 T. en novembre. Les envois d'acides sulfurique et chlorhydrique, au départ des régions lyonnaise et marseillaise, sont restés stationnaires (4.600 T.). Dans le Nord, les transports pour le compte des industries chimiques ont légèrement progressé : 26.800 T. contre 25.300 en novembre dernier. Par contre, les expéditions d'engrais ont nettement fléchi : 40.700 T. contre 60.000 T. l'année dernière en raison notamment de l'insuffisance de matériel. Les Etablissements Kuhlmann à la Madeleine ont remis 900 T. au rail contre 9.000 l'année dernière et ceux de Loos 477 T. contre 3.088 en décembre 1941. Par contre, leurs stocks se sont accrus, passant de 70.000 T. en novembre à 90.000 en décembre.

Ainsi, dans l'ensemble, le trafic ferroviaire se ressent ~~fléchissant~~, ~~accuse~~ une nouvelle diminution de l'activité générale en décembre. Nous avons chargé, durant ce mois, 702.558 wagons contre 736.037 en novembre, soit une baisse de 5%. En fait, la moyenne journalière des wagons chargés n'a été que de 22.662 en décembre contre 24.535 en novembre, marquant ainsi une baisse plus importante de 8%.

La chute de trafic est encore plus impressionnante si on oppose aux 702.558 wagons chargés le mois dernier, les 913.772 wagons chargés en décembre 1941. La baisse d'une année sur l'autre ressort à 23%, soit près du quart, et permet d'apprécier l'ampleur de la chute de l'économie nationale en un an.

.....

B.- Trafic de la 3ème semaine.

M. LE BESNERAIS.- Le trafic-marchandises de la 3ème semaine a été supérieur à celui de la semaine précédente car le nombre de wagons chargés a augmenté de 6,7%. Mais cette augmentation intéresse surtout les wagons entrés chargés (+ 13%) et les transports militaires (+ 13%). Toutefois, les transports commerciaux se sont accrus également de 4,3%.

Ce redressement de la situation, qui résulte d'une amélioration sensible des moyens de traction, a intéressé tous les trafics, notamment celui des houilles. Comme les mines ont, en outre, travaillé le dimanche, la moyenne journalière des chargements est passée de 79.400 T. à 87.700 T.

Le trafic des betteraves seul a marqué un certain recul, mais la campagne touche à sa fin. Au total, la récolte sera de l'ordre de 1.840.700 tonnes, alors qu'elle avait été de 2.368.000 T. l'année dernière.

Les transports de céréales et d'engrais se sont redressés; ces derniers transports accusent encore, par rapport à l'année dernière, une baisse de 27,5%, par suite de la pénurie de wagons couverts. Il a fallu, en effet, réserver au trafic de denrées les wagons couverts qui auraient dû normalement servir au trafic des engrais. Le retard ainsi apporté à la campagne des engrais risque d'être préjudiciable à l'agriculture, et notamment aux semailles de printemps. Le trafic des minerais a accusé une nouvelle baisse. Celui des fruits et légumes s'est redressé : il a intéressé 1.835 wagons, alors qu'il n'avait exigé que 1.546 wagons l'année dernière.

Le trafic-voyageurs est resté important, en légère augmentation sur celui de la semaine correspondante de 1941.

C.- Production hydroélectrique.

La production d'énergie électrique reste satisfaisante. Le débit des cours d'eau étant supérieur à celui de l'année dernière et même à la moyenne habituelle, nous avons pu éviter de tirer sur nos lacs des Pyrénées dont les réserves sont à l'heure actuelle.....

supérieures d'environ 30% à ce qu'elles étaient l'année dernière à pareille époque.

D.- Approvisionnement en combustibles.

M. LE PRESIDENT.-
Notre stock de combustibles est resté sensiblement étale. Il atteignait 284.224 T. le 15 janvier et 288.318 T. le 20 janvier.

E.- Situation du parc de matériel.

M. LE PRESIDENT rend compte de la situation du parc de matériel moteur et roulant.

F.- Circulation.

M. BERTHELOT.- La circulation s'est nettement améliorée cette semaine. Le pourcentage des trains ayant un retard supérieur à 15 minutes est tombé à un niveau qui, s'il n'est pas encore satisfaisant, est acceptable. Il n'est plus que de ~~15%~~ 16%, alors qu'il dépassait encore 25% la semaine précédente.

2°) Trésorerie.

M. FILIPPI.- La situation de notre trésorerie n'appelle pas d'observation particulière. Cette semaine, nous n'avons pas eu l'occasion de constater, si la politique de dénonciation des effets (La continuation de sa politique de dénonciation de nos effets !) de la part de la Société Parisienne de Réescompte continue, ~~puisque~~ les remboursements n'ont porté que sur 76 M. qui ont été intégralement renouvelés. Nos disponibilités au Trésor Public s'élèvent à 4.900 M. environ et nos prévisions pour la fin du mois sont sans changement par rapport à celles que j'ai indiquées la semaine dernière.

M. LE PRESIDENT.- Le cours de nos obligations a légèrement fléchi. Il a suivi la tendance générale qui se manifeste en Bourse depuis quelques jours.

.....

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.- Vous avez reçu le compte rendu de la délégation de pouvoirs : affaires approuvées par le Directeur Général en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués.

- Tarifs généraux pour le transport des marchandises - Art. 9 et 23.

Le premier alinéa de l'article 9 des Tarifs Généraux concernant l'arrondissement des prix stipule que :"les prix des barèmes sont arrondis au décime supérieur lorsque la fraction décimale atteint 5 centimes et au décime inférieur lorsqu'elle n'atteint pas 5 centimes", mais il ne précise pas que les taux servant de base au calcul des frais accessoires doivent être également arrondis au décime.

Cette précision est nécessaire particulièrement dans le cas où un tarif prévoit l'application d'une majoration ou d'une réduction sur les frais accessoires. Plutôt que d'apporter la précision utile dans chacun des tarifs intéressés, la S.N.C.F. propose de modifier en conséquence le texte des trois premiers alinéas de l'article 9 des Tarifs Généraux.

L'article 23 des Tarifs Généraux serait également modifié dans les mêmes conditions.

D'autre part, le 4ème alinéa de l'article 9 des Tarifs Généraux concernant l'arrondissement des prix stipule :"Pour "chaque expéditeur, la taxe de transport, augmentée du droit de "timbre du récépissé et du droit d'enregistrement, est arrondie "au franc supérieur lorsque la fraction atteint 5 décimes et au "franc inférieur lorsqu'elle n'atteint pas 5 décimes. Si l'expédition

...

"est grevée d'un remboursement ou d'un déboursé, les droits prévus "par les articles 22 et 23 des présents tarifs généraux sont compris "dans la taxe de transport avant arrondissement".

Les éléments qui n'ont pas été définis dans cet alinéa ne sont pas compris parmi ceux dont le total est assujetti aux règles de l'arrondissement au franc supérieur ou inférieur.

Ainsi, certains éléments tels que la taxe de désinfection, la taxe de location de bâches et la taxe d'intérêt à la livraison, qui doivent être comptabilisés dans la colonne "transport" de la déclaration d'expédition ne sont incorporés à la taxe de transport q ui figure dans cette colonne qu'après arrondissement au franc de la dite taxe.

Il en résulte que la somme inscrite dans la colonne "transport" des écritures et des comptes d'arrivages peut comporter des décimes.

Or, l'avantage principal de l'arrondissement au franc étant de faciliter les opérations des gares et celles des services de vérification des comptes, il importe que cet arrondissement, pour conserver toute sa valeur, ne puisse s'effectuer qu'après avoir totalisé tous les éléments constitutifs susceptibles de figurer dans la colonne "transport" de la déclaration d'expédition.

La S.N.C.F. propose de modifier en conséquence le 4ème alinéa de l'article 9 des Tarifs Généraux.

- <u>Tarif spécial P.V. n°11, chap. 51 - § II (Tarification commune avec le Chemin de fer de Chauny à Saint-Gobain)</u>.
Addition d'une clause stipulant que les prix prévus à ce paragraphe sont, le cas échéant, appliqués concurremment avec les dispositions du Tarif spécial P.V. n°29, chapitre 1er.

Par suite de l'installation d'une usine de poteaux en ciment armé, le Chemin de fer de Chauny à Saint-Gobain est appelé à assurer des transports de marchandises de longueur exceptionnelle.

Or, en l'état actuel de la tarification, les transports de cette nature doivent normalement subir les prix des tarifs intérieurs de chacune des ad ministrations intéressées. .....

A la demande du Chemin de fer de Chauny à Saint-Gobain, la S.N.C.F. propose de leur étendre, compte tenu des dispositions du tarif spécial P.V. n°29, chapitre 1, le bénéfice de la tarification commune prévue par le chap. 51, § II du tarif spécial P.V. n°11.

Le Conseil prend acte de ce compte rendu.

Marchés et Commandes. QUESTION III - Marchés et Commandes.

1°) Marché pour l'élargissement du viaduc sur le Rhône et du viaduc de décharge du Grand Camp (Ligne de Lyon à la frontière suisse).

M. GRIMPRET.- Ce marché, qui porte sur un montant total de plus de 20 M., a donné lieu à un large appel d'offres. 32 entreprises ont fait l'objet d'une consultation préalable, 23 d'entre elles ont soumissionné et 8 ont remis des propositions, faisant apparaître sur les prix de séries une augmentation échelonnée de 144% à 208%. Il est proposé de traiter avec la moins-disante, dans les conditions que précise la note.

Cette proposition n'appelle pas d'observation. Toutefois, le Service du Contrôle des Marchés a souligné que l'entreprise avec laquelle il serait traité a déjà exécuté et doit exécuter pour le compte de la S.N.C.F. des travaux relativement importants dans la même zone et que, de ce fait, elle était particulièrement bien placée pour remettre une offre avantageuse, alors qu'en définitive, il n'y a entre elle et celle qui la suit immédiatement qu'un écart de 4 points. Sans doute, ne saurait-on trouver là motif d'attribuer le marché à ce dernier concurrent. Mais il convient de retenir de la remarque ainsi faite que le Service chargé de diriger et de contrôler l'exécution devra se montrer strict au cas où l'entreprise présenterait, en fin de travaux - comme cela se produit fréquemment - une réclamation fondée sur des difficultés imprévues.

Sous le bénéfice de cette observation, le Conseil approuve le marché.

.....

2°) Approvisionnement en combustibles : régularisation des fournitures de combustibles français (mois de septembre 1942 - 138.942.797 fr 1; mois d'octobre 1942 - 147.087.161 fr 5).

M. LE PRESIDENT.- Le Conseil est saisi, pour régularisation, de 2 marchés concernant la fourniture de combustibles français au cours des mois de septembre et d'octobre 1942, sur attributions de l'Office de Répartition du Charbon. Pour le mois de septembre, les livraisons portent sur un tonnage de 550.051 T.262 pour un montant de 138.942.797 fr1.Pour le mois d'octobre 1942, les livraisons ont été de 582.246 T. 416 pour un montant de 147.087.161 fr 5. Ces prix sont ceux des marchés de la S.N.C.F. en vigueur au 1er septembre 1939 majorés des augmentations autorisées par les Pouvoirs Publics.

Le Conseil approuve en régularisation ces marchés.

Service Commercial. QUESTION IV.- Service Commercial.

" "

Projets. QUESTION V - Projets.

" "

La séance est levée à 10 heures 30.

Comptes rendus.-

QUESTION II - Comptes rendus.-

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

A - Evolution du trafic au cours du mois de décembre 1942.-

M. LE PRESIDENT.- D'après les éléments recueillis, le trafic, au cours du mois de décembre 1942, a évolué ainsi qu'il suit.

a) Trafic-voyageurs.-

Les recettes voyageurs ont dépassé 622 M., accusant, par rapport au mois précédent, une augmentation de 12 % due aux déplacements effectués à l'occasion des fêtes de Noël et du Jour de l'An malgré les difficultés et le manque de confort des transports. Par rapport à décembre 1941, l'accroissement des recettes atteint 72 % qui, compte tenu de l'augmentation des tarifs, correspond à une hausse de trafic de l'ordre de 38 %. Par rapport à décembre 1938, l'augmentation brute ressort à 178 %; compte tenu des majorations de tarifs réalisées depuis la guerre, la plus-value atteint encore 50 %. Nous avons donc, en décembre 1942, assuré un trafic voyageurs de 50 % plus élevé qu'en période normale, alors que le service des trains a été réduit des 3/4 environ.

En fait, cette augmentation de trafic se répartit inégalement entre les deux zones. Malgré les événements actuels, le trafic en zone non occupée est resté plus important qu'en zone occupée. Par rapport à décembre 1938, et compte tenu des majorations de tarifs, il représente une plus-value de 101 % (123 % sur le Sud-Ouest, 90 % sur le Sud-Est) ; en zone occupée, l'accroissement de trafic n'a été que de 40 % en moyenne. Toutefois, les hausses ont été très importantes sur l'Ouest (+ 78 %) et le Sud-Ouest (67 %), régions qui offrent, soit les plus longs parcours sans ligne de démarcation ou d'arrêt, soit les plus grandes ressources au point de vue ravitaillement. Les plus-values ont été moins sensibles sur le Nord (+ 18 %) et l'Est (+ 9 %). Le Sud-Est, par contre, a enregistré une moins-value de 6 % par suite de la suppression des déplacements touristiques. .....

Par nature de trafic, cette augmentation se répartit de la façon suitante. Le nombre des abonnements de travail, dans la Région Parisienne, ne cesse de croître. Il est, par rapport à 1938, en augmentation de 81 % en raison de la régression de la concurrence automobile et des facilités nouvelles que présente la tarification actuelle de ces abonnements. Le nombre des cartes à la semaine distribué en décembre 1942 a été de 1.042.164, en légère baisse sur celui du mois précédent (1.112.086). Le mouvement voyageurs de grandes lignes, au départ de Paris, a accusé une augmentation de 40 % sur l'avant-guerre provenant de l'importance des départs sur l'Ouest (+ 135 %), le Nord (+ 83 %) et le Sud-Ouest (+ 69 %). Pour l'Est et le Sud-Est, les départs ont été respectivement inférieurs de 9 et de 40 % à ceux d'avant-guerre.

Le nombre des voyageurs ayant franchi la ligne de démarcation a marqué de nouveaux progrès, surtout dans le sens zone non occupée - zone occupée : 138.225 voyageurs ont franchi la ligne de démarcation du Sud vers le Nord ; 99.818 sont passés de zone occupée en zone non occupée. Le nombre des voyageurs refoulés à la ligne de démarcation a été plutôt faible, inférieur, en moyenne à 1 %. A Moulins, le pourcentage des voyageurs refoulés venant de zone non occupée n'a été que de 0,2 %.

b) Trafic-marchandises.-

1°) Situation générale de l'agriculture -

Dans l'ensemble, la température clémente, sauf dans l'Est où se sont produites quelques chutes de neige, a favorisé les travaux agricoles, notamment les travaux d'automne et les labours qui, en général, doivent être suspendus à cette époque. Mais les agriculteurs se plaignent très vivement du défaut de main-d'oeuvre résultant du maintien de nombreux agriculteurs en captivité et de l'abandon des campagnes par les ouvriers agricoles attirés par les hauts salaires de l'industrie ou du travail en forêt, de l'insuffisance d'engrais que la suppression des arrivages de phosphates d'Afrique du Nord va encore accroître, de la

.....

Comptes rendus.-

QUESTION II - Comptes rendus.-

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

A - Evolution du trafic au cours du mois de décembre 1942.-

M. LE PRESIDENT.- D'après les éléments recueillis, le trafic, au cours du mois de décembre 1942, a évolué ainsi qu'il suit.

a) Trafic-voyageurs.-

Les recettes voyageurs ont dépassé 622 M., accusant, par rapport au mois précédent, une augmentation de 12 % due aux déplacements effectués à l'occasion des fêtes de Noël et du Jour de l'An malgré les difficultés et le manque de confort des transports. Par rapport à décembre 1941, l'accroissement des recettes atteint 72 % qui, compte tenu de l'augmentation des tarifs, correspond à une hausse de trafic de l'ordre de 38 %. Par rapport à décembre 1938, l'augmentation brute ressort à 178 %; compte tenu des majorations de tarifs réalisées depuis la guerre, la plus-value atteint encore 50 %. Nous avons donc, en décembre 1942, assuré un trafic voyageurs de 50 % plus élevé qu'en période normale, alors que le service des trains a été réduit des 3/4 environ.

En fait, cette augmentation de trafic se répartit inégalement entre les deux zones. Malgré les événements actuels, le trafic en zone non occupée est resté plus important qu'en zone ~~non~~ occupée. Par rapport à décembre 1938, et compte tenu des majorations de tarifs, il représente une plus-value de 101 % (123 % sur le Sud-Ouest, 90 % sur le Sud-Est) ; en zone occupée, l'accroissement de trafic n'a été que de 40 % en moyenne. Toutefois, les hausses ont été très importantes sur l'Ouest (+ 78 %) et le Sud-Ouest (67 %), régions qui offrent, soit les plus longs parcours sans ligne de démarcation ou d'arrêt, soit les plus grandes ressources au point de vue ravitaillement. Les plus-values ont été moins sensibles sur le Nord (+ 18 %) et l'Est (+ 9 %). Le Sud-Est, par contre, a enregistré une moins-value de 6 % par suite de la suppression des déplacements touristiques. .....

Par nature de trafic, cette augmentation se répartit de la façon suivante. Le nombre des abonnements de travail, dans la Région Parisienne, ne cesse de croître. Il est, par rapport à 1938, en augmentation de 81 % en raison de la régression de la concurrence automobile et des facilités nouvelles que présente la tarification actuelle de ces abonnements. Le nombre des cartes à la semaine distribué en décembre 1942 a été de 1.042.164, en légère baisse sur celui du mois précédent (1.112.086). Le mouvement voyageurs de grandes lignes, au départ de Paris, a accusé une augmentation de 40 % sur l'avant-guerre provenant de l'importance des départs sur l'Ouest (+ 135 %), le Nord (+ 83 %) et le Sud-Ouest (+ 69 %). Pour l'Est et le Sud-Est, les départs ont été respectivement inférieurs de 9 et de 40 % à ceux d'avant-guerre.

Le nombre des voyageurs ayant franchi la ligne de démarcation a marqué de nouveaux progrès, surtout dans le sens zone non occupée - zone occupée : 138.225 voyageurs ont franchi la ligne de démarcation du Sud vers le Nord ; 99.818 sont passés de zone occupée en zone non occupée. Le nombre des voyageurs refoulés à la ligne de démarcation a été plutôt faible, inférieur, en moyenne à 1 %. A Moulins, le pourcentage des voyageurs refoulés venant de zone non occupée n'a été que de 0,2 %.

b) Trafic-marchandises.-

1°) Situation générale de l'agriculture -

Dans l'ensemble, la température clémente, sauf dans l'Est où se sont produites quelques chutes de neige, a favorisé les travaux agricoles, notamment les travaux d'automne et les labours qui, en général, doivent être suspendus à cette époque. Mais les agriculteurs se plaignent très vivement du défaut de main-d'oeuvre résultant du maintien de nombreux agriculteurs en captivité et de l'abandon des campagnes par les ouvriers agricoles attirés par les hauts salaires de l'industrie ou du travail en forêt, de l'insuffisance d'engrais que la suppression des arrivages de phosphates d'Afrique du Nord va encore accroître, de la

.....

pénurie des produits ferreux et de cuivre, notamment de clous à ferrer les animaux, des difficultés de transport consécutives à la diminution des attelages et à la réduction des allocations en carburants, de la presque impossibilité de réparer les machines agricoles, de la modicité des tarifs officiels qui entraînent souvent la fraude et le développement du marché noir et, enfin, de la diminution de la production de matières dans la Métropole. Cependant, malgré ces plaintes, les profits des agriculteurs sont considérables.

En ce qui concerne les céréales, les surfaces ensemencées en blé sont en diminution dans l'Ouest, le Nord et l'Est, soit par manque de moyens de travail, soit par suite de l'extension de la culture des avoines. L'état des ensemencements est satisfaisant; blés et avoines ont très belle apparence, et sont très vigoureux, bien qu'un peu clairs par endroits par suite de l'appauvrissement des terres.

L'arrachage des betteraves s'est terminé dans de très bonnes conditions grâce à la persistance d'une température clémente. Les transports, en bonne voie d'achèvement, ne seront cependant terminés que vers la fin de janvier ; ce mois de retard n'aura pas de conséquences graves en raison de la température. Le volume de la récolte s'avère, dans l'ensemble, inférieur à celui de l'année dernière et la densité, évaluée en moyenne de 6 à 8°, apparaît finalement plus faible qu'on ne l'avait pensé au début de la campagne.

L'enlèvement des pommes de terre s'effectue lentement en Bretagne, par suite de l'insuffisance de matériel, de sorte que des stocks importants sont immobilisés chez les producteurs. Dans le Midi, les plantations de pommes de terre se sont largement développées grâce à des arrivages de plants en provenance notamment de Hollande et de Bretagne. De plus, un lot important de plants destiné à l'Afrique du Nord a été bloqué à Marseille et distribué dans la Vallée du Rhône.

.....

.....

La récolte des topinambours dans le Limousin est estimée à 100.000 T. environ. Malheureusement, on tend de plus en plus à industrialiser cette culture au détriment de l'alimentation des animaux. C'est ainsi que, sur l'Ouest, plusieurs distilleries de pommes ont été transformées en distilleries de topinambours. La production de légumes est en progression sensible, notamment dans le Nord, où les cultures maraîchères aux abords des villes ont pris une grande extension. Dans l'Aube, les choucrouteries travaillent à plein rendement. La campagne des choux-fleurs à Saint-Malo a produit 7.400 T. contre 9.000 l'année dernière. Celle des choux-fleurs du Léon, qui va commencer, sera vraisemblablement analogue à celle de l'an passé (35.000 T.). L'Ouest a fourni de très grosses quantités de légumes d'hiver, carottes, navets, choux-fleurs. Ainsi, Saint-Pol-de-Léon a expédié 12.000 T. de légumes alors qu'il n'effectuait aucun envoi en temps de paix, et Saint-Malo a expédié 5.000 T.

La culture des plantes oléagineuses, jugée par les agriculteurs moins rémunératrice que celle des céréales, des pommes de terre ou des betteraves, n'a fait aucun progrès. Les surfaces emblavées ne se sont pas accrues et nombre de Préfets ont dû procéder par voie d'impositions, notamment dans l'Ouest, où ces impositions s'avèrent assez lourdes. Ainsi, en Seine-Inférieure, 3.500 ha ont dû être ensemencés en colza d'hiver et la Préfecture a exigé qu'une surface au moins égale soit réservée à la culture d'oeillette. Dans la Charente, la Préfecture a imposé que les surfaces emblavées soient portées de 450 ha en hiver à 3.500 au printemps.

Les travaux de la vigne ont commencé, mais à un rythme ralenti par suite de la pénurie de main-d'oeuvre et d'attelage. Les vignerons craignent, par ailleurs, le manque d'engrais.

En ce qui concerne l'élevage, l'absence des froids a permis de maintenir très longtemps dans les pâturages le cheptel bovin. L'économie ainsi réalisée sur l'alimentation d'hiver a

.....

pénurie des produits ferreux et de cuivre, notamment de clous à ferrer les animaux, des difficultés de transport consécutives à la diminution des attelages et à la réduction des allocations en carburants, de la presque impossibilité de réparer les machines agricoles, de la modicité des tarifs officiels qui entraînent souvent la fraude et le développement du marché noir et, enfin, de la diminution de la production de matières dans la Métropole. Cependant, malgré ces plaintes, les profits des agriculteurs sont considérables.

En ce qui concerne les céréales, les surfaces ensemencées en blé sont en diminution dans l'Ouest, le Nord et l'Est, soit par manque de moyens de travail, soit par suite de l'extension de la culture des avoines. L'état des ensemencements est satisfaisant: blés et avoines ont très belle apparence, et sont très vigoureux, bien qu'un peu clairs par endroits par suite de l'appauvrissement des terres.

L'arrachage des betteraves s'est terminé dans de très bonnes conditions grâce à la persistance d'une température clémente. Les transports, en bonne voie d'achèvement, ne seront cependant terminés que vers la fin de janvier ; ce mois de retard n'aura pas de conséquences graves en raison de la température. Le volume de la récolte s'avère, dans l'ensemble, inférieur à celui de l'année dernière et la densité, évaluée en moyenne de 6 à 8°, apparaît finalement plus faible qu'on ne l'avait pensé au début de la campagne.

L'enlèvement des pommes de terre s'effectue lentement en Bretagne, par suite de l'insuffisance de matériel, de sorte que des stocks importants sont immobilisés chez les producteurs. Dans le Midi, les plantations de pommes de terre se sont largement développées grâce à des arrivages de plants en provenance notamment de Hollande et de Bretagne. De plus, un lot important de plants destiné à l'Afrique du Nord a été bloqué à Marseille et distribué dans la Vallée du Rhône.

.....

La récolte des topinambours dans le Limousin est estimée à 100.000 T. environ. Malheureusement, on tend de plus en plus à industrialiser cette culture au détriment de l'alimentation des animaux. C'est ainsi que, sur l'Ouest, plusieurs distilleries de pommes ont été transformées en distilleries de topinambours. La production de légumes est en progression sensible, notamment dans le Nord, où les cultures maraîchères aux abords des villes ont pris une grande extension. Dans l'Aube, les choucrouteries travaillent à plein rendement. La campagne des choux-fleurs à Saint-Malo a produit 7.400 T. contre 9.000 l'année dernière. Celle des choux-fleurs du Léon, qui va commencer, sera vraisemblablement analogue à celle de l'an passé (35.000 T.). L'Ouest a fourni de très grosses quantités de légumes d'hiver, carottes, navets, choux-fleurs. Ainsi, Saint-Pol-de-Léon a expédié 12.000 T. de légumes alors qu'il n'effectuait aucun envoi en temps de paix, et Saint-Malo a expédié 5.000 T.

La culture des plantes oléagineuses, jugée par les agriculteurs moins rémunératrice que celle des céréales, des pommes de terre ou des betteraves, n'a fait aucun progrès. Les surfaces emblavées ne se sont pas accrues et nombre de Préfets ont dû procéder par voie d'impositions, notamment dans l'Ouest, où ces impositions s'avèrent assez lourdes. Ainsi, en Seine-Inférieure, 3.500 ha ont dû être ensemencés en colza d'hiver et la Préfecture a exigé qu'une surface au moins égale soit réservée à la culture d'oeillette. Dans la Charente, la Préfecture a imposé que les surfaces emblavées soient portées de 450 ha en hiver à 3.500 au printemps.

Les travaux de la vigne ont commencé, mais à un rythme ralenti par suite de la pénurie de main-d'oeuvre et d'attelage. Les vignerons craignent, par ailleurs, le manque d'engrais.

En ce qui concerne l'élevage, l'absence des froids a permis de maintenir très longtemps dans les pâturages le cheptel bovin. L'économie ainsi réalisée sur l'alimentation d'hiver a

.....

mis fin aux ventes massives d'animaux. Toutefois, la sous-alimentation réagit sur l'état du bétail, de sorte que le poids moyen de viande abattue par bête décroît constamment.

Le cheptel ovin est en forte augmentation par suite des facilités d'abattage clandestin.

L'élevage industriel des porcs a pratiquement disparu par suite du manque d'alimentation appropriée et du taux peu élevé des taxes officielles. Néanmoins, le nombre des porcs constituant l'élevage familial est en augmentation là où s'offrent des possibilités de nourriture, notamment en Bretagne, où les pommes de terre qu'on ne peut expédier et les topinambours qu'on se dispense de livrer à l'industrialisation sont utilisés à l'engraissement des bêtes. La pénurie des chevaux va croissant. De plus, l'état sanitaire des bêtes est peu satisfaisant, en raison des efforts qui leur sont demandés et de leur sous-alimentation. Les prix pratiqués sont en forte hausse.

2°) Trafic agricole -

Le trafic agricole au cours du mois de décembre a suivi les fluctuations de la production et du marché.

Fruits et légumes.- Les expéditions de fruits et de légumes au départ de la Vallée du Rhône et de la Provence ont été en forte régression sur celles du mois précédent : 4.933 T. contre 10.037. Elles ont été, en outre, nettement inférieures à celles de l'an passé (7.300 T.) et à celles du temps de paix (6.600 T.). Cette baisse est due au bloquage des chataîgnes, notamment dans l'Ardèche, et à l'extension de la consommation locale de la culture maraîchère.

Les événements d'Afrique ont entraîné la disparition des importations de primeurs à Marseille.

Le trafic des légumes au départ du Sud-Ouest s'est légèrement relevé : 11.113 T. contre 8.697 T. en novembre. Il est resté identique à celui de l'année dernière. Au départ de la Bourgogne,

.....

1.566 T. ont été transportées contre 3.838 T. en novembre.

Betteraves - La campagne des betteraves dans le Midi s'est terminée en décembre où 12.300 T. ont été transportées contre 28.000 en novembre. Dans le Sud-Ouest, la campagne a donné des résultats inférieurs à ceux de 1941 (126.000 T. contre 175.500 en novembre et 243.500 en 1939). Dans l'Ouest, la récolte a été moyenne, comparable à celle de 1938(262.000 T.). Dans le Nord, les transports,qui se termineront fin janvier, ont porté, en décembre, sur 120.358 T. contre 138.818 l'an dernier et 208.113 avant guerre.

Viandes abattues et animaux vivants - Le tonnage des viandes abattues remis au départ des centres expéditeurs du Sud-Ouest s'est relevé à 4.300 T. contre 3.200 au mois de novembre ; mais cet accroissement du trafic des viandes abattues a été compensé par une diminution des envois d'animaux vivants. C'est ainsi qu'au départ de la zone non occupée, les expéditions n'ont intéressé que 10.488 wagons contre 12.893 en novembre. Cette baisse est due à l'insuffisance de wagons et au maintien des animaux dans les pâturages. Dans le Nord, la situation est restée stationnaire tandis que les expéditions, dans l'Est, ont diminué en raison, non seulement des prélèvements importants effectués sur le cheptel les mois précédents, mais encore du manque de matériel roulant qui oblige les expéditeurs à acheminer le bétail par la route.

Vins - Les expéditions de vins du Midi et d'Algérie n'ont porté que sur 122.925 T. contre 125.842 en novembre. L'augmentation du trafic de vins du Midi n'ayant pas suffi à compenser la chute massive des expéditions de vins d'Algérie, les Services du Ravitaillement ont décidé d'intégrer dans les vins de consommation courante 2.600.000 hl de vin à appellations d'origine.

Les transports de vins au départ de la Touraine, du Poitou, du Bordelais, se sont accrus (15.067 T. contre 9.347 en novembre) ; les vins hors taxe de la région de Bordeaux sont très recherchés et ont atteint des cours très élevés. Les expéditions de vins de Champagne sont passées de 406 T. en novembre à 1420 T.

.....

mis fin aux ventes massives d'animaux. Toutefois, la sous-alimentation réagit sur l'état du bétail, de sorte que le poids moyen de viande abattue par bête décroît constamment.

Le cheptel ovin est en forte augmentation par suite des facilités d'abattage clandestin.

L'élevage industriel des porcs a pratiquement disparu par suite du manque d'alimentation appropriée et du taux peu élevé des taxes officielles. Néanmoins, le nombre des porcs constituant l'élevage familial est en augmentation là où s'offrent des possibilités de nourriture, notamment en Bretagne, où les pommes de terre qu'on ne peut expédier et les topinambours qu'on se dispense de livrer à l'industrialisation sont utilisés à l'engraissement des bêtes. La pénurie des chevaux va croissant. De plus, l'état sanitaire des bêtes est peu satisfaisant, en raison des efforts qui leur sont demandés et de leur sous-alimentation. Les prix pratiqués sont en forte hausse.

2°) Trafic agricole -

Le trafic agricole au cours du mois de décembre a suivi les fluctuations de la production et du marché.

Fruits et légumes.- Les expéditions de fruits et de légumes au départ de la Vallée du Rhône et de la Provence ont été en forte régression sur celles du mois précédent : 4.933 T. contre 10.037. Elles ont été, en outre, nettement inférieures à celles de l'an passé (7.300 T.) et à celles du temps de paix (6.600 T.). Cette baisse est due au bloquage des chataîgnes, notamment dans l'Ardèche, et à l'extension de la consommation locale de la culture maraîchère.

Les événements d'Afrique ont entraîné la disparition des importations de primeurs à Marseille.

Le trafic des légumes au départ du Sud-Ouest s'est légèrement relevé : 11.113 T. contre 8.697 T. en novembre. Il est resté identique à celui de l'année dernière. Au départ de la Bourgogne,

.....

1.566 T. ont été transportées contre 3.838 T. en novembre.

Betteraves - La campagne des betteraves dans le Midi s'est terminée en décembre où 12.300 T. ont été transportées contre 28.000 en novembre. Dans le Sud-Ouest, la campagne a donné des résultats inférieurs à ceux de 1941 (126.000 T. contre 175.500 en novembre et 243.500 en 1939). Dans l'Ouest, la récolte a été moyenne, comparable à celle de 1938(262.000 T.). Dans le Nord, les transports,qui se termineront fin janvier, ont porté, en décembre, sur 120.358 T. contre 138.818 l'an dernier et 208.113 avant guerre.

Viandes abattues et animaux vivants - Le tonnage des viandes abattues remis au départ des centres expéditeurs du Sud-Ouest s'est relevé à 4.300 T. contre 3.200 au mois de novembre ; mais cet accroissement du trafic des viandes abattues a été compensé par une diminution des envois d'animaux vivants. C'est ainsi qu'au départ de la zone non occupée, les expéditions n'ont intéressé que 10.488 wagons contre 12.893 en novembre. Cette baisse est due à l'insuffisance de wagons et au maintien des animaux dans les pâturages. Dans le Nord, la situation est restée stationnaire tandis que les expéditions, dans l'Est, ont diminué en raison, non seulement des prélèvements importants effectués sur le cheptel les mois précédents, mais encore du manque de matériel roulant qui oblige les expéditeurs à acheminer le bétail par la route.

Vins - Les expéditions de vins du Midi et d'Algérie n'ont porté que sur 122.925 T. contre 125.842 en novembre. L'augmentation du trafic de vins du Midi n'ayant pas suffi à compenser la chute massive des expéditions de vins d'Algérie, les Services du Ravitaillement ont décidé d'intégrer dans les vins de consommation courante 2.600.000 hl de vin à appellations d'origine.

Les transports de vins au départ de la Touraine, du Poitou, du Bordelais, se sont accrus (15.067 T. contre 9.347 en novembre) ; les vins hors taxe de la région de Bordeaux sont très recherchés et ont atteint des cours très élevés. Les expéditions de vins de Champagne sont passées de 406 T. en novembre à 1420 T.

.....

par suite du classement des vins de détail dans les transports de priorité.

En Bourgogne, le trafic des vins s'est relevé de 1.025 à 1.638 T.

Marée - La situation est restée stationnaire dans le Nord malgré l'importance du trafic des coquillages ; la campagne du hareng a commencé, mais elle sera presque exclusivement réservée à la Belgique, au Nord et au Pas-de-Calais.

Confitures - Le trafic des confitures a marqué un certain progrès en raison du classement de cette marchandise dans les programmes temporaires français. Toutefois, l'insuffisance du matériel n'a pas permis de satisfaire toutes les demandes.

3°) Ravitaillement de la Région Parisienne.-

Dans l'ensemble, les réceptions au cours du mois de décembre / ont marqué un progrès intéressant sur le mois précédent. Ainsi, les arrivages de lait ont été en augmentation de 3 % en raison, d'une part, d'une production soutenue par le maintien des animaux dans les herbages, d'autre part, des mesures prises pour intensifier les livraisons et assurer une rémunération suffisante. Le trafic des beurre, fromage et oeufs a augmenté de 16 % sur le mois précédent, notamment en ce qui concerne les fromages et les oeufs par suite de l'amélioration du ramassage.

Les réceptions de fruits et légumes se sont accrues de 34 % grâce à des expéditions importantes de l'Ouest.

Par contre, le trafic des pommes de terre a diminué de 29 % faute de matériel de transport. C'est ainsi que, dans la Région de Chateaulin, 5.000 T. seulement ont été enlevées sur 25.000 T. Les réceptions de viandes abattues ont augmenté de 100 %, mais les arrivages de bestiaux ont diminué de 33 %. Cette situation est le résultat de la politique actuelle des services de Ravitaillement qui, par suite de l'insuffisance du matériel pour

.....

bétail vif, procédent de plus en plus aux abattages sur place et au transport des viandes abattues.

Le trafic de la marée a fait quelques progrès (6%), intéressant à peu près uniquement les huîtres. Le poisson, par contre, fait de plus en plus défaut, par suite de la règlementation de la pêche et de l'insuffisance des distributions de carburants; celles-ci, en effet, ne permettent à chaque bateau qu'une seule sortie par mois.

Les arrivages de vins ont diminué de 18% sur le mois précédent. Ceux de sel ont marqué un recul de 44% sur novembre, par suite du manque de moyens de transport.

4°) Trafic industriel.

Charbons.- Les transports de charbon se sont, dans l'ensemble, relevés. En zone non occupée le tonnage transporté est passé de 917.797 T. en novembre à 935.495 en décembre, en raison de l'accroissement du nombre des jours ouvrables. Ce tonnage est d'ailleurs inférieur à celui de l'année dernière (1.107.968 T.) Les mines du Centre, de l'Aveyron et du Tarn n'ayant pas eu à souffrir d'une trop grande pénurie de matériel ont pu augmenter leurs chargements. Dans le Nord et le Pas-de-Calais 1.467.300 T. ont été remises au rail contre 1.393.700 en novembre et 1.659.500 en décembre 1941. Les expéditions au départ des bassins de Saône-et-Loire-Nivernais ont également progressé : 164.369 T. contre 152.447 en novembre.

Minerais.- Le trafic des minerais en zone non occupée, notamment dans les Pyrénées, a marqué quelques progrès : 9.625 T. contre 9.486 en novembre, mais est resté très inférieur à celui de l'année dernière (12.223 T.). A Caronte, le tonnage des minerais d'importation s'est légèrement relevé : 18.000 T. contre 13.700 en novembre. Les bassins de Normandie, Anjou-Bretagne ont expédié 100.400 T. contre 82.640 le mois précédent et 125.110 T. en décembre 1941. Mais l'augmentation constatée a porté exclusivement sur le trafic d'exportation, le trafic français étant passé, au .....

par suite du classement des vins de détail dans les transports de priorité.

En Bourgogne, le trafic des vins s'est relevé de 1.025 à 1.638 T.

Marée - La situation est restée stationnaire dans le Nord malgré l'importance du trafic des coquillages ; la campagne du hareng a commencé, mais elle sera presque exclusivement réservée à la Belgique, au Nord et au Pas-de-Calais.

Confitures - Le trafic des confitures a marqué un certain progrès en raison du classement de cette marchandise dans les programmes temporaires français. Toutefois, l'insuffisance du matériel n'a pas permis de satisfaire toutes les demandes.

3°) Ravitaillement de la Région Parisienne.-

Dans l'ensemble, les réceptions au cours du mois de décembre ont marqué un progrès intéressant sur le mois précédent. Ainsi, les arrivages de lait ont été en augmentation de 3 % en raison, d'une part, d'une production soutenue par le maintien des animaux dans les herbages, d'autre part, des mesures prises pour intensifier les livraisons et assurer une rémunération suffisante. Le trafic des beurre, fromage et oeufs a augmenté de 16 % sur le mois précédent, notamment en ce qui concerne les fromages et les oeufs par suite de l'amélioration du ramassage.

Les réceptions de fruits et légumes se sont accrues de 34 % grâce à des expéditions importantes de l'Ouest.

Par contre, le trafic des pommes de terre a diminué de 29 % faute de matériel de transport. C'est ainsi que, dans la Région de Chateaulin, 5.000 T. seulement ont été enlevées sur 25.000 T. Les réceptions de viandes abattues ont augmenté de 100 %, mais les arrivages de bestiaux ont diminué de 33 %. Cette situation est le résultat de la politique actuelle des services de Ravitaillement qui, par suite de l'insuffisance du matériel pour

.....

bétail vif, procédent de plus en plus aux abattages sur place et au transport des viandes abattues.

Le trafic de la marée a fait quelques progrès (6%), intéressant à peu près uniquement les huîtres. Le poisson, par contre, fait de plus en plus défaut, par suite de la règlementation de la pêche et de l'insuffisance des distributions de carburants; celles-ci, en effet, ne permettent à chaque bateau qu'une seule sortie par mois.

Les arrivages de vins ont diminué de 18% sur le mois précédent. Ceux de sel ont marqué un recul de 44% sur novembre, par suite du manque de moyens de transport.

4°) Trafic industriel.

Charbons.- Les transports de charbon se sont, dans l'ensemble, relevés. En zone non occupée le tonnage transporté est passé de 917.797 T. en novembre à 935.495 en décembre, en raison de l'accroissement du nombre des jours ouvrables. Ce tonnage est d'ailleurs inférieur à celui de l'année dernière (1.107.968 T.) Les mines du Centre, de l'Aveyron et du Tarn n'ayant pas eu à souffrir d'une trop grande pénurie de matériel ont pu augmenter leurs chargements. Dans le Nord et le Pas-de-Calais 1.467.300 T. ont été remises au rail contre 1.393.700 en novembre et 1.659.500 en décembre 1941. Les expéditions au départ des bassins de Saône-et-Loire-Nivernais ont également progressé : 164.369 T. contre 152.447 en novembre.

Minerais.- Le trafic des minerais en zone non occupée, notamment dans les Pyrénées, a marqué quelques progrès : 9.625 T. contre 9.486 en novembre, mais est resté très inférieur à celui de l'année dernière (12.223 T.). A Caronte, le tonnage des minerais d'importation s'est légèrement relevé : 18.000 T. contre 13.700 en novembre. Les bassins de Normandie, Anjou-Bretagne ont expédié 100.400 T. contre 82.640 le mois précédent et 125.110 T. en décembre 1941. Mais l'augmentation constatée a porté exclusivement sur le trafic d'exportation, le trafic français étant passé, au ....

contraire d'un mois sur l'autre de 38.740 à 31.130 T. Dans les bassins de Briey, Longwy, Nancy, le trafic français s'est redressé: 292.500 T. contre 270.000 en novembre, en raison des besoins croissants de la métallurgie française, mais il ne représente néanmoins que la moitié du trafic d'avant-guerre (532.000 T.). Par contre, le trafic d'exportation n'a porté que sur 515.000 T. contre 573.700 en novembre. Cette baisse est la conséquence du manque de matériel et de la baisse saisonnière des eaux du Rhin. L'extraction des minerais de fer dans l'Est a été fortement poussée cette année.

.....

contraire d'un mois sur l'autre de 38.740 à 31.130 T. Dans les bassins de Briey, Longwy, Nancy, le trafic français s'est redressé: 292.500 T. contre 270.000 en novembre, en raison des besoins croissants de la métallurgie française, mais il ne représente néanmoins que la moitié du trafic d'avant-guerre (532.000 T.). Par contre, le trafic d'exportation n'a porté que sur 515.000 T. contre 573.700 en novembre. Cette baisse est la conséquence du manque de matériel et de la baisse saisonnière des eaux du Rhin. L'extraction des minerais de fer dans l'Est a été fortement poussée cette année.

.....

Produits industriels.- Le trafic des produits de l'industrie métallurgique en zone non occupée a accusé une régression générale par suite du manque de wagons.

Les tonnages suivants ont été transportés :

- produits ferreux : 14.624 T. contre 18.106 T. en novembre et 29.725 T. l'année dernière;
- aluminium : 450 T. contre 1.465 l'année dernière;
- zinc : 274 T. contre 1.669 T. en 1941;
- cuivre : 512 T. contre 1.207 l'an dernier.

Au départ du bassin Rhône-et-Loire 17.792 T. ont été transportées contre 19.341 en novembre et 24.553 en décembre 1941. Cette situation résulte du manque de combustibles et de matières premières et des mesures prises pour réduire les consommations d'électricité.

Dans l'Ouest, les transports de produits métallurgiques ont augmenté par rapport au mois de novembre : 30.000 T. contre 18.000 T. Mais la situation reste cependant peu satisfaisante si on la compare à celle de décembre 1938 où la production atteignait 420.000 T.

Dans le Centre et le Sud-Ouest, les transports ont également repris : 6.700 T. contre 6.200 T., encore qu'ils soient nettement inférieurs à ceux de 1941 (11.000 T.).

Dans le Nord, la production métallurgique a nettement baissé. Dans le bassin de Valenciennes, 41.200 T. ont été remises au rail contre 43.300 en novembre et 46.000 en décembre 1941. La chute de la production, là comme ailleurs, résulte de l'insuffisance des approvisionnements en combustibles et en matières premières. Dans le bassin de Maubeuge, le trafic a porté sur 35.000 T. (45.000 T. en novembre). Dans les deux centres, l'industrie s'est efforcée de faire face au déficit en main-d'oeuvre par l'application de la semaine de 54 heures et l'embauchage de jeunes gens et de femmes.

Dans l'Est, le trafic, au départ du bassin de Longwy n'a pas varié : 32.000 T. tandis que des progrès ont été enregistrés au

.....

départ de Nancy : 25.800 T. contre 22.000. On s'efforce de rendre une certaine activité à l'industrie métallurgique lorraine, car les établissements n'ont pas été atteints par les mesures destinées à réduire la consommation d'énergie électrique. Mais si la Société des Hauts-Fourneaux de la Chiers a rallumé un haut-fourneau, deux hauts-fourneaux ont été mis en veilleuse dans le bassin de Nancy. En tout cas, et malgré les quelques progrès enregistrés, la situation est loin d'égaler celle d'avant-guerre.

De même, en ce qui concerne le trafic des produits métallurgiques, les expéditions au départ du bassin de Briey se sont élevées à 19.000 T. en décembre 1942, alors qu'elles atteignaient 24.000 T. avant-guerre, soit une baisse de 22%. Au départ du bassin de Longwy, la chute du trafic, par rapport à l'avant-guerre, représente les 2/3 (32.000 T. contre 92.000 T.), tandis qu'à Nancy elle atteint 50% (25.800 T. au lieu de 50.900 T.).

Textiles.- L'industrie textile a subi une nouvelle régression dans le Nord : 2.697 T. ont été transportées contre 3.064 en novembre et 8.946 T. avant-guerre. Cette baisse est due à la disparition progressive des matières premières. Aucun arrivage de coton et de laine n'a été enregistré en décembre et les réceptions de produits de remplacement sont demeurées très faibles; les filatures de coton ont en conséquence, dû réduire de 50% le nombre des broches en activité. Les industries de laine sont privées des approvisionnements importés d'Afrique du Nord, de sorte que pour elles, comme pour les industries du coton, l'asphyxie s'accroît à un rythme accéléré.

Seules les filatures de lin ont été relativement privilégiées: les usines d'Armentières travaillent au rythme de 36 à 40 heures par semaine.

Dans l'Est, par suite des mesures prises pour favoriser les envois de détail, le trafic est passé de 466 T. en novembre à 929 T. en décembre. Néanmoins, la situation des textiles vosgiens

.....

.....

Produits industriels.- Le trafic des produits de l'industrie métallurgique en zone non occupée a accusé une régression générale par suite du manque de wagons.

Les tonnages suivants ont été transportés :

- produits ferreux : 14.624 T. contre 18.106 T. en novembre et 29.725 T. l'année dernière;
- aluminium : 450 T. contre 1.465 l'année dernière;
- zinc : 274 T. contre 1.669 T. en 1941;
- cuivre : 512 T. contre 1.207 l'an dernier.

Au départ du bassin Rhône-et-Loire 17.792 T. ont été transportées contre 19.341 en novembre et 24.553 en décembre 1941. Cette situation résulte du manque de combustibles et de matières premières et dès mesures prises pour réduire les consommations d'électricité.

Dans l'Ouest, les transports de produits métallurgiques ont augmenté par rapport au mois de novembre : 30.000 T. contre 18.000 T. Mais la situation reste cependant peu satisfaisante si on la compare à celle de décembre 1938 où la production atteignait 420.000 T.

Dans le Centre et le Sud-Ouest, les transports ont également repris : 6.700 T. contre 6.200 T., encore qu'ils soient nettement inférieurs à ceux de 1941 (11.000 T.).

Dans le Nord, la production métallurgique a nettement baissé. Dans le bassin de Valenciennes, 41.200 T. ont été remises au rail contre 43.300 en novembre et 46.000 en décembre 1941. La chute de la production, là comme ailleurs, résulte de l'insuffisance des approvisionnements en combustibles et en matières premières. Dans le bassin de Maubeuge, le trafic a porté sur 35.000 T. (45.000 T. en novembre). Dans les deux centres, l'industrie s'est efforcée de faire face au déficit en main-d'oeuvre par l'application de la semaine de 54 heures et l'embauchage de jeunes gens et de femmes.

Dans l'Est, le trafic, au départ du bassin de Longwy n'a pas varié : 32.000 T. tandis que des progrès ont été enregistrés au

.....

départ de Nancy : 25.800 T. contre 22.000. On s'efforce de rendre une certaine activité à l'industrie métallurgique lorraine, car les établissements n'ont pas été atteints par les mesures destinées à réduire la consommation d'énergie électrique. Mais si la Société des Hauts-Fourneaux de la Chiers a rallumé un haut-fourneau, deux hauts-fourneaux ont été mis en veilleuse dans le bassin de Nancy. En tout cas, et malgré les quelques progrès enregistrés, la situation est loin d'égaler celle d'avant-guerre.

De même, en ce qui concerne le trafic des produits métallurgiques, les expéditions au départ du bassin de Briey se sont élevées à 19.000 T. en décembre 1942, alors qu'elles atteignaient 24.000 T. avant-guerre, soit une baisse de 22%. Au départ du bassin de Longwy, la chute du trafic, par rapport à l'avant-guerre, représente les 2/3 (32.000 T. contre 92.000 T.), tandis qu'à Nancy elle atteint 50% (25.800 T. au lieu de 50.900 T.).

Textiles.- L'industrie textile a subi une nouvelle régression dans le Nord : 2.697 T. ont été transportées contre 3.064 en novembre et 8.946 T. avant-guerre. Cette baisse est due à la disparition progressive des matières premières. Aucun arrivage de coton et de laine n'a été enregistré en décembre et les réceptions de produits de remplacement sont demeurées très faibles; les filatures de coton ont en conséquence, dû réduire de 50% le nombre des broches en activité. Les industries de laine sont privées des approvisionnements importés d'Afrique du Nord, de sorte que pour elles, comme pour les industries du coton, l'asphyxie s'accroît à un rythme accéléré.

Seules les filatures de lin ont été relativement privilégiées: les usines d'Armentières travaillent au rythme de 36 à 40 heures par semaine.

Dans l'Est, par suite des mesures prises pour favoriser les envois de détail, le trafic est passé de 466 T. en novembre à 929 T. en décembre. Néanmoins, la situation des textiles vosgiens

.....

reste très précaire. C'est ainsi que la filature de la Vologne à Lavelines produit en un mois ce qu'elle fabriquait en 4 jours avant la guerre.

Industries chimiques.- Les expéditions d'engrais azotés au départ du Sud-Ouest ont marqué un léger recul : 14.000 T. contre 18.700 en novembre et 29.000 en décembre 1941. Les transports de superphosphates, au départ des régions lyonnaise et marseillaise, ont baissé par suite de l'arrêt des arrivées de phosphates nord-africains : 2.900 T. contre 4.700 en novembre et 9.500 avant-guerre. Le trafic des phosphates d'importation a été nul, alors qu'il avait dépassé 20.000 T. en novembre. Les envois d'acides sulfurique et chlorhydrique, au départ des régions lyonnaise et marseillaise, sont restés stationnaires (4.600 T.). Dans le Nord, les transports pour le compte des industries chimiques ont légèrement progressé : 26.800 T. contre 25.300 en novembre dernier. Par contre, les expéditions d'engrais ont nettement fléchi : 40.700 T. contre 60.000 T. l'année dernière en raison notamment de l'insuffisance de matériel. Les Etablissements Kullmann à la Madeleine ont remis 900 T. au rail contre 9.000 l'année dernière et ceux de Loos 477 T. contre 3.088 en décembre 1941. Par contre, leurs stocks se sont accrus, passant de 70.000 T. en novembre à 90.000 en décembre.

Ainsi, dans l'ensemble, le trafic ferroviaire fléchissant, accuse une nouvelle diminution de l'activité générale en décembre. Nous avons chargé, durant ce mois, 702.558 wagons contre 736.037 en novembre, soit une baisse de 5%. En fait, la moyenne journalière des wagons chargés n'a été que de 22.662 en décembre contre 24.535 en novembre, marquant ainsi une baisse plus importante de 8%.

La chute de trafic est encore plus impressionnante si on oppose aux 702.558 wagons chargés le mois dernier, les 913.772 wagons chargés en décembre 1941. La baisse d'une année sur l'autre ressort à 23%, soit près du quart, et permet d'apprécier l'ampleur de la chute de l'économie nationale en un an.

.....

B.- Trafic de la 3ème semaine.

M. LE BESNERAIS.- Le trafic-marchandises de la 3ème semaine a été supérieur à celui de la semaine précédente car le nombre de wagons chargés a augmenté de 6,7%. Mais cette augmentation intéresse surtout les wagons entrés chargés (+ 13%) et les transports militaires (+ 13%). Toutefois, les transports commerciaux se sont accrus de 4,3%.

Ce redressement de la situation, qui résulte d'une amélioration sensible des moyens de traction, a intéressé tous les trafics, notamment celui des houilles. Comme les mines ont, en outre, travaillé le dimanche, la moyenne journalière des chargements est passée de 79.400 T. à 87.700 T.

Le trafic des betteraves seul a marqué un certain recul, mais la campagne touche à sa fin. Au total, la récolte sera de l'ordre de 1.840.700 tonnes, alors qu'elle avait été de 2.368.000 T. l'année dernière.

Les transports de céréales et d'engrais se sont redressés; ces derniers transports accusent encore, par rapport à l'année dernière, une baisse de 27,5%, par suite de la pénurie de wagons couverts. Il a fallu, en effet, réserver au trafic de denrées les wagons couverts qui auraient dû normalement servir au trafic des engrais. Le retard ainsi apporté à la campagne des engrais risque d'être préjudiciable à l'agriculture, et notamment aux semailles de printemps. Le trafic des minerais a accusé une nouvelle baisse. Celui des fruits et légumes s'est redressé : il a intéressé 1.835 wagons, alors qu'il avait exigé 1.546 wagons l'année dernière.

Le trafic-voyageurs est resté important, en légère augmentation sur celui de la semaine correspondante de 1941.

C.- Production hydroélectrique.

La production d'énergie électrique reste satisfaisante. Le débit des cours d'eau étant supérieur à celui de l'année dernière et même à la moyenne habituelle, nous avons pu éviter de tirer sur nos lacs des Pyrénées dont les réserves sont à l'heure actuelle.....

reste très précaire. C'est ainsi que la filature de la Vologne à Lavelines produit en un mois ce qu'elle fabriquait en 4 jours avant la guerre.

Industries chimiques.- Les expéditions d'engrais azotés au départ du Sud-Ouest ont marqué un léger recul : 14.000 T. contre 18.700 en novembre et 29.000 en décembre 1941. Les transports de superphosphates, au départ des régions lyonnaise et marseillaise, ont baissé par suite de l'arrêt des arrivées de phosphates nord-africains : 2.900 T. contre 4.700 en novembre et 9.500 avant-guerre. Le trafic des phosphates d'importation a été nul, alors qu'il avait dépassé 20.000 T. en novembre. Les envois d'acides sulfurique et chlorhydrique, au départ des régions lyonnaise et marseillaise, sont restés stationnaires (4.600 T.). Dans le Nord, les transports pour le compte des industries chimiques ont légèrement progressé : 26.800 T. contre 25.300 en novembre dernier. Par contre, les expéditions d'engrais ont nettement fléchi : 40.700 T. contre 60.000 T. l'année dernière en raison notamment de l'insuffisance de matériel. Les Etablissements Kullmann à la Madeleine ont remis 900 T. au rail contre 9.000 l'année dernière et ceux de Loos 477 T. contre 3.088 en décembre 1941. Par contre, leurs stocks se sont accrus, passant de 70.000 T. en novembre à 90.000 en décembre.

Ainsi, dans l'ensemble, le trafic ferroviaire fléchissant, accuse une nouvelle diminution de l'activité générale en décembre. Nous avons chargé, durant ce mois, 702.558 wagons contre 736.037 en novembre, soit une baisse de 5%. En fait, la moyenne journalière des wagons chargés n'a été que de 22.662 en décembre contre 24.535 en novembre, marquant ainsi une baisse plus importante de 8%.

La chute de trafic est encore plus impressionnante si on oppose aux 702.558 wagons chargés le mois dernier, les 913.772 wagons chargés en décembre 1941. La baisse d'une année sur l'autre ressort à 23%, soit près du quart, et permet d'apprécier l'ampleur de la chute de l'économie nationale en un an.

.....

B.- Trafic de la 3ème semaine.

M. LE BESNERAIS.- Le trafic-marchandises de la 3ème semaine a été supérieur à celui de la semaine précédente car le nombre de wagons chargés a augmenté de 6,7%. Mais cette augmentation intéresse surtout les wagons entrés chargés (+ 13%) et les transports militaires (+ 13%). Toutefois, les transports commerciaux se sont accrus de 4,3%.

Ce redressement de la situation, qui résulte d'une amélioration sensible des moyens de traction, a intéressé tous les trafics, notamment celui des houilles. Comme les mines ont, en outre, travaillé le dimanche, la moyenne journalière des chargements est passée de 79.400 T. à 87.700 T.

Le trafic des betteraves seul a marqué un certain recul, mais la campagne touche à sa fin. Au total, la récolte sera de l'ordre de 1.840.700 tonnes, alors qu'elle avait été de 2.368.000 T. l'année dernière.

Les transports de céréales et d'engrais se sont redressés; ces derniers transports accusent encore, par rapport à l'année dernière, une baisse de 27,5%, par suite de la pénurie de wagons couverts. Il a fallu, en effet, réserver au trafic de denrées les wagons couverts qui auraient dû normalement servir au trafic des engrais. Le retard ainsi apporté à la campagne des engrais risque d'être préjudiciable à l'agriculture, et notamment aux semailles de printemps. Le trafic des minerais a accusé une nouvelle baisse. Celui des fruits et légumes s'est redressé : il a intéressé 1.835 wagons, alors qu'il avait exigé 1.546 wagons l'année dernière.

Le trafic-voyageurs est resté important, en légère augmentation sur celui de la semaine correspondante de 1941.

C.- Production hydroélectrique.

La production d'énergie électrique reste satisfaisante. Le débit des cours d'eau étant supérieur à celui de l'année dernière et même à la moyenne habituelle, nous avons pu éviter de tirer sur nos lacs des Pyrénées dont les réserves sont à l'heure actuelle.....

supérieures d'environ 30% à ce qu'elles étaient l'année dernière à pareille époque.

D.- Approvisionnement en combustibles.

M. LE PRESIDENT.-
Notre stock de combustibles est resté sensiblement étale. Il atteignait 284.224 T. le 15 janvier et 288.318 T. le 20 janvier.

E.- Situation du parc de matériel.

M. LE PRESIDENT rend compte de la situation du parc de matériel moteur et roulant.

F.- Circulation.

M. BERTHELOT.- La circulation s'est nettement améliorée cette semaine. Le pourcentage des trains ayant un retard supérieur à 15 minutes est tombé à un niveau qui, s'il n'est pas encore satisfaisant, est acceptable. Il n'est plus que de ~~25%~~ 16%, alors qu'il dépassait encore 25% la semaine précédente.

2°) Trésorerie.

M. FILIPPI.- La situation de notre trésorerie n'appelle pas d'observation particulière. Cette semaine, nous n'avons pas eu l'occasion de constater si la politique de dénonciation des effets de la part de la Société Parisienne de Réescompte continue, puisque les remboursements n'ont porté que sur 76 M. qui ont été intégralement renouvelés. Nos disponibilités au Trésor Public s'élèvent à 4.900 M. environ et nos prévisions pour la fin du mois sont sans changement par rapport à celles que j'ai indiquées la semaine dernière.

M. LE PRESIDENT.- Le cours de nos obligations a légèrement fléchi. Il a suivi la tendance générale qui se manifeste en Bourse depuis quelques jours.

.....

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.- Vous avez reçu le compte rendu de la délégation de pouvoirs : affaires approuvées par le Directeur Général en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués.

- Tarifs généraux pour le transport des marchandises - Art. 9 et 23.

Le premier alinéa de l'article 9 des Tarifs Généraux concernant l'arrondissement des prix stipule que :"les prix des barèmes sont arrondis au décime supérieur lorsque la fraction décimale atteint 5 centimes et au décime inférieur lorsqu'elle n'atteint pas 5 centimes", mais il ne précise pas que les taux servant de base au calcul des frais accessoires doivent être également arrondis au décime.

Cette précision est nécessaire particulièrement dans le cas où un tarif prévoit l'application d'une majoration ou d'une réduction sur les frais accessoires. Plutôt que d'apporter la précision utile dans chacun des tarifs intéressés, la S.N.C.F. propose de modifier en conséquence le texte des trois premiers alinéas de l'article 9 des Tarifs Généraux.

L'article 23 des Tarifs Généraux serait également modifié dans les mêmes conditions.

D'autre part, le 4ème alinéa de l'article 9 des Tarifs Généraux concernant l'arrondissement des prix stipule :"Pour "chaque expéditeur, la taxe de transport, augmentée du droit de "timbre du récépissé et du droit d'enregistrement, est arrondie "au franc supérieur lorsque la fraction atteint 5 décimes et au "franc inférieur lorsqu'elle n'atteint pas 5 décimes. Si l'expédition

...

supérieures d'environ 30% à ce qu'elles étaient l'année dernière à pareille époque.

D.- Approvisionnement en combustibles.

M. LE PRESIDENT.-
Notre stock de combustibles est resté sensiblement étale. Il atteignait 284.224 T. le 15 janvier et 288.318 T. le 20 janvier.

E.- Situation du parc de matériel.

M. LE PRESIDENT rend compte de la situation du parc de matériel moteur et roulant.

F.- Circulation.

M. BERTHELOT.- La circulation s'est nettement améliorée cette semaine. Le pourcentage des trains ayant un retard supérieur à 15 minutes est tombé à un niveau qui, s'il n'est pas encore satisfaisant, est acceptable. Il n'est plus que de 16%, alors qu'il dépassait encore 25% la semaine précédente.

2°) Trésorerie.

M. FILIPPI.- La situation de notre trésorerie n'appelle pas d'observation particulière. Cette semaine, nous n'avons pas eu l'occasion de constater si la politique de dénonciation des effets de la part de la Société Parisienne de Réescompte continue, puisque les remboursements n'ont porté que sur 76 M. qui ont été intégralement renouvelés. Nos disponibilités au Trésor Public s'élèvent à 4.900 M. environ et nos prévisions pour la fin du mois sont sans changement par rapport à celles que j'ai indiquées la semaine dernière.

M. LE PRESIDENT.- Le cours de nos obligations a légèrement fléchi. Il a suivi la tendance générale qui se manifeste en Bourse depuis quelques jours.

.....

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.- Vous avez reçu le compte rendu de la délégation de pouvoirs : affaires approuvées par le Directeur Général en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués.

- Tarifs généraux pour le transport des marchandises - Art. 9 et 23.

Le premier alinéa de l'article 9 des Tarifs Généraux concernant l'arrondissement des prix stipule que :"les prix des barèmes sont arrondis au décime supérieur lorsque la fraction décimale atteint 5 centimes et au décime inférieur lorsqu'elle n'atteint pas 5 centimes", mais il ne précise pas que les taux servant de base au calcul des frais accessoires doivent être également arrondis au décime.

Cette précision est nécessaire particulièrement dans le cas où un tarif prévoit l'application d'une majoration ou d'une réduction sur les frais accessoires. Plutôt que d'apporter la précision utile dans chacun des tarifs intéressés, la S.N.C.F. propose de modifier en conséquence le texte des trois premiers alinéas de l'article 9 des Tarifs Généraux.

L'article 23 des Tarifs Généraux serait également modifié dans les mêmes conditions.

D'autre part, le 4ème alinéa de l'article 9 des Tarifs Généraux concernant l'arrondissement des prix stipule :"Pour "chaque expéditeur, la taxe de transport, augmentée du droit de "timbre du récépissé et du droit d'enregistrement, est arrondie "au franc supérieur lorsque la fraction atteint 5 décimes et au "franc inférieur lorsqu'elle n'atteint pas 5 décimes. Si l'expédition

...

"est grevée d'un remboursement ou d'un déboursé, les droits prévus "par les articles 22 et 23 des présents tarifs généraux sont compris "dans la taxe de transport avant arrondissement".

Les éléments qui n'ont pas été définis dans cet alinéa ne sont pas compris parmi ceux dont le total est assujetti aux règles de l'arrondissement au franc supérieur ou inférieur.

Ainsi, certains éléments tels que la taxe de désinfection, la taxe de location de bâches et la taxe d'intérêt à la livraison, qui doivent être comptabilisés dans la colonne "transport" de la déclaration d'expédition ne sont incorporés à la taxe de transport q ui figure dans cette colonne qu'après arrondissement au franc de la dite taxe.

Il en résulte que la somme inscrite dans la colonne "transport" des écritures et des comptes d'arrivages peut comporter des décimes.

Or, l'avantage principal de l'arrondissement au franc étant de faciliter les opérations des gares et celles des services de vérification des comptes, il importe que cet arrondissement, pour conserver toute sa valeur, ne puisse s'effectuer qu'après avoir totalisé tous les éléments constitutifs susceptibles de figurer dans la colonne "transport" de la déclaration d'expédition.

La S.N.C.F. propose de modifier en conséquence le 4ème alinéa de l'article 9 des Tarifs Généraux.

- Tarif spécial P.V. n°11, chap. 51 - § II (Tarification commune avec le Chemin de fer de Chauny à Saint-Gobain).

Addition d'une clause stipulant que les prix prévus à ce paragraphe sont, le cas échéant, appliqués concurremment avec les dispositions du Tarif spécial P.V. n°29, chapitre 1er.

Par suite de l'installation d'une usine de poteaux en ciment armé, le Chemin de fer de Chauny à Saint-Gobain est appelé à assurer des transports de marchandises de longueur exceptionnelle.

Or, en l'état actuel de la tarification, les transports de cette nature doivent normalement subir les prix des tarifs intérieurs de chacune des administrations intéressées. .....

A la demande du Chemin de fer de Chauny à Saint-Gobain, la S.N.C.F. propose de leur étendre, compte tenu des dispositions du tarif spécial P.V. n°29, chapitre 1, le bénéfice de la tarification commune prévue par le chap. 51, § II du tarif spécial P.V. n°11.

Le Conseil prend acte de ce compte rendu.

Marchés et Commandes. QUESTION III - Marchés et Commandes.

1°) Marché pour l'élargissement du viaduc sur le Rhône et du viaduc de décharge du Grand Camp (Ligne de Lyon à la frontière suisse).

M. GRIMPRET.- Ce marché, qui porte sur un montant total de plus de 20 M., a donné lieu à un large appel d'offres. 32 entreprises ont fait l'objet d'une consultation préalable, 23 d'entre elles ont soumissionné et 8 ont remis des propositions, faisant apparaître sur les prix de séries une augmentation échelonnée de 144% à 208%. Il est proposé de traiter avec la moins-disante, dans les conditions que précise la note.

Cette proposition n'appelle pas d'observation. Toutefois, le Service du Contrôle des Marchés a souligné que l'entreprise avec laquelle il serait traité a déjà exécuté et doit exécuter pour le compte de la S.N.C.F. des travaux relativement importants dans la même zone et que, de ce fait, elle était particulièrement bien placée pour remettre une offre avantageuse, alors qu'en définitive, il n'y a entre elle et celle qui la suit immédiatement qu'un écart de 4 points. Sans doute, ne saurait-on trouver là motif d'attribuer le marché à ce dernier concurrent. Mais il convient de retenir de la remarque ainsi faite que le Service chargé de diriger et de contrôler l'exécution devra se montrer strict au cas où l'entreprise présenterait, en fin de travaux - comme cela se produit fréquemment - une réclamation fondée sur des difficultés imprévues.

Sous le bénéfice de cette observation, le Conseil approuve le marché.

.....

"est grevée d'un remboursement ou d'un déboursé, les droits prévus "par les articles 22 et 23 des présents tarifs généraux sont compris "dans la taxe de transport avant arrondissement".

Les éléments qui n'ont pas été définis dans cet alinéa ne sont pas compris parmi ceux dont le total est assujetti aux règles de l'arrondissement au franc supérieur ou inférieur.

Ainsi, certains éléments tels que la taxe de désinfection, la taxe de location de bâches et la taxe d'intérêt à la livraison, qui doivent être comptabilisés dans la colonne "transport" de la déclaration d'expédition ne sont incorporés à la taxe de transport q ui figure dans cette colonne qu'après arrondissement au franc de la dite taxe.

Il en résulte que la somme inscrite dans la colonne "transport" des écritures et des comptes d'arrivages peut comporter des décimes.

- Or, l'avantage principal de l'arrondissement au franc étant de faciliter les opérations des gares et celles des services de vérification des comptes, il importe que cet arrondissement, pour conserver toute sa valeur, ne puisse s'effectuer qu'après avoir totalisé tous les éléments constitutifs susceptibles de figurer dans la colonne "transport" de la déclaration d'expédition.

La S.N.C.F. propose de modifier en conséquence le 4ème alinéa de l'article 9 des Tarifs Généraux.

- <u>Tarif spécial P.V. n°11, chap. 51 - § II (Tarification commune avec le Chemin de fer de Chauny à Saint-Gobain)</u>.

Addition d'une clause stipulant que les prix prévus à ce paragraphe sont, le cas échéant, appliqués concurremment avec les dispositions du Tarif spécial P.V. n°29, chapitre 1er.

Par suite de l'installation d'une usine de poteaux en ciment armé, le Chemin de fer de Chauny à Saint-Gobain est appelé à assurer des transports de marchandises de longueur exceptionnelle.

Or, en l'état actuel de la tarification, les transports de cette nature doivent normalement subir les prix des tarifs intérieurs de chacune des ad ministrations intéressées. .....

A la demande du Chemin de fer de Chauny à Saint-Gobain, la S.N.C.F. propose de leur étendre, compte tenu des dispositions du tarif spécial P.V. n°29, chapitre 1, le bénéfice de la tarification commune prévue par le chap. 51, § II du tarif spécial P.V. n°11.

Le Conseil prend acte de ce compte rendu.

Marchés et Commandes. QUESTION III - Marchés et Commandes.

1°) Marché pour l'élargissement du viaduc sur le Rhône et du viaduc de décharge du Grand Camp (Ligne de Lyon à la frontière suisse).

M. GRIMPRET.- Ce marché, qui porte sur un montant total de plus de 20 M., a donné lieu à un large appel d'offres. 32 entreprises ont fait l'objet d'une consultation préalable, 23 d'entre elles ont soumissionné et 8 ont remis des propositions, faisant apparaître sur les prix de séries une augmentation échelonnée de 144% à 208%. Il est proposé de traiter avec la moins-disante, dans les conditions que précise la note.

Cette proposition n'appelle pas d'observation. Toutefois, le Service du Contrôle des Marchés a souligné que l'entreprise avec laquelle il serait traité a déjà exécuté et doit exécuter pour le compte de la S.N.C.F. des travaux relativement importants dans la même zone et que, de ce fait, elle était particulièrement bien placée pour remettre une offre avantageuse, alors qu'en définitive, il n'y a entre elle et celle qui la suit immédiatement qu'un écart de 4 points. Sans doute, ne saurait-on trouver là motif d'attribuer le marché à ce dernier concurrent. Mais il convient de retenir de la remarque ainsi faite que le Service chargé de diriger et de contrôler l'exécution devra se montrer strict au cas où l'entreprise présenterait, en fin de travaux - comme cela se produit fréquemment - une réclamation fondée sur des difficultés imprévues.

Sous le bénéfice de cette observation, le Conseil approuve le marché.

.....

2°) Approvisionnement en combustibles : régularisation des fournitures de combustibles français (mois de septembre 1942 - 138.942.797 fr 1; mois d'octobre 1942 - 147.087.161 fr 5).

M. LE PRESIDENT.- Le Conseil est saisi, pour régularisation, de 2 marchés concernant la fourniture de combustibles français au cours des mois de septembre et d'octobre 1942, sur attributions de l'Office de Répartition du Charbon. Pour le mois de septembre, les livraisons portent sur un tonnage de 550.051 T.262 pour un montant de 138.942.797 fr1.Pour le mois d'octobre 1942, les livraisons ont été de 582.246 T. 416 pour un montant de 147.087.161 fr 5. Ces prix sont ceux des marchés de la S.N.C.F. en vigueur au 1er septembre 1939 majorés des augmentations autorisées par les Pouvoirs Publics.

Le Conseil approuve en régularisation ces marchés.

Service Commercial. QUESTION IV.- Service Commercial.

" "

Projets. QUESTION V - Projets.

" "

La séance est levée à 10 heures 30.

2°) Approvisionnement en combustibles : régularisation des fournitures de combustibles français (mois de septembre 1942 - 138.942.797 fr 1; mois d'octobre 1942 - 147.087.161 fr 5).

M. LE PRESIDENT.- Le Conseil est saisi, pour régularisation, de 2 marchés concernant la fourniture de combustibles français au cours des mois de septembre et d'octobre 1942, sur attributions de l'Office de Répartition du Charbon. Pour le mois de septembre, les livraisons portent sur un tonnage de 550.051 T.262 pour un montant de 138.942.797 fr1.Pour le mois d'octobre 1942, les livraisons ont été de 582.246 T. 416 pour un montant de 147.087.161 fr 5. Ces prix sont ceux des marchés de la S.N.C.F. en vigueur au 1er septembre 1939 majorés des augmentations autorisées par les Pouvoirs Publics.

Le Conseil approuve en régularisation ces marchés.

Service Commercial. QUESTION IV.- Service Commercial.

" "

Projets. QUESTION V - Projets.

" "

La séance est levée à 10 heures 30.

Conseil d'Administration

Séance du 27 janvier 1943

Notes distribuées

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du 27 janvier 1943

I.- Adoption du Procès-Verbal.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du 27 janvier 1943

II.- Comptes rendus :

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

S.N.C.F.

OS
n° 16

- ANNEE 1943 -

CONSEIL D'ADMINISTRATION

COMPTE RENDU SUR LE TRAFIC ET LES RECETTES.

I.- Examen des derniers résultats hebdomadaires.

1°.- Wagons chargés.-

a) 1ère semaine.

Le nombre de wagons chargés et entrés chargés pendant la 1ère semaine (2 au 8 janvier 1943) s'élève à:

		Est	Nord	Ouest	S.O.	S.E.	Ensemble
1943 du samedi 2 au vendredi 8 janvier	Wagons chargés(1)	21.721	37.229	24.982	31.357	41.948	157.237
	Wagons entrés chargés des Cies secondaires	149	1.868	769	1.354	883	5.023
	Ensemble	21.870	39.097	25.751	32.711	42.831	162.260
1942 du samedi 3 au vendredi 9 janvier	Wagons chargés (1)	22.096	43.010	31.038	36.987	52.265	185.396
	Wagons entrés chargés des Cies secondaires	169	1.952	404	1.405	1.033	4.963
	Ensemble	22.265	44.962	31.442	38.392	53.298	190.359

Par rapport à la période correspondante de l'année 1942, on enregistre les variations suivantes:

	Est	Nord	Ouest	Sud-Ouest	Sud-Est	Ensemble
1943/1942 %	- 0,7	- 13,0	- 18,1	- 14,8	- 19,6	- 14,8

.....

(1) Transports commerciaux et de service seulement.

b) 2ème semaine.-

Le nombre de wagons chargés et entrés chargés pendant la 2ème semaine (9 au 15 janvier 1943) s'élève à:

		Est	Nord	Ouest	S.O.	S.E.	Ensemble
1943 du samedi 9 au vendredi 15 janvier	Wagons chargés(1)	20.325	37.846	23.709	31.488	42.195	155.563
	Wagons entrés chargés des Cies Secondaires	98	1.898	760	1.304	1.203	5.263
	Ensemble	20.423	39.744	24.469	32.792	43.398	160.826
1942 du samedi 10 au vendredi 16 janvier	Wagons chargés(1)	18.838	39.471	28.837	34.145	49.251	170.542
	Wagons entrés chargés des Cies secondaires	121	1.656	431	1.215	1.197	4.620
	Ensemble	18.959	41.127	29.268	35.360	50.448	175.162

Par rapport à la semaine précédente le nombre de wagons chargés est en faible baisse (160.800 contre 162.300). En réalité cette baisse n'est qu'apparente, la semaine dernière bénéficiant d'une journée de travail supplémentaire dans les mines (dimanche 3 janvier).

Par rapport à la période correspondante de l'année 1942 on enregistre les variations suivantes:

	Est	Nord	Ouest	Sud-Ouest	Sud-Est	Ensemble
1943/1942 %	+ 7,7	- 3,4	- 16,4	- 7,3	- 14,0	- 8,2

(1) Transports commerciaux et de service seulement.

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

Nature du trafic	2ème semaine du 9 au 15 janvier 1943	1ère semaine du 2 au 8 janvier 1943	Variations par rapport à la semaine précédente %	Observations
Combustibles minéraux	32.943 w	35.076 w	- 6,1	Baisse sur toutes les Régions surtout sur le Nord (10% environ) où le Dimanche 3 janvier n'avait pas été chômé.
Minerais	7.688	7.381	+ 4,2	Hausse sur les Régions Est, Ouest et Sud-Est
Produits métallurgiques	6.226	6.265	- 0,6	-
Bois de mines	1.697	1.400	+ 21,2	Progression sur toutes les Régions.
Carburant	319	251	+ 27,1	Progression importante sur le Sud-Ouest.
Céréales et farines de blé	5.393	5.747	- 6,2	Légère diminution générale.
Pailles et fourrages	3.248	3.088	+ 5,2	Augmentation sur le Nord et le Sud-Est en partie atténuée par une baisse sur l'Ouest et le Sud-O.
Amendements et engrais	3.618	3.585	+ 0,9	-
Animaux vivants (Ouest, Sud-Ouest, Sud-Est)	3.401	3.883	- 12,4	Recul du trafic sur l'Ouest et le Sud-Ouest.
Vins en fûts et en wagons réservoirs (Sud-Ouest, Sud-Est)	2.703	2.512	+ 7,6	Les deux Régions sont en hausse.
Matériaux de construction	2.780	2.644	+ 5,1	Progression sur l'Ouest et le Sud-Est
Légumes et fruits (Ouest, Sud-Est)	1.405	1.692	- 17,0	Recul du trafic sur les deux Régions.
Pommes de terre	1.992	2.178	- 8,5	La baisse atteint toutes les Régions sauf le Sud-Est.

.....

2°.- Recettes du trafic marchandises.-

Les recettes du trafic marchandises de la 1ère semaine (du vendredi 1er au vendredi 8 janvier 1943) s'élèvent à:

Recettes approximatives 1943	Variations par rapport aux prévisions budgétaires %		Recettes rectifiées 1942		Variations 1943/1942 %
		Taux des tarifs 1942:	M 226,650		- 6,5
M 211,840	- 11,7	portées au taux des tarifs 1943:	M 228,262		- 7,2

En apparence les recettes du trafic marchandises sont en progression sur la semaine précédente (211 M,8 contre 190 M,3), mais il faut noter que la 52ème semaine ne comporte que 6 jours, alors que la 1ère semaine 1943 en comporte 8. En réalité les recettes marquent un recul.

Par rapport à la semaine correspondante de 1942 on enregistre, par Région de départ, les variations suivantes (recettes 1942 portées au taux des tarifs 1943).

	Est	Nord	Ouest	Sud-Ouest	Sud-Est	Ensemble
1943/1942 %	+ 15,4	- 4,1	+ 4,6	- 7,1	- 22,8	- 7,2

Le trafic est en recul par rapport à celui de l'exercice précédent; le recul est dû principalement à l'insuffisance du matériel et aussi à la production réduite des insdustries par suite du défaut de matières premières.

.....

3°.- Recettes voyageurs

Les recettes du trafic voyageurs de la 1ère semaine (du vendredi 1er au vendredi 8 janvier 1943) s'élèvent à:

Recettes approximatives 1943	Variations par rapport aux prévisions budgétaires %	Recettes rectifiées 1942		Variations 1943/1942 %
		Taux des tarifs 1942	116 M 343	+ 66,8
134 M 050	+ 9,0	portées au taux des tarifs 1943	142 M 520	+ 36,2

La 1ère semaine 1943 comportant 8 jours alors que la dernière semaine 1942 n'en comportait que 6, les comparaisons sont sans grand intérêt. Apparemment les recettes sont supérieures à celles de la 52ème semaine 1942 (194 M 1 contre 158 M 0), alors qu'en réalité le trafic a plutôt légèrement fléchi. En effet, la moyenne journalière de la 1ère semaine 1943 est de 24 M 3 contre 26 M 3 pour la 52ème semaine 1942.

Par rapport à la semaine correspondante de 1942, on enregistre par région de départ les variations suivantes (recettes 1942 portées au taux des tarifs 1943):

	Est	Nord	Ouest	Sud-Ouest	Sud-Est	Ensemble
1943/1942 %	+ 40,2	+ 26,4	+ 31,3	+ 42,1	+ 40,5	+ 36,2

Par rapport à la semaine correspondante de 1942, les recettes du trafic voyageurs ont fortement augmenté. Cette hausse est attribuable aux nombreux déplacements pour le ravitaillement familial et aussi pour une grande part aux restrictions résultant en 1942 du contrôle du passage de la ligne Nord-Est.

4°.- Recettes totales.-

Les recettes des trafics voyageurs et marchandises de la 1ère semaine (du vendredi 1er au vendredi 8 janvier 1943) s'élèvent à:

Recettes approximatives 1943	Variations par rapport aux prévisions budgétaires %	Recettes rectifiées 1942		Variations 1943/1942 %
		Taux des tarifs 1942	342.993	+ 18,3
405 M 890	- 2,9	portées au taux des tarifs 1943	370.782	+ 9,5

...

II.- Examen des résultats cumulés depuis le 1er janvier 1943 :

1°.- Wagons chargés et entrés chargés en provenance des Compagnies secondaires(1)

Cumul à la fin de la 2ème semaine (15 janvier 1943)
(en millions de wagons)

a) Ensemble du trafic

	Est	Nord	Ouest	S.O.	S.E.	Ensemble
1943	43,8	81,3	53,0	69,2	90,2	337,5
1942	42,8	88,3	63,8	78,5	109,7	383,1
Variations $\frac{1943}{1942}$ %	+2,3	-7,9	-16,9	-11,8	-17,7	- 11,9

b) Trafics particulièrement suivis

Nature du trafic	1943	1942	$\frac{1943}{1942}$ %
Combustibles minéraux ..	68.019	67.110	+ 1,4
Minerais ..	15.069	13.029	+15,7
Produits métallurgiques	12.491	13.932	-10,3
Bois de mines	3.097	3.531	-12,3
Carburant	570	904	-36,9
Céréales et farines de blé	11.140	10.498	+ 6,1
Pailles et fourrages	6.336	7.631	-17,0
Amendements et engrais	7,203	12.811	-43,8
Animaux vivants (Ouest, Sud-Ouest, Sud-Est)	7.284	9.548	-23,7
Vins en fûts et en wagons réservoirs (Sud-Ouest, Sud-Est)	5.215	11.051	-52,8
Matériaux de construction	5.424	7.141	-24,0
Fruits et légumes	3.097	3.398	- 8,9
Pommes de terre	4.170	1.901	+119,4

(1) Transports commerciaux et de service seulement .

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du 27 Janvier 1943

II.- Comptes rendus :

2°) Trésorerie.

S.N.C.F.

Services Financiers

Division Centrale
des Finances

26 janvier 1943

COMPTE RENDU DE TRESORERIE AU 23 JANVIER 1943 AU SOIR

I - MOUVEMENTS DES CAPITAUX

Pendant la période du 17 au 23 janvier 1943, les Services Financiers ont encaissé un montant de Frs 838 millions environ, savoir :

- Versements des gares et Services	675 millions	
- Mandats administratifs	82 -	(1)
- Ressources à court terme	80 -	
- Opérations des réserves	1 -	
Ensemble	838 millions	

Pendant la même période, les Services Financiers ont décaissé Frs , 1.342 millions environ, savoir :

- Solde du personnel et retraites	57 millions	
- Règlements-trafic	397 -	
- Fournisseurs et divers	191 -	
- Impôts et contributions	488 -	(2)
- Charges financières	28 -	
- Opérations de conversion	104 -	
- Remboursements de ressources à court terme	76 -	
- Opérations des réserves	1 -	
Ensemble	1.342 millions	

L'excédent des décaissements sur les encaissements s'est donc élevé à Frs ..... 504 millions.

(1) Dont 51 M 5 au titre des transports militaires français.
(2) Dont 485 M 4 Impôts sur titres.

II - EMPRUNTS A COURT TERME
(en millions de francs)

	ESCOMPTES FERMES DE BILLETS		EMPRUNTS EN COMPTE COURANT	EMPRUNTS PAR TRAITES DE FOURNISSEURS ACCEPTEES (1)	TOTAL
	Consortium	Divers			
SITUATION AU 16-1-1943	2.257	2.140	11	38	4.456
OPERATIONS DU 17-1-1943 AU 23-1-1943 :					
a) remboursées	-	73	-	3	76
b) renouvelées	-	73	-	-	73
c) nouvelles	-	-	-	7	7
DIFFERENCE (b+c-a)	-	-	-	+ 4	+ 4
SITUATION AU 23-1-1943	2.257	2.140 (2)	11	40	4.457

Le taux des opérations de renouvellement des billets à 3 mois est demeuré fixé à 1 25/32 %.

III - RESSOURCES D'ETABLISSEMENT A APPLIQUER

	RESSOURCES REALISEES	RESSOURCES REMBOURSEES	NET A APPLIQUER
MOUVEMENT DE L'EXERCICE :			
du 16 janvier 1943	-	-	-
du 17 au 23 janvier 1943	-	-	-
REPORT DE L'EXERCICE PRECEDENT (3)			285
NET A APPLIQUER AU 23 JANVIER 1943			285

IV - OPERATION DE CONVERSION DU 1er JANVIER 1943
(Sommes ordonnancées)

OBLIGATIONS A EMETTRE (*Obligations S.N.C.F. 3 1/2 % 1943*)		OBLIGATIONS A AMORTIR (*Obligations 6 % anciennes et 6 % type 1921*)		
Souscriptions en numéraire	728,-	Remboursements	247,3	
		Impôts	222,2	
Conversions (valeur des obligations délivrées)	6,6	Conversions (valeur des obligations reprises)	6,1	
Total	734,6	*Total*	478,2	+ 255,7
Reste à émettre	3.556,7	Reste à amortir	3.812,4	- 255,7
ENSEMBLE	4.291,6	*ENSEMBLE*	4.291,6	"

(1) 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 178 millions.

(2) Dont 130 millions Caisse des Dépôts et Consignations.

(3) Chiffres provisoires.

V - AVANCES DU TRESOR
(art. 25 de la Convention du 31 août 1937)

Montant au 23 janvier 1943 ..... 17.162,5 millions
sans changement depuis le 4 juillet 1942.

VI - AVANCES DU TRESOR AU FONDS COMMUN
(art. 13 de la Convention du 28 juin 1921)

Montant au 23 janvier 1943 ..... 11.737,5 millions
sans changement depuis le 4 juillet 1942.

VII - FONDS DISPONIBLES AU 23 JANVIER 1943

		millions
- Caisses		3
- Trésor Public		4.852
- Chèques postaux		1
- Banques en France		- 2
- Banques à l'étranger		9 (1)
- Portefeuille	Effets de commerce 16	81
	Titres SNCF et des Réseaux.. 65	
		4.944 millions

contre 5.448 millions au 16 janvier 1943, soit une diminution de 504 millions sur la période précédente, comme indiqué au titre I du présent compte rendu.

VIII - PORTEFEUILLE SPECIAL

Bons du Trésor à 1 an	500 millions	au 31 octobre 1943	1.466,3 millions
	500 dº	au 3 décembre 1943	
	500 dº	au 30 décembre 1943	

(1) Non compris les fonds bloqués pour le service des emprunts à l'étranger, s'élevant en écritures à 3,5 M.

IX - PREVISIONS DE TRESORERIE POUR LA PERIODE DU 24 AU 31 JANVIER 1943

Fonds disponibles le 23 janvier 1943 au soir 4.940 millions

Recettes

- Versements des gares et Services	620	
- Mandats administratifs	30	
- Ressources d'établissement	120	(1)
- Ressources à court terme	250	(2)
- Annuités versées par l'Etat	90	
- Opérations des réserves	10	
- Avances du Trésor - art. 25 - 1er alinéa...	650	
	6.710	millions

Dépenses

- Solde du personnel et retraites	930	
- Règlements-trafic	510	
- Fournisseurs et divers	190	
- Impôts et contributions	110	
- Charges financières	90	
- Opérations de conversion	150	
- Remboursements de ressources à court terme.	280	
- Operations des réserves	490	(3)
	2.550	millions

Disponibilités au 31 janvier ..... 4.180 millions

sans changement par rapport aux prévisions établies la semaine précédente.

(1) Dont 100 millions acompte au titre de la couverture des dépenses du plan spécial d'équipement de 1942.

(2) Dans l'hypothèse d'un renouvellement de 90 % de la dette à court terme.

(3) Achat de Bons du Trésor à un an en emploi du fonds de renouvellement disponible et de la provision pour travaux différés.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du 27 janvier 1943

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 27 JAN. 1943
(Question N° IV bis)

CONSEIL D'ADMINISTRATION

du 27 janvier 1943

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.

- Tarifs généraux pour le transport des marchandises - Art. 9 et 23.-

Le premier alinéa de l'article 9 des Tarifs Généraux concernant l'arrondissement des prix stipule que : "les prix des barèmes sont arrondis au décime supérieur lorsque la fraction décimale atteint 5 centimes et au décime inférieur lorsqu'elle n'atteint pas 5 centimes", mais il ne précise pas que les taux servant de base au calcul des frais accessoires doivent être également arrondis au décime.

Cette précision est nécessaire particulièrement dans le cas où un tarif prévoit l'application d'une majoration ou d'une réduction sur les frais accessoires. Plutôt que d'apporter la précision utile dans chacun des tarifs intéressés, la S.N.C.F. propose de modifier en conséquence le texte des trois premiers alinéas de l'article 9 des Tarifs Généraux.

.....

L'article 23 des Tarifs Généraux serait également modifié dans les mêmes conditions.

D'autre part, le 4ème alinéa de l'article 9 des Tarifs Généraux concernant l'arrondissement des prix stipule : "Pour "chaque expéditeur, la taxe de transport, augmentée du droit de "timbre du récépissé et du droit d'enregistrement, est arrondie "au franc supérieur lorsque la fraction atteint 5 décimes et au "franc inférieur lorsqu'elle n'atteint pas 5 décimes. Si l'expé- "dition est grevée d'un remboursement ou d'un déboursé, les droits "prévus par les articles 22 et 23 des présents tarifs généraux "sont compris dans la taxe de transport avant arrondissement".

Les éléments qui n'ont pas été définis dans cet alinéa ne sont pas compris parmi ceux dont le total est assujetti aux règles de l'arrondissement au franc supérieur ou inférieur.

Ainsi, certains éléments tels que la taxe de désinfection, la taxe de location de bâches et la taxe d'intérêt à la livraison, qui doivent être comptabilisés dans la colonne "transport" de la déclaration d'expédition ne sont incorporés à la taxe de transport qui figure dans cette colonne qu'après arrondissement au franc de la dite taxe.

Il en résulte que la somme inscrite dans la colonne "transport" des écritures et des comptes d'arrivages peut comporter des décimes.

Or, l'avantage principal de l'arrondissement au franc étant de faciliter les opérations des gares et celles des services de vérification des comptes, il importe que cet arrondissement, pour conserver toute sa valeur, ne puisse s'effectuer qu'après avoir

.....

totalisé tous les éléments constitutifs susceptibles de figurer dans la colonne "transport" de la déclaration d'expédition.

La S.N.C.F. propose de modifier en conséquence le 4ème alinéa de l'article 9 des Tarifs Généraux.

- Tarif spécial P.V. n° 11, chap. 51 - § II (Tarification commune avec le Chemin de fer de Chauny à Saint-Gobain).

Addition d'une clause stipulant que les prix prévus à ce paragraphe sont, le cas échéant, appliqués concurremment avec les dispositions du Tarif spécial P.V. n° 29, chapitre 1er.

Par suite de l'installation d'une usine de poteaux en ciment armé, le Chemin de fer de Chauny à Saint-Gobain est appelé à assurer des transports de marchandises de longueur exceptionnelle.

Or, en l'état actuel de la tarification, les transports de cette nature doivent normalement subir les prix des tarifs intérieurs de chacune des administrations intéressées.

A la demande du Chemin de fer de Chauny à Saint-Gobain, la S.N.C.F. propose de leur étendre, compte tenu des dispositions du tarif spécial P.V. n° 29, chap. 1, le bénéfice de la tarification commune prévue par le chap. 51, § II du tarif spécial P.V. n° 11.

NOTE SPECIALE

pour M.le Ministre, Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications, à l'appui de la proposition concernant les articles 9 et 23 des Tarifs Généraux pour le transport des marchandises.

Le 1er alinéa de l'article 9 des Tarifs Généraux concernant l'arrondissement des prix stipule que: "les prix des barèmes sont arrondis au décime supérieur lorsque la fraction décimale atteint 5 centimes et au décime inférieur lorsqu'elle n'atteint pas 5 centimes" mais il ne précise pas que les taux servant de base au calcul des frais accessoires doivent être également arrondis au décime.

Cette précision est nécessaire particulièrement dans le cas où un tarif prévoit l'application d'une majoration ou d'une réduction sur les frais accessoires. Plutôt que d'apporter la précision utile dans chacun des tarifs intéressés, il est préférable de modifier comme suit le texte des trois premiers alinéas de l'article 9 des Tarifs Généraux :

"Les prix des barèmes, les prix fermes et les frais accessoires "sont arrondis au décime supérieur lorsque la fraction décimale at- "teint 5 centimes et au décime inférieur lorsqu'elle n'atteint pas "5 centimes.

"Lorsqu'un tarif prévoit l'application d'une réduction (ou d'une "majoration) sur les prix d'un barème ou d'un prix ferme ou sur les "frais accessoires, cette réduction (ou cette majoration) est cal- "culée sur les prix à la tonne de ce barème ou de ce prix ferme ou "sur les frais accessoires, arrondis conformément aux dispositions "de l'alinéa précédent.

"Le produit des prix des barèmes et des prix fermes ainsi que, "le cas échéant, des frais accessoires, soit par le poids . . . . . "est arrondi . . . . n'atteint pas 5 centimes".

Corrélativement, la précision suivante serait insérée entre l'avant-dernier et le dernier alinéa de l'article 23 des Tarifs Généraux:

"Le produit de ce droit par le nombre de coupures de 10 francs "est, le cas échéant, arrondi dans les conditions fixées par le 3è "alinéa de l'article 9 des présents tarifs généraux".

D'autre part, le 4è alinéa de l'article 9 des Tarifs Généraux concernant l'arrondissement des prix stipule: "Pour chaque expédi- "teur, la taxe de transport, augmentée du droit de timbre du récé- "pissé et du droit d'enregistrement, est arrondie au franc supérieur "lorsque la fraction atteint 5 décimes et au franc inférieur lors- "qu'elle n'atteint pas 5 décimes. Si l'expédition est grevée d'un "remboursement ou d'un déboursé, les droits prévus par les articles "22 et 23 des présents tarifs généraux, sont compris dans la taxe de "transport avant arrondissement".

Les éléments qui n'ont pas été définis dans cet alinéa ne sont pas compris parmi ceux dont le total est assujetti aux règles de l'arrondissement au franc supérieur ou inférieur.

Ainsi, certains éléments tels que la taxe de désinfection, la taxe de location de bâches et la taxe d'intérêt à la livraison, qui doivent être comptabilisés dans la colonne "transport" de la déclaration d'expédition ne sont incorporés à la taxe de transport qui figure dans cette colonne qu'après arrondissement au franc de la dite taxe.

Il en résulte que la somme inscrite dans la colonne "transport" des écritures et des comptes d'arrivages peut comporter des décimes.

Or, l'avantage principal de l'arrondissement au franc étant de faciliter les opérations des gares et celles des services de vérification des comptes, il importe que cet arrondissement, pour conserver toute sa valeur, ne puisse s'effectuer qu'après avoir totalisé tous les éléments constitutifs susceptibles de figurer dans la colonne "transport" de la déclaration d'expédition.

Dans ce but, la S.N.C.F. propose de modifier le 4è alinéa de l'article 9 des Tarifs généraux comme il est indiqué ci-après :

"Pour chaque expédition, la taxe de transport augmentée, s'il y a "lieu, des droits et taxes indiqués ci-après est arrondie au franc "supérieur lorsque la fraction atteint 5 décimes et au franc inférieur "lorsqu'elle n'atteint pas 5 décimes :

"droit de timbre du récépissé et droit d'enregistrement,
"taxe de désinfection,
"droit sur remboursement,
"droit sur débours,
"taxe de location de bâches,
"taxe d'intérêt à la livraison".

En raison du caractère particulier de cette proposition, les autres renseignements qui figurent habituellement dans la Note Spéciale ne présentent pas d'intérêt.

rb

NOTICE EXPLICATIVE

à l'appui de la proposition concernant les articles 9 et 23 des Tarifs Généraux pour le transport des marchandises.

Objet de la proposition.

Préciser à l'article 9 des Tarifs Généraux que:

- les prix fermes et les frais accessoires doivent être arrondis au décime,

- lorsqu'un tarif prévoit l'application d'une réduction ou d'une majoration sur les prix fermes ou sur les frais accessoires, les prix ainsi réduits ou majorés doivent être arrondis au décime,

- le produit des prix fermes, soit par le poids pour les marchandises taxées au poids, soit par le nombre pour les marchandises taxées à la pièce, soit par la superficie pour les marchandises taxées à la superficie, soit par le nombre de coupures de 1000 francs pour les marchandises taxées ad valorem, doit être arrondi au décime,

- la taxe de désinfection, la taxe de location de bâches et la taxe d'intérêt à la livraison doivent être compris dans la taxe de transport avant arrondissement au franc.

Indiquer à l'article 23 des Tarifs Généraux que le produit du droit de 0f,05, prévu au 8è alinéa du dit article, par le nombre de coupures de 10 francs est, le cas échéant, arrondi dans les conditions fixées par le 5è alinéa de l'article 9 des présents tarifs.

Justification de la proposition.

Mettre en harmonie les textes tarifiaires avec les prescriptions de la loi du 21 octobre 1940.

Faciliter les opérations des gares et celles des services de vérification des comptes.

N O T E S P E C I A L E

pour M.le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications à l'appui d'une proposition concernant le Tarif spécial P.V.N°11.

Enoncé de la question.-

Addition, au chapitre 51, § II, du Tarif spécial P.V.N°11, d'une clause stipulant que les prix prévus à ce paragraphe sont, le cas échéant, appliqués concurremment avec les dispositions du Tarif spécial P.V.N°29, chapitre 1er.

Exposé.- Le chapitre 51, § II du Tarif spécial P.V.N°11, prévoit l'application des prix et conditions fixés par le chapitre 1er de ce tarif (pour les envois non exportés) aux transports de toutes les marchandises désignées au dit chapitre 1er, effectués d'une gare du chemin de fer de Chauny à St-Gobain à une gare quelconque de la S.N.C.F. ou inversement.

La S.N.C.F. a été saisie d'une demande du Chemin de fer de Chauny à St-Gobain tendant à ce que l'application des dispositions en cause soit conjuguée, le cas échéant, avec celles du Tarif spécial P.V. N°29, Chapitre 1er.

A l'appui de sa demande, le Réseau Secondaire fait valoir que, depuis la création de la tarification commune dont il s'agit, une usine de poteaux en ciment armé s'étant installée sur sa ligne, des transports de l'espèce de longueur exceptionnelle lui sont remis au départ de Chauny-Usines.

Proposition.- Après examen, la S.N.C.F. propose de modifier le Chapitre 51, § II du Tarif spécial P.V.N°11 dans le sens demandé.

Economie de la proposition.- Dans la situation actuelle, aucune clause ne prévoyant l'application des dispositions du Chapitre 51, § II du Tarif spécial P.V.N°11 aux marchandises soumises aux conditions de ce paragraphe et comportant une longueur exceptionnelle, celles-ci doivent normalement subir les prix des tarifs intérieurs de chacune des Administrations intéressées.

La mesure envisagée permettra d'étendre le bénéfice de la tarification commune aux transports de l'espèce, compte tenu des dispositions prévues au Tarif spécial P.V.N°29, Chapitre 1er.

En raison du caractère particulier de la mesure, les autres indications habituellement données dans la Note Spéciale ne présentent pas d'intérêt.

NOTICE EXPLICATIVE

à l'appui d'une proposition concernant le Tarif spécial P.V. N° 11

Objet de la proposition.-

Addition, au Chapitre 51, § II, du Tarif spécial P.V. N° 11, d'une clause stipulant que les prix prévus à ce paragraphe sont, le cas échéant, appliqués concurremment avec les dispositions du Tarif spécial P.V. N° 29, Chapitre 1er.

Justification de la proposition.-

Mesure consécutive à une demande du chemin de fer de Chauny à St-Gobain qui a maintenant à expédier des pièces de longueur exceptionnelle.

.....

Economie de la proposition.-

Nature de la marchandise et relation prise à titre d'exemple.	Distance	Par wagon de 5 T.		Réduction en valeur	
		Prix de transport, par tonne, de gare à gare.			
		Situation actuelle	Situation envisagée	Absolue	Relative
Poteaux en ciment d'une longueur de 10 m. à 13 m. de Chauny-Usines à Meaux	R.S. 6 K	12 f,7			
	SNCF 120 -	231 f,6			
	126 K	244 f,3	239 f,8	4,5 %	1,8 %

CONSEIL D'ADMINISTRATION

du 27 janvier 1943

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.

- Tarifs généraux pour le transport des marchandises - Art.9 et 23.

Le premier alinéa de l'article 9 des Tarifs Généraux concernant l'arrondissement des prix stipule que :"les prix des barèmes sont arrondis au décime supérieur lorsque la fraction décimale atteint 5 centimes et au décime inférieur lorsqu'elle n'atteint pas 5 centimes", mais il ne précise pas que les taux servant de base au calcul des frais accessoires doivent être également arrondis au décime.

Cette précision est nécessaire particulièrement dans le cas où un tarif prévoit l'application d'une majoration ou d'une réduction sur les frais accessoires. Plutôt que d'apporter la précision utile dans chacun des tarifs intéressés, la S.N.C.F. propose de modifier en conséquence le texte des trois premiers alinéas de l'article 9 des Tarifs Généraux.

L'article 23 des Tarifs Généraux serait également modifié dans les mêmes conditions.

D'autre part, le 4ème alinéa de l'article 9 des Tarifs Généraux concernant l'arrondissement des prix stipule :"Pour

.....

"chaque expéditeur, la taxe de transport, augmentée du droit de "timbre du récépissé et du droit d'enregistrement, est arrondie "au franc supérieur lorsque la fraction atteint 5 décimes et au "franc inférieur lorsqu'elle n'atteint pas 5 décimes. Si l'expé- "dition est grevée d'un remboursement ou d'un déboursé, les droits "prévus par les articles 22 et 23 des présents tarifs généraux "sont compris dans la taxe de transport avant arrondissement".

Les éléments qui n'ont pas été définis dans cet alinéa ne sont pas compris parmi ceux dont le total est assujetti aux règles de l'arrondissement au franc supérieur ou inférieur.

Ainsi, certains éléments tels que la taxe de désinfection, la taxe de location de bâches et la taxe d'intérêt à la livraison, qui doivent être comptabilisés dans la colonne "transport" de la déclaration d'expédition ne sont incorporés à la taxe de transport qui figure dans cette colonne qu'après arrondissement au franc de la dite taxe.

Il en résulte que la somme inscrite dans la colonne "transport" des écritures et des comptes d'arrivages peut comporter des décimes.

Or, l'avantage principal de l'arrondissement au franc étant de faciliter les opérations des gares et celles des services de vérification des comptes, il importe que cet arrondissement, pour conserver toute sa valeur, ne puisse s'effectuer qu'après avoir totalisé tous les éléments constitutifs susceptibles de figurer dans la colonne "transport" de la déclaration d'expédition.

La S.N.C.F. propose de modifier en conséquence le 4ème alinéa de l'article 9 des Tarifs Généraux.

.....

- Tarif spécial P.V. n°11 , § II - chap.51 (Tarification commune avec le Chemin de fer de Chauny à Saint-Gobain.)

Addition d'une clause stipulant que les prix prévus à ce paragraphe sont, le cas échéant, appliqués ~~communément~~ concurrement avec les dispositions du Tarif spécial P.V. n°29, chapitre ler.

Par suite de l'installation d'une usine de poteaux en ciment armé, le Chemin de fer de Chauny à Saint-Gobain est appelé à assurer des transports de marchandises de longueur exceptionnelle. A sa demande, la S.N.C.F. propose d'étendre, compte tenu des dispositions prévues au tarif spécial P.V. n°29, chapitre ler, le bénéfice de la tarification commune aux marchandises comportant une longueur exceptionnelle, actuellement taxées au prix des tarifs intérieurs des administrations intéressées.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

du 27 janvier 1943

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.

- Tarifs généraux pour le transport des marchandises - Art.9 et 23.

Le premier alinéa de l'article 9 des Tarifs Généraux concernant l'arrondissement des prix stipule que :"les prix des barèmes sont arrondis au décime supérieur lorsque la fraction décimale atteint 5 centimes et au décime inférieur lorsqu'elle n'atteint pas 5 centimes", mais il ne précise pas que les taux servant de base au calcul des frais accessoires doivent être également arrondis au décime.

Cette précision est nécessaire particulièrement dans le cas où un tarif prévoit l'application d'une majoration ou d'une réduction sur les frais accessoires. Plutôt que d'apporter la précision utile dans chacun des tarifs intéressés, la S.N.C.F. propose de modifier en conséquence le texte des trois premiers alinéas de l'article 9 des Tarifs Généraux.

L'article 23 des Tarifs Généraux serait également modifié dans les mêmes conditions.

D'autre part, le 4ème alinéa de l'article 9 des Tarifs Généraux concernant l'arrondissement des prix stipule :"Pour

.....

"chaque expéditeur, la taxe de transport, augmentée du droit de "timbre du récépissé et du droit d'enregistrement, est arrondie "au franc supérieur lorsque la fraction atteint 5 décimes et au "franc inférieur lorsqu'elle n'atteint pas 5 décimes. Si l'expé- "dition est grevée d'un remboursement ou d'un déboursé, les droits "prévus par les articles 22 et 23 des présents tarifs généraux, "sont compris dans la taxe de transport avant arrondissement".

Les éléments qui n'ont pas été définis dans cet alinéa ne sont pas compris parmi ceux dont le total est assujetti aux règles de l'arrondissement au franc supérieur ou inférieur.

Ainsi, certains éléments tels que la taxe de désinfection, la taxe de location de bâches et la taxe d'intérêt à la livraison, qui doivent être comptabilisés dans la colonne "transport" de la déclaration d'expédition ne sont incorporés à la taxe de transport qui figure dans cette colonne qu'après arrondissement au franc de la dite taxe.

Il en résulte que la somme inscrite dans la colonne "transport" des écritures et des comptes d'arrivages peut comporter des décimes.

Or, l'avantage principal de l'arrondissement au franc étant de faciliter les opérations des gares et celles des services de vérification des comptes, il importe que cet arrondissement, pour conserver toute sa valeur, ne puisse s'effectuer qu'après avoir totalisé tous les éléments constitutifs susceptibles de figurer dans la colonne "transport" de la déclaration d'expédition.

La S.N.C.F. propose de modifier en conséquence le 4ème alinéa de l'article 9 des Tarifs Généraux.

.....

- Tarif spécial P.V. n°11 , § II - chap.51 (Tarification commune avec le Chemin de fer de Chauny à Saint-Gobain.)

Addition d'une clause stipulant que les prix prévus à ce paragraphe sont, le cas échéant, appliqués ~~communément~~ concurrement avec les dispositions du Tarif spécial P.V. n°29, chapitre 1er.

Par suite de l'installation d'une usine de poteaux en ciment armé, le Chemin de fer de Chauny à SaintèGobain est appelé à assurer des transports de marchandises de longueur exceptionnelle; à sa demande, la S.N.C.F. propose d'étendre, compte tenu des dispositions prévues au tarif spécial P.V. n°29, chapitre 1er, le bénéfice de la tarification commune aux marchandises comportant une longueur exceptionnelle, actuellement taxées au prix des tarifs intérieurs des administrations intéressées.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

du 27 janvier 1943

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.

- Tarifs généraux pour le transport des marchandises - Art.9 et 23.

Le premier alinéa de l'article 9 des Tarifs Généraux concernant l'arrondissement des prix stipule que :"les prix des barèmes sont arrondis au décime supérieur lorsque la fraction décimale atteint 5 centimes et au décime inférieur lorsqu'elle n'atteint pas 5 centimes", mais il ne précise pas que les taux servant de base au calcul des frais accessoires doivent être également arrondis au décime.

Cette précision est nécessaire particulièrement dans le cas où un tarif prévoit l'application d'une majoration ou d'une réduction sur les frais accessoires. Plutôt que d'apporter la précision utile dans chacun des tarifs intéressés, la S.N.C.F. propose de modifier en conséquence le texte des trois premiers alinéas de l'article 9 des Tarifs Généraux.

L'article 23 des Tarifs Généraux serait également modifié dans les mêmes conditions.

D'autre part, le 4ème alinéa de l'article 9 des Tarifs Généraux concernant l'arrondissement des prix stipule :"Pour

.....

"chaque expéditeur, la taxe de transport, augmentée du droit de "timbre du récépissé et du droit d'enregistrement, est arrondie "au franc supérieur lorsque la fraction atteint 5 décimes et au "franc inférieur lorsqu'elle n'atteint pas 5 décimes. Si l'expé- "dition est grevée d'un remboursement ou d'un déboursé, les droits "prévus par les articles 22 et 23 des présents tarifs généraux "sont compris dans la taxe de transport avant arrondissement".

Les éléments qui n'ont pas été définis dans cet alinéa ne sont pas compris parmi ceux dont le total est assujetti aux règles de l'arrondissement au franc supérieur ou inférieur.

Ainsi, certains éléments tels que la taxe de désinfection, la taxe de location de bâches et la taxe d'intérêt à la livraison, qui doivent être comptabilisés dans la colonne "transport" de la déclaration d'expédition ne sont incorporés à la taxe de transport qui figure dans cette colonne qu'après arrondissement au franc de la dite taxe.

Il en résulte que la somme inscrite dans la colonne "transport" des écritures et des comptes d'arrivages peut comporter des décimes.

Or, l'avantage principal de l'arrondissement au franc étant de faciliter les opérations des gares et celles des services de vérification des comptes, il importe que cet arrondissement, pour conserver toute sa valeur, ne puisse s'effectuer qu'après avoir totalisé tous les éléments constitutifs susceptibles de figurer dans la colonne "transport" de la déclaration d'expédition.

La S.N.C.F. propose de modifier en conséquence le 4ème alinéa de l'article 9 des Tarifs Généraux.

.....

- Tarif spécial P.V. n°11 , § II - chap.51 (Tarification commune auec le Chemin de fer de Chauny à Saint-Gobain.)

Addition d'une clause stipulant que les prix prévus à ce paragraphe sont, le cas échéant, appliqués ~~communément~~ concurrement avec les dispositions du Tarif spécial P.V. n°29, chapitre 1er.

Par suite de l'installation d'une usine de poteaux en ciment armé, le Chemin de fer de Chauny à Saint-Gobain est appelé à assurer des transports de marchandises de longueur exceptionnelle; à sa demande, la S.N.C.F. propose d'étendre, compte tenu des dispositions prévues au tarif spécial P.V. n°29, chapitre 1er, le bénéfice de la tarification commune aux marchandises comportant une longueur exceptionnelle, actuellement taxées au prix des tarifs intérieurs des administrations intéressées.

SERVICE COMMERCIAL

3ème Division

M. Audeoud

Exécution des prescriptions de la lettre D - 814/16 du 1er février 1940 du Secrétariat de la Direction Générale.

Copies pour le Secrétariat de la Direction Générale en vue du compte-rendu de délégations de pouvoirs.

CONSEIL D'ADMINISTRATION
du 27 JAN. 1943
(Question n° II bis)

CONSEIL D'ADMINISTRATION

du 27 janvier 1943

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.

- Tarifs généraux pour le transport des marchandises - Art. 9 et 23.-

Le premier alinéa de l'article 9 des Tarifs Généraux concernant l'arrondissement des prix stipule que : "les prix des barèmes sont arrondis au décime supérieur lorsque la fraction décimale atteint 5 centimes et au décime inférieur lorsqu'elle n'atteint pas 5 centimes", mais il ne précise pas que les taux servant de base au calcul des frais accessoires doivent être également arrondis au décime.

Cette précision est nécessaire particulièrement dans le cas où un tarif prévoit l'application d'une majoration ou d'une réduction sur les frais accessoires. Plutôt que d'apporter la précision utile dans chacun des tarifs intéressés, la S.N.C.F. propose de modifier en conséquence le texte des trois premiers alinéas de l'article 9 des Tarifs Généraux.

.....

L'article 23 des Tarifs Généraux serait également modifié dans les mêmes conditions.

D'autre part, le 4ème alinéa de l'article 9 des Tarifs Généraux concernant l'arrondissement des prix stipule : "Pour "chaque expéditeur, la taxe de transport, augmentée du droit de "timbre du récépissé et du droit d'enregistrement, est arrondie "au franc supérieur lorsque la fraction atteint 5 décimes et au "franc inférieur lorsqu'elle n'atteint pas 5 décimes. Si l'expé- "dition est grevée d'un remboursement ou d'un déboursé, les droits "prévus par les articles 22 et 23 des présents tarifs généraux "sont compris dans la taxe de transport avant arrondissement".

Les éléments qui n'ont pas été définis dans cet alinéa ne sont pas compris parmi ceux dont le total est assujetti aux règles de l'arrondissement au franc supérieur ou inférieur.

Ainsi, certains éléments tels que la taxe de désinfection, la taxe de location de bâches et la taxe d'intérêt à la livraison, qui doivent être comptabilisés dans la colonne "transport" de la déclaration d'expédition ne sont incorporés à la taxe de transport qui figure dans cette colonne qu'après arrondissement au franc de la dite taxe.

Il en résulte que la somme inscrite dans la colonne "transport" des écritures et des comptes d'arrivages peut comporter des décimes.

Or, l'avantage principal de l'arrondissement au franc étant de faciliter les opérations des gares et celles des services de vérification des comptes, il importe que cet arrondissement, pour conserver toute sa valeur, ne puisse s'effectuer qu'après avoir

.....

totalisé tous les éléments constitutifs susceptibles de figurer dans la colonne "transport" de la déclaration d'expédition.

La S.N.C.F. propose de modifier en conséquence le 4ème alinéa de l'article 9 des Tarifs Généraux.

- Tarif spécial P.V. n° 11, chap. 51 - § II (Tarification commune avec le Chemin de fer de Chauny à Saint-Gobain).

Addition d'une clause stipulant que les prix prévus à ce paragraphe sont, le cas échéant, appliqués concurremment avec les dispositions du Tarif spécial P.V. n° 29, chapitre 1er.

Par suite de l'installation d'une usine de poteaux en ciment armé, le Chemin de fer de Chauny à Saint-Gobain est appelé à assurer des transports de marchandises de longueur exceptionnelle.

Or, en l'état actuel de la tarification, les transports de cette nature doivent normalement subir les prix des tarifs intérieurs de chacune des administrations intéressées.

A la demande du Chemin de fer de Chauny à Saint-Gobain, la S.N.C.F. propose de leur étendre, compte tenu des dispositions du tarif spécial P.V. n° 29, chap. 1, le bénéfice de la tarification commune prévue par le chap. 51, § II du tarif spécial P.V. n° 11.

CONSEIL D'ADMINISTRATION
27 JAN. 1943

CONSEIL D'ADMINISTRATION (Insertion N° II bis)

du 27 janvier 1943

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.

- Tarifs généraux pour le transport des marchandises - Art. 9 et 23.-

Le premier alinéa de l'article 9 des Tarifs Généraux concernant l'arrondissement des prix stipule que : "les prix des barèmes sont arrondis au décime supérieur lorsque la fraction décimale atteint 5 centimes et au décime inférieur lorsqu'elle n'atteint pas 5 centimes", mais il ne précise pas que les taux servant de base au calcul des frais accessoires doivent être également arrondis au décime.

Cette précision est nécessaire particulièrement dans le cas où un tarif prévoit l'application d'une majoration ou d'une réduction sur les frais accessoires. Plutôt que d'apporter la précision utile dans chacun des tarifs intéressés, la S.N.C.F. propose de modifier en conséquence le texte des trois premiers alinéas de l'article 9 des Tarifs Généraux.

.....

L'article 23 des Tarifs Généraux serait également modifié dans les mêmes conditions.

D'autre part, le 4ème alinéa de l'article 9 des Tarifs Généraux concernant l'arrondissement des prix stipule : "Pour "chaque expéditeur, la taxe de transport, augmentée du droit de "timbre du récépissé et du droit d'enregistrement, est arrondie "au franc supérieur lorsque la fraction atteint 5 décimes et au "franc inférieur lorsqu'elle n'atteint pas 5 décimes. Si l'expé- "dition est grevée d'un remboursement ou d'un déboursé, les droits "prévus par les articles 22 et 23 des présents tarifs généraux "sont compris dans la taxe de transport avant arrondissement".

Les éléments qui n'ont pas été définis dans cet alinéa ne sont pas compris parmi ceux dont le total est assujetti aux règles de l'arrondissement au franc supérieur ou inférieur.

Ainsi, certains éléments tels que la taxe de désinfection, la taxe de location de bâches et la taxe d'intérêt à la livraison, qui doivent être comptabilisés dans la colonne "transport" de la déclaration d'expédition ne sont incorporés à la taxe de transport qui figure dans cette colonne qu'après arrondissement au franc de la dite taxe.

Il en résulte que la somme inscrite dans la colonne "transport" des écritures et des comptes d'arrivages peut comporter des décimes.

Or, l'avantage principal de l'arrondissement au franc étant de faciliter les opérations des gares et celles des services de vérification des comptes, il importe que cet arrondissement, pour conserver toute sa valeur, ne puisse s'effectuer qu'après avoir

.....

totalisé tous les éléments constitutifs susceptibles de figurer dans la colonne "transport" de la déclaration d'expédition.

La S.N.C.F. propose de modifier en conséquence le 4ème alinéa de l'article 9 des Tarifs Généraux.

- Tarif spécial P.V. n° 11, chap. 51 - § II (Tarification commune avec le Chemin de fer de Chauny à Saint-Gobain).
Addition d'une clause stipulant que les prix prévus à ce paragraphe sont, le cas échéant, appliqués concurremment avec les dispositions du Tarif spécial P.V. n° 29, chapitre 1er.

Par suite de l'installation d'une usine de poteaux en ciment armé, le Chemin de fer de Chauny à Saint-Gobain est appelé à assurer des transports de marchandises de longueur exceptionnelle.

Or, en l'état actuel de la tarification, les transports de cette nature doivent normalement subir les prix des tarifs intérieurs de chacune des administrations intéressées.

A la demande du Chemin de fer de Chauny à Saint-Gobain, la S.N.C.F. propose de leur étendre, compte tenu des dispositions du tarif spécial P.V. n° 29, chap. 1, le bénéfice de la tarification commune prévue par le chap. 51, § II du tarif spécial P.V. n° 11.

CONSEIL D'ADMINISTRATION
27 JAN. 1943
Session n° II bis

CONSEIL D'ADMINISTRATION

du 27 janvier 1943

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.

- Tarifs généraux pour le transport des marchandises - Art. 9 et 23.-

Le premier alinéa de l'article 9 des Tarifs Généraux concernant l'arrondissement des prix stipule que : "les prix des barèmes sont arrondis au décime supérieur lorsque la fraction décimale atteint 5 centimes et au décime inférieur lorsqu'elle n'atteint pas 5 centimes", mais il ne précise pas que les taux servant de base au calcul des frais accessoires doivent être également arrondis au décime.

Cette précision est nécessaire particulièrement dans le cas où un tarif prévoit l'application d'une majoration ou d'une réduction sur les frais accessoires. Plutôt que d'apporter la précision utile dans chacun des tarifs intéressés, la S.N.C.F. propose de modifier en conséquence le texte des trois premiers alinéas de l'article 9 des Tarifs Généraux.

.....

L'article 23 des Tarifs Généraux serait également modifié dans les mêmes conditions.

D'autre part, le 4ème alinéa de l'article 9 des Tarifs Généraux concernant l'arrondissement des prix stipule : "Pour "chaque expéditeur, la taxe de transport, augmentée du droit de "timbre du récépissé et du droit d'enregistrement, est arrondie "au franc supérieur lorsque la fraction atteint 5 décimes et au "franc inférieur lorsqu'elle n'atteint pas 5 décimes. Si l'expé- "dition est grevée d'un remboursement ou d'un déboursé, les droits "prévus par les articles 22 et 23 des présents tarifs généraux "sont compris dans la taxe de transport avant arrondissement".

Les éléments qui n'ont pas été définis dans cet alinéa ne sont pas compris parmi ceux dont le total est assujetti aux règles de l'arrondissement au franc supérieur ou inférieur.

Ainsi, certains éléments tels que la taxe de désinfection, la taxe de location de bâches et la taxe d'intérêt à la livraison, qui doivent être comptabilisés dans la colonne "transport" de la déclaration d'expédition ne sont incorporés à la taxe de transport qui figure dans cette colonne qu'après arrondissement au franc de la dite taxe.

Il en résulte que la somme inscrite dans la colonne "transport" des écritures et des comptes d'arrivages peut comporter des décimes.

Or, l'avantage principal de l'arrondissement au franc étant de faciliter les opérations des gares et celles des services de vérification des comptes, il importe que cet arrondissement, pour conserver toute sa valeur, ne puisse s'effectuer qu'après avoir

.....

totalisé tous les éléments constitutifs susceptibles de figurer dans la colonne "transport" de la déclaration d'expédition.

La S.N.C.F. propose de modifier en conséquence le 4ème alinéa de l'article 9 des Tarifs Généraux.

- Tarif spécial P.V. n° 11, chap. 51 - § II (Tarification commune avec le Chemin de fer de Chauny à Saint-Gobain).

Addition d'une clause stipulant que les prix prévus à ce paragraphe sont, le cas échéant, appliqués concurremment avec les dispositions du Tarif spécial P.V. n° 29, chapitre 1er.

Par suite de l'installation d'une usine de poteaux en ciment armé, le Chemin de fer de Chauny à Saint-Gobain est appelé à assurer des transports de marchandises de longueur exceptionnelle.

Or, en l'état actuel de la tarification, les transports de cette nature doivent normalement subir les prix des tarifs intérieurs de chacune des administrations intéressées.

A la demande du Chemin de fer de Chauny à Saint-Gobain, la S.N.C.F. propose de leur étendre, compte tenu des dispositions du tarif spécial P.V. n° 29, chap. 1, le bénéfice de la tarification commune prévue par le chap. 51, § II du tarif spécial P.V. n° 11.

CONSEIL D'ADMINISTRATION
27 JAN 1943
(Question II bis)

CONSEIL D'ADMINISTRATION

du 27 janvier 1943

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.

- Tarifs généraux pour le transport des marchandises - Art. 9 et 23.-

Le premier alinéa de l'article 9 des Tarifs Généraux concernant l'arrondissement des prix stipule que : "les prix des barèmes sont arrondis au décime supérieur lorsque la fraction décimale atteint 5 centimes et au décime inférieur lorsqu'elle n'atteint pas 5 centimes", mais il ne précise pas que les taux servant de base au calcul des frais accessoires doivent être également arrondis au décime.

Cette précision est nécessaire particulièrement dans le cas où un tarif prévoit l'application d'une majoration ou d'une réduction sur les frais accessoires. Plutôt que d'apporter la précision utile dans chacun des tarifs intéressés, la S.N.C.F. propose de modifier en conséquence le texte des trois premiers alinéas de l'article 9 des Tarifs Généraux.

.....

L'article 23 des Tarifs Généraux serait également modifié dans les mêmes conditions.

D'autre part, le 4ème alinéa de l'article 9 des Tarifs Généraux concernant l'arrondissement des prix stipule : "Pour "chaque expéditeur, la taxe de transport, augmentée du droit de "timbre du récépissé et du droit d'enregistrement, est arrondie "au franc supérieur lorsque la fraction atteint 5 décimes et au "franc inférieur lorsqu'elle n'atteint pas 5 décimes. Si l'expé- "dition est grevée d'un remboursement ou d'un déboursé, les droits "prévus par les articles 22 et 23 des présents tarifs généraux "sont compris dans la taxe de transport avant arrondissement".

Les éléments qui n'ont pas été définis dans cet alinéa ne sont pas compris parmi ceux dont le total est assujetti aux règles de l'arrondissement au franc supérieur ou inférieur.

Ainsi, certains éléments tels que la taxe de désinfection, la taxe de location de bâches et la taxe d'intérêt à la livraison, qui doivent être comptabilisés dans la colonne "transport" de la déclaration d'expédition ne sont incorporés à la taxe de transport qui figure dans cette colonne qu'après arrondissement au franc de la dite taxe.

Il en résulte que la somme inscrite dans la colonne "transport" des écritures et des comptes d'arrivages peut comporter les décimes.

Or, l'avantage principal de l'arrondissement au franc étant de faciliter les opérations des gares et celles des services de vérification des comptes, il importe que cet arrondissement, pour conserver toute sa valeur, ne puisse s'effectuer qu'après avoir

.....

totalisé tous les éléments constitutifs susceptibles de figurer dans la colonne "transport" de la déclaration d'expédition.

La S.N.C.F. propose de modifier en conséquence le 4ème alinéa de l'article 9 des Tarifs Généraux.

- Tarif spécial P.V. n° 11, chap. 51 - § II (Tarification commune avec le Chemin de fer de Chauny à Saint-Gobain).
Addition d'une clause stipulant que les prix prévus à ce paragraphe sont, le cas échéant, appliqués concurremment avec les dispositions du Tarif spécial P.V. n° 29, chapitre 1er.

Par suite de l'installation d'une usine de poteaux en ciment armé, le Chemin de fer de Chauny à Saint-Gobain est appelé à assurer des transports de marchandises de longueur exceptionnelle.

Or, en état actuel de la tarification, les transports de cette nature doivent normalement subir les prix des tarifs intérieurs de chacune des administrations intéressées.

A la demande du Chemin de fer de Chauny à Saint-Gobain, la S.N.C.F. propose de leur étendre, compte tenu des dispositions du tarif spécial P.V. n° 29, chap. 1, le bénéfice de la tarification commune prévue par le chap. 51, § II du tarif spécial P.V. n° 11.

510

COPIE

M/T

21311.0

21 Janvier 43

531.F.011.2810
42.01

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de soumettre à votre homologation la proposition relatée sur l'avis ci-joint à insérer au Journal Officiel, concernant le Tarif spécial P.V. n° 11, chapitre 51, paragraphe II.

Je vous remets, sous ce pli, Monsieur le Ministre :

- 2 exemplaires d'une Note spéciale,
- 3 exemplaires d'une Notice explicative,
- 5 exemplaires du Tarif proposé, modifié,
- 12 exemplaires de l'Avis à insérer au Journal Officiel.

Cette proposition est également soumise à la Hauptverkehrsdirektion et copie est en outre adressée à M. le Contrôleur Général, Chef de la Section des Transports et des Priorités.

Je vous fais faire les communications d'usage.

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

LE DIRECTEUR GENERAL,

Signé : LE BESNERAIS

Monsieur BICHELONNE, Ministre
Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle
et aux Communications
(Direction de l'Economie des Transports)
2ème Bureau - PARIS -

N O T E S P E C I A L E

pour M.le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications à l'appui d'une proposition concernant le Tarif spécial P.V.N°11.

Enoncé de la question.-

Addition, au chapitre 51, § II, du Tarif spécial P.V.N°11, d'une clause stipulant que les prix prévus à ce paragraphe sont, le cas échéant, appliqués concurremment avec les dispositions du Tarif spécial P.V.N°29, chapitre 1er.

Exposé.- Le chapitre 51, § II du Tarif spécial P.V.N°11, prévoit l'application des prix et conditions fixés par le chapitre 1er de ce tarif (pour les envois non exportés) aux transports de toutes les marchandises désignées au dit chapitre 1er, effectués d'une gare du chemin de fer de Chauny à St-Gobain à une gare quelconque de la S.N.C.F. ou inversement.

La S.N.C.F. a été saisie d'une demande du Chemin de fer de Chauny à St-Gobain tendant à ce que l'application des dispositions en cause soit conjuguée, le cas échéant, avec celles du Tarif spécial P.V. N°29, Chapitre 1er.

. . .

A l'appui de sa demande, le Réseau Secondaire fait valoir que, depuis la création de la tarification commune dont il s'agit, une usine de poteaux en ciment armé s'étant installée sur sa ligne, des transports de l'espèce de longueur exceptionnelle lui sont remis au départ de Chauny-Usines.

Proposition.- Après examen, la S.N.C.F. porpose de modifier le Chapitre 51, § II du Tarif spécial P.V.N°11 dans le sens demandé.

Economie de la proposition.- Dans la situation actuelle, aucune clause ne prévoyant l'application des dispositions du Chapitre 51, § II du Tarif spécial P.V.N°11 aux marchandises soumises aux conditions de ce paragraphe et comportant une longueur exceptionnelle, celles-ci doivent normalement subir les prix des tarifs intérieurs de chacune des Administrations intéressées.

La mesure envisagée permettra d'étendre le bénéfice de la tarification commune aux transports de l'espèce, compte tenu des dispositions prévues au Tarif spécial P.V.N°29, Chapitre 1er.

En raison du caractère particulier de la mesure, les autres indications habituellement données dans la Note Spéciale ne présentent pas d'intérêt.

NOTICE EXPLICATIVE

à l'appui d'une proposition concernant le Tarif spécial P.V. N° 11

Objet de la proposition.-

Addition, au Chapitre 51, § II, du Tarif spécial P.V. N° 11, d'une clause stipulant que les prix prévus à ce paragraphe sont, le cas échéant, appliqués concurremment avec les dispositions du Tarif spécial P.V. N° 29, Chapitre 1er.

Justification de la proposition.-

Mesure consécutive à une demande du chemin de fer de Chauny à St-Gobain qui a maintenant à expédier des pièces de longueur exceptionnelle.

.....

Economie de la proposition.-

Nature de la marchandise et relation prise à titre d'exemple.	Distance	Par wagon de 5 T. Prix de transport, par tonne, de gare à gare, Situation actuelle	Situation envisagée	Réduction en valeur Absolue	Relative
Poteaux en ciment d'une longueur de 10 m. à 13 m. de Chauny-Usines à Meaux	R.S. 6 K	12 f,7			
	SNCF 120 -	231 f,6			
	126 K	244 f,3	239 f,8	4,5 %	1,8 %

N O T E S P E C I A L E

pour M.le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications à l'appui d'une proposition concernant le Tarif spécial P.V.N°11.

Enoncé de la question.-

Addition, au chapitre 51, § II, du Tarif spécial P.V.N°11, d'une clause stipulant que les prix prévus à ce paragraphe sont, le cas échéant, appliqués concurremment avec les dispositions du Tarif spécial P.V.N°29, chapitre 1er.

Exposé.- Le chapitre 51, § II du Tarif spécial P.V.N°11, prévoit l'application des prix et conditions fixés par le chapitre 1er de ce tarif (pour les envois non exportés) aux transports de toutes les marchandises désignées au dit chapitre 1er, effectués d'une gare du chemin de fer de Chauny à St-Gobain à une gare quelconque de la S.N.C.F. ou inversement.

La S.N.C.F. a été saisie d'une demande du Chemin de fer de Chauny à St-Gobain tendant à ce que l'application des dispositions en cause soit conjuguée, le cas échéant, avec celles du Tarif spécial P.V. N°29, Chapitre 1er.

A l'appui de sa demande, le Réseau Secondaire fait valoir que, depuis la création de la tarification commune dont il s'agit, une usine de poteaux en ciment armé s'étant installée sur sa ligne, des transports de l'espèce de longueur exceptionnelle lui sont remis au départ de Chauny-Usines.

Proposition.- Après examen, la S.N.C.F. propose de modifier le Chapitre 51, § II du Tarif spécial P.V.N°11 dans le sens demandé.

Economie de la proposition.- Dans la situation actuelle, aucune clause ne prévoyant l'application des dispositions du Chapitre 51, § II du Tarif spécial P.V.N°11 aux marchandises soumises aux conditions de ce paragraphe et comportant une longueur exceptionnelle, celles-ci doivent normalement subir les prix des tarifs intérieurs de chacune des Administrations intéressées.

La mesure envisagée permettra d'étendre le bénéfice de la tarification commune aux transports de l'espèce, compte tenu des dispositions prévues au Tarif spécial P.V.N°29, Chapitre 1er.

En raison du caractère particulier de la mesure, les autres indications habituellement données dans la Note Spéciale ne présentent pas d'intérêt.

NOTICE EXPLICATIVE

à l'appui d'une proposition concernant le Tarif spécial P.V. N° 11

Objet de la proposition.-

Addition, au Chapitre 51, § II, du Tarif spécial P.V. N° 11, d'une clause stipulant que les prix prévus à ce paragraphe sont, le cas échéant, appliqués concurremment avec les dispositions du Tarif spécial P.V. N° 29, Chapitre 1er.

Justification de la proposition.-

Mesure consécutive à une demande du chemin de fer de Chauny à St-Gobain qui a maintenant à expédier des pièces de longueur exceptionnelle.

.....

Economie de la proposition.-

Nature de la marchandise et relation prise à titre d'exemple.	Distance	Par wagon de 5 T.		Reduction en valeur	
		Prix de transport, par tonne, de gare à gare.			
		Situation actuelle	Situation envisagée	Absolue	Relative
Poteaux en ciment d'une longueur de 10 m. à 13 m. de Chauny-Usines à Meaux	R.S. 6 K	12 f,7			
	SNCF 120 -	231 f,6			
	126 K	244 f,3	239 f,8	4,5 %	1,8 %

N O T E S P E C I A L E

pour M. le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications à l'appui d'une proposition concernant le Tarif spécial P.V.N°11.

Enoncé de la question.-

Addition, au chapitre 51, § II, du Tarif spécial P.V.N°11, d'une clause stipulant que les prix prévus à ce paragraphe sont, le cas échéant, appliqués concurremment avec les dispositions du Tarif spécial P.V.N°29, chapitre 1er.

Exposé.- Le chapitre 51, § II du Tarif spécial P.V.N°11, prévoit l'application des prix et conditions fixés par le chapitre 1er de ce tarif (pour les envois non exportés) aux transports de toutes les marchandises désignées au dit chapitre 1er, effectués d'une gare du chemin de fer de Chauny à St-Gobain à une gare quelconque de la S.N.C.F. ou inversement.

La S.N.C.F. a été saisie d'une demande du Chemin de fer de Chauny à St-Gobain tendant à ce que l'application des dispositions en cause soit conjuguée, le cas échéant, avec celles du Tarif spécial P.V. N°29, Chapitre 1er.

. . .

A l'appui de sa demande, le Réseau Secondaire fait valoir que, depuis la création de la tarification commune dont il s'agit, une usine de poteaux en ciment armé s'étant installée sur sa ligne, des transports de l'espèce de longueur exceptionnelle lui sont remis au départ de Chauny-Usines.

Proposition.- Après examen, la S.N.C.F. propose de modifier le Chapitre 51, § II du Tarif spécial P.V.N°11 dans le sens demandé.

Economie de la proposition.- Dans la situation actuelle, aucune clause ne prévoyant l'application des dispositions du Chapitre 51, § II du Tarif spécial P.V.N°11 aux marchandises soumises aux conditions de ce paragraphe et comportant une longueur exceptionnelle, celles-ci doivent normalement subir les prix des tarifs intérieurs de chacune des Administrations intéressées.

La mesure envisagée permettra d'étendre le bénéfice de la tarification commune aux transports de l'espèce, compte tenu des dispositions prévues au Tarif spécial P.V.N°29, Chapitre 1er.

En raison du caractère particulier de la mesure, les autres indications habituellement données dans la Note Spéciale ne présentent pas d'intérêt.

NOTICE EXPLICATIVE

à l'appui d'une proposition concernant le Tarif spécial P.V. N° 11

Objet de la proposition.-

Addition, au Chapitre 51, § II, du Tarif spécial P.V. N° 11, d'une clause stipulant que les prix prévus à ce paragraphe sont, le cas échéant, appliqués concurremment avec les dispositions du Tarif spécial P.V. N° 29, Chapitre 1er.

Justification de la proposition.-

Mesure consécutive à une demande du chemin de fer de Chauny à St-Gobain qui a maintenant à expédier des pièces de longueur exceptionnelle.

.....

Economie de la proposition.-

Nature de la marchandise et relation prise à titre d'exemple.	Distance	Par wagon de 5 T.		Réduction en valeur	
		Prix de transport, par tonne, de gare à gare.			
		Situation actuelle	Situation envisagée	Absolue	Relative
Poteaux en ciment d'une longueur de 10 m. à 13 m. de Chauny-Usines à Meaux	R.S. 6 K	12 f,7			
	SNCF 120 -	231 f,6			
	126 K	244 f,3	239 f,8	4,5 %	1,8 %

N O T E S P E C I A L E

pour M.le Ministre Secretaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications à l'appui d'une proposition concernant le Tarif spécial P.V.N°11.

Enoncé de la question.-

Addition, au chapitre 51, § II, du Tarif spécial P.V.N°11, d'une clause stipulant que les prix prévus à ce paragraphe sont, le cas échéant, appliqués concurremment avec les dispositions du Tarif spécial P.V.N°29, chapitre 1er.

Exposé.- Le chapitre 51, § II du Tarif spécial P.V.N°11, prévoit l'application des prix et conditions fixés par le chapitre 1er de ce tarif (pour les envois non exportés) aux transports de toutes les marchandises désignées au dit chapitre 1er, effectués d'une gare du chemin de fer de Chauny à St-Gobain à une gare quelconque de la S.N.C.F. ou inversement.

La S.N.C.F. a été saisie d'une demande du Chemin de fer de Chauny à St-Gobain tendant à ce que l'application des dispositions en cause soit conjuguée, le cas échéant, avec celles du Tarif spécial P.V. N°29, Chapitre 1er.

. . . .

A l'appui de sa demande, le Réseau Secondaire fait valoir que, depuis la création de la tarification commune dont il s'agit, une usine de poteaux en ciment armé s'étant installée sur sa ligne, des transports de l'espèce de longueur exceptionnelle lui sont remis au départ de Chauny-Usines.

Proposition.- Après examen, la S.N.C.F. propose de modifier le Chapitre 51, § II du Tarif spécial P.V.N°11 dans le sens demandé.

Economie de la proposition.- Dans la situation actuelle, aucune clause ne prévoyant l'application des dispositions du Chapitre 51, § II du Tarif spécial P.V.N°11 aux marchandises soumises aux conditions de ce paragraphe et comportant une longueur exceptionnelle, celles-ci doivent normalement subir les prix des tarifs intérieurs de chacune des Administrations intéressées.

La mesure envisagée permettra d'étendre le bénéfice de la tarification commune aux transports de l'espèce, compte tenu des dispositions prévues au Tarif spécial P.V.N°29, Chapitre 1er.

En raison du caractère particulier de la mesure, les autres indications habituellement données dans la Note Spéciale ne présentent pas d'intérêt.

NOTICE EXPLICATIVE

à l'appui d'une proposition concernant le Tarif spécial
P.V. N° 11

Objet de la proposition.-

Addition, au Chapitre 51, § II, du Tarif spécial P.V. N° 11, d'une clause stipulant que les prix prévus à ce paragraphe sont, le cas échéant, appliqués concurremment avec les dispositions du Tarif spécial P.V. N° 29, Chapitre 1er.

Justification de la proposition.-

Mesure consécutive à une demande du chemin de fer de Chauny à St-Gobain qui a maintenant à expédier des pièces de longueur exceptionnelle.

.....

Economie de la proposition.-

Nature de la marchandise et relation prise à titre d'exemple.	Distance	Par wagon de 5 T.		Réduction en valeur	
		Prix de transport, par tonne, de gare à gare.			
		Situation actuelle	Situation envisagée	Absolue	Relative
Poteaux en ciment d'une longueur de 10 m. à 13 m. de Chauny-Usines à Meaux	R.S. 6 K	12 f,7			
	SNCF 120 -	231 f,6			
	126 K	244 f,3	239 f,8	4,5 %	1,8 %

SERVICE COMMERCIAL

3ème Division

Reçu à 19 h.

M. Falaise

Exécution des prescriptions de la lettre D - 814/16 du 1er février 1940 du Secrétariat de la Direction Générale.

Copies pour le Secrétariat de la Direction Générale en vue du compte-rendu de délégations de pouvoirs.

mg

COPIE

14 JAN. 1943

16 janvier 43

SNCF.11/2
42.01

D/310

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 les Tarifs Généraux pour le transport des marchandises.

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.

Cette proposition est également soumise à la Hauptverkehrsdirektion 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 : LE BESNERAIS

Monsieur RICHELONNE,
Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications
(Direction de l'Economie des Transports - 3e Bureau)
PARIS.

NOTE SPECIALE

pour M.le Ministre, Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications, à l'appui de la proposition concernant les articles 9 et 23 des Tarifs Généraux pour le transport des marchandises.

Le 1er alinéa de l'article 9 des Tarifs Généraux concernant l'arrondissement des prix stipule que: "les prix des barèmes sont arrondis au décime supérieur lorsque la fraction décimale atteint 5 centimes et au décime inférieur lorsqu'elle n'atteint pas 5 centimes" mais il ne précise pas que les taux servant de base au calcul des frais accessoires doivent être également arrondis au décime.

Cette précision est nécessaire particulièrement dans le cas où un tarif prévoit l'application d'une majoration ou d'une réduction sur les frais accessoires. Plutôt que d'apporter la précision utile dans chacun des tarifs intéressés, il est préférable de modifier comme suit le texte des trois premiers alinéas de l'article 9 des Tarifs Généraux :

"Les prix des barèmes, les prix fermes et les frais accessoires "sont arrondis au décime supérieur lorsque la fraction décimale at-"teint 5 centimes et au décime inférieur lorsqu'elle n'atteint pas "5 centimes.

"Lorsqu'un tarif prévoit l'application d'une réduction (ou d'une "majoration) sur les prix d'un barème ou d'un prix ferme ou sur les "frais accessoires, cette réduction (ou cette majoration) est cal-"culée sur les prix à la tonne de ce barème ou de ce prix ferme ou "sur les frais accessoires, arrondis conformément aux dispositions "de l'alinéa précédent.

"Le produit des prix des barèmes et des prix fermes ainsi que, "le cas échéant, des frais accessoires, soit par le poids . . . . . "est arrondi . . . . n'atteint pas 5 centimes".

Corrélativement, la précision suivante serait insérée entre l'avant-dernier et le dernier alinéa de l'article 23 des Tarifs Généraux:

"Le produit de ce droit par le nombre de coupures de 10 francs "est, le cas échéant, arrondi dans les conditions fixées par le 3è "alinéa de l'article 9 des présents tarifs généraux".

D'autre part, le 4è alinéa de l'article 9 des Tarifs Généraux concernant l'arrondissement des prix stipule: "Pour chaque expédi-"teur, la taxe de transport, augmentée du droit de timbre du réco-"pissé et du droit d'enregistrement, est arrondie au franc supérieur "lorsque la fraction atteint 5 décimes et au franc inférieur lors-"qu'elle n'atteint pas 5 décimes. Si l'expédition est grevée d'un "remboursement ou d'un déboursé, les droits prévus par les articles "22 et 23 des présents tarifs généraux, sont compris dans la taxe de "transport avant arrondissement".

Les éléments qui n'ont pas été définis dans cet alinéa ne sont pas compris parmi ceux dont le total est assujetti aux règles de l'arrondissement au franc supérieur ou inférieur.

Ainsi, certains éléments tels que la taxe de désinfection, la taxe de location de bâches et la taxe d'intérêt à la livraison, qui doivent être comptabilisés dans la colonne "transport" de la déclaration d'expédition ne sont incorporés à la taxe de transport qui figure dans cette colonne qu'après arrondissement au franc de la dite taxe.

Il en résulte que la somme inscrite dans la colonne "transport" des écritures et des comptes d'arrivages peut comporter des décimes.

Or, l'avantage principal de l'arrondissement au franc étant de faciliter les opérations des gares et celles des services de vérification des comptes, il importe que cet arrondissement, pour conserver toute sa valeur, ne puisse s'effectuer qu'après avoir totalisé tous les éléments constitutifs susceptibles de figurer dans la colonne "transport" de la déclaration d'expédition.

Dans ce but, la S.N.C.F. propose de modifier le 4è alinéa de l'article 9 des Tarifs généraux comme il est indiqué ci-après :

"Pour chaque expédition, la taxe de transport augmentée, s'il y a "lieu, des droits et taxes indiqués ci-après est arrondie au franc "supérieur lorsque la fraction atteint 5 décimes et au franc inférieur "lorsqu'elle n'atteint pas 5 décimes :

"droit de timbre du récépissé et droit d'enregistrement,
"taxe de désinfection,
"droit sur remboursement,
"droit sur débours,
"taxe de location de bâches,
"taxe d'intérêt à la livraison".

En raison du caractère particulier de cette proposition, les autres renseignements qui figurent habituellement dans la Note Spéciale ne présentent pas d'intérêt.

rb

NOTICE EXPLICATIVE

à l'appui de la proposition concernant les articles 9 et 23 des Tarifs Généraux pour le transport des marchandises.

Objet de la proposition.

Préciser à l'article 9 des Tarifs Généraux que:

- les prix fermes et les frais accessoires doivent être arrondis au décime,

- lorsqu'un tarif prévoit l'application d'une réduction ou d'une majoration sur les prix fermes ou sur les frais accessoires, les prix ainsi réduits ou majorés doivent être arrondis au décime,

- le produit des prix fermes, soit par le poids pour les marchandises taxées au poids, soit par le nombre pour les marchandises taxées à la pièce, soit par la superficie pour les marchandises taxées à la superficie, soit par le nombre de coupures de 1000 francs pour les marchandises taxées ad valorem, doit être arrondi au décime,

- la taxe de désinfection, la taxe de location de bâches et la taxe d'intérêt à la livraison doivent être compris dans la taxe de transport avant arrondissement au franc.

Indiquer à l'article 23 des Tarifs Généraux que le produit du droit de 0f,05, prévu au 8è alinéa du dit article, par le nombre de coupures de 10 francs est, le cas échéant, arrondi dans les conditions fixées par le 3è alinéa de l'article 9 des présents tarifs.

Justification de la proposition.

Mettre en harmonie les textes tarifiaires avec les prescriptions de la loi du 21 octobre 1940.

Faciliter les opérations des gares et celles des services de vérification des comptes.

NOTE SPECIALE

pour M.le Ministre, Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications, à l'appui de la proposition concernant les articles 9 et 23 des Tarifs Généraux pour le transport des marchandises.

Le 1er alinéa de l'article 9 des Tarifs Généraux concernant l'arrondissement des prix stipule que: "les prix des barèmes sont arrondis au décime supérieur lorsque la fraction décimale atteint 5 centimes et au décime inférieur lorsqu'elle n'atteint pas 5 centimes" mais il ne précise pas que les taux servant de base au calcul des frais accessoires doivent être également arrondis au décime.

Cette précision est nécessaire particulièrement dans le cas où un tarif prévoit l'application d'une majoration ou d'une réduction sur les frais accessoires. Plutôt que d'apporter la précision utile dans chacun des tarifs intéressés, il est préférable de modifier comme suit le texte des trois premiers alinéas de l'article 9 des Tarifs Généraux :

"Les prix des barèmes, les prix fermes et les frais accessoires "sont arrondis au décime supérieur lorsque la fraction décimale at- "teint 5 centimes et au décime inférieur lorsqu'elle n'atteint pas "5 centimes.

"Lorsqu'un tarif prévoit l'application d'une réduction (ou d'une "majoration) sur les prix d'un barème ou d'un prix ferme ou sur les "frais accessoires, cette réduction (ou cette majoration) est cal- "culée sur les prix à la tonne de ce barème ou de ce prix ferme ou "sur les frais accessoires, arrondis conformément aux dispositions "de l'alinéa précédent.

"Le produit des prix des barèmes et des prix fermes ainsi que, "le cas échéant, des frais accessoires, soit par le poids . . . . . "est arrondi . . . . n'atteint pas 5 centimes".

Corrélativement, la précision suivante serait insérée entre l'avant-dernier et le dernier alinéa de l'article 23 des Tarifs Généraux:

"Le produit de ce droit par le nombre de coupures de 10 francs "est, le cas échéant, arrondi dans les conditions fixées par le 3è "alinéa de l'article 9 des présents tarifs généraux".

D'autre part, le 4è alinéa de l'article 9 des Tarifs Généraux concernant l'arrondissement des prix stipule: "Pour chaque expédi- "teur, la taxe de transport, augmentée du droit de timbre du réco- "pissé et du droit d'enregistrement, est arrondie au franc supérieur "lorsque la fraction atteint 5 décimes et au franc inférieur lors- "qu'elle n'atteint pas 5 décimes. Si l'expédition est grevée d'un "remboursement ou d'un déboursé, les droits prévus par les articles "22 et 23 des présents tarifs généraux, sont compris dans la taxe de "transport avant arrondissement".

Les éléments qui n'ont pas été définis dans cet alinéa ne sont pas compris parmi ceux dont le total est assujetti aux règles de l'arrondissement au franc supérieur ou inférieur.

Ainsi, certains éléments tels que la taxe de désinfection, la taxe de location de bâches et la taxe d'intérêt à la livraison, qui doivent être comptabilisés dans la colonne "transport" de la déclaration d'expédition ne sont incorporés à la taxe de transport qui figure dans cette colonne qu'après arrondissement au franc de la dite taxe.

Il en résulte que la somme inscrite dans la colonne "transport" des écritures et des comptes d'arrivages peut comporter des décimes.

Or, l'avantage principal de l'arrondissement au franc étant de faciliter les opérations des gares et celles des services de vérification des comptes, il importe que cet arrondissement, pour conserver toute sa valeur, ne puisse s'effectuer qu'après avoir totalisé tous les éléments constitutifs susceptibles de figurer dans la colonne "transport" de la déclaration d'expédition.

Dans ce but, la S.N.C.F. propose de modifier le 4è alinéa de l'article 9 des Tarifs généraux comme il est indiqué ci-après :

"Pour chaque expédition, la taxe de transport augmentée, s'il y a "lieu, des droits et taxes indiqués ci-après est arrondie au franc "supérieur lorsque la fraction atteint 5 décimes et au franc inférieur "lorsqu'elle n'atteint pas 5 décimes :

"droit de timbre du récépissé et droit d'enregistrement,
"taxe de désinfection,
"droit sur remboursement,
"droit sur débours,
"taxe de location de bâches,
"taxe d'intérêt à la livraison".

En raison du caractère particulier de cette proposition, les autres renseignements qui figurent habituellement dans la Note Spéciale ne présentent pas d'intérêt.

rb

NOTICE EXPLICATIVE

à l'appui de la proposition concernant les articles 9 et 23 des Tarifs Généraux pour le transport des marchandises.

Objet de la proposition.

Préciser à l'article 9 des Tarifs Généraux que:

- les prix fermes et les frais accessoires doivent être arrondis au décime,

- lorsqu'un tarif prévoit l'application d'une réduction ou d'une majoration sur les prix fermes ou sur les frais accessoires, les prix ainsi réduits ou majorés doivent être arrondis au décime,

- le produit des prix fermes, soit par le poids pour les marchandises taxées au poids, soit par le nombre pour les marchandises taxées à la pièce, soit par la superficie pour les marchandises taxées à la superficie, soit par le nombre de coupures de 1000 francs pour les marchandises taxées ad valorem, doit être arrondi au décime,

- la taxe de désinfection, la taxe de location de bâches et la taxe d'intérêt à la livraison doivent être compris dans la taxe de transport avant arrondissement au franc.

Indiquer à l'article 23 des Tarifs Généraux que le produit du droit de 0f,05, prévu au 8è alinéa du dit article, par le nombre de coupures de 10 francs est, le cas échéant, arrondi dans les conditions fixées par le 3è alinéa de l'article 9 des présents tarifs.

Justification de la proposition.

Mettre en harmonie les textes tarifaires avec les prescriptions de la loi du 21 octobre 1940.

Faciliter les opérations des gares et celles des services de vérification des comptes.

NOTE SPECIALE

pour M.le Ministre, Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications, à l'appui de la proposition concernant les articles 9 et 23 des Tarifs Généraux pour le transport des marchandises.

Le 1er alinéa de l'article 9 des Tarifs Généraux concernant l'arrondissement des prix stipule que: "les prix des barèmes sont arrondis au décime supérieur lorsque la fraction décimale atteint 5 centimes et au décime inférieur lorsqu'elle n'atteint pas 5 centimes" mais il ne précise pas que les taux servant de base au calcul des frais accessoires doivent être également arrondis au décime.

Cette précision est nécessaire particulièrement dans le cas où un tarif prévoit l'application d'une majoration ou d'une réduction sur les frais accessoires. Plutôt que d'apporter la précision utile dans chacun des tarifs intéressés, il est préférable de modifier comme suit le texte des trois premiers alinéas de l'article 9 des Tarifs Généraux :

"Les prix des barèmes, les prix fermes et les frais accessoires "sont arrondis au décime supérieur lorsque la fraction décimale at- "teint 5 centimes et au décime inférieur lorsqu'elle n'atteint pas "5 centimes.

"Lorsqu'un tarif prévoit l'application d'une réduction (ou d'une "majoration) sur les prix d'un barème ou d'un prix ferme ou sur les "frais accessoires, cette réduction (ou cette majoration) est cal- "culée sur les prix à la tonne de ce barème ou de ce prix ferme ou "sur les frais accessoires, arrondis conformément aux dispositions "de l'alinéa précédent.

"Le produit des prix des barèmes et des prix fermes ainsi que, "le cas échéant, des frais accessoires, soit par le poids . . . . . "est arrondi . . . . n'atteint pas 5 centimes".

Corrélativement, la précision suivante serait insérée entre l'avant-dernier et le dernier alinéa de l'article 23 des Tarifs Généraux:

"Le produit de ce droit par le nombre de coupures de 10 francs "est, le cas échéant, arrondi dans les conditions fixées par le 3è "alinéa de l'article 9 des présents tarifs généraux".

D'autre part, le 4è alinéa de l'article 9 des Tarifs Généraux concernant l'arrondissement des prix stipule: "Pour chaque expédi- "teur, la taxe de transport, augmentée du droit de timbre du récé- "pissé et du droit d'enregistrement, est arrondie au franc supérieur "lorsque la fraction atteint 5 décimes et au franc inférieur lors- "qu'elle n'atteint pas 5 décimes. Si l'expédition est grevée d'un "remboursement ou d'un déboursé, les droits prévus par les articles "22 et 23 des présents tarifs généraux, sont compris dans la taxe de "transport avant arrondissement".

Les éléments qui n'ont pas été définis dans cet alinéa ne sont pas compris parmi ceux dont le total est assujetti aux règles de l'arrondissement au franc supérieur ou inférieur.

Ainsi, certains éléments tels que la taxe de désinfection, la taxe de location de bâches et la taxe d'intérêt à la livraison, qui doivent être comptabilisés dans la colonne "transport" de la déclaration d'expédition ne sont incorporés à la taxe de transport qui figure dans cette colonne qu'après arrondissement au franc de la dite taxe.

Il en résulte que la somme inscrite dans la colonne "transport" des écritures et des comptes d'arrivages peut comporter des décimes.

Or, l'avantage principal de l'arrondissement au franc étant de faciliter les opérations des gares et celles des services de vérification des comptes, il importe que cet arrondissement, pour conserver toute sa valeur, ne puisse s'effectuer qu'après avoir totalisé tous les éléments constitutifs susceptibles de figurer dans la colonne "transport" de la déclaration d'expédition.

Dans ce but, la S.N.C.F. propose de modifier le 4è alinéa de l'article 9 des Tarifs généraux comme il est indiqué ci-après :

"Pour chaque expédition, la taxe de transport augmentée, s'il y a "lieu, des droits et taxes indiqués ci-après est arrondie au franc "supérieur lorsque la fraction atteint 5 décimes et au franc inférieur "lorsqu'elle n'atteint pas 5 décimes :

"droit de timbre du récépissé et droit d'enregistrement,
"taxe de désinfection,
"droit sur remboursement,
"droit sur débours,
"taxe de location de bâches,
"taxe d'intérêt à la livraison".

En raison du caractère particulier de cette proposition, les autres renseignements qui figurent habituellement dans la Note Spéciale ne présentent pas d'intérêt.

rb

NOTICE EXPLICATIVE

à l'appui de la proposition concernant les articles 9 et 23 des Tarifs Gén raux pour le transport des marchandises.

Objet de la proposition.

Préciser à l'article 9 des Tarifs Généraux que:

- les prix fermes et les frais accessoires doivent être arrondis au décime,

- lorsqu'un tarif prévoit l'application d'une réduction ou d'une majoration sur les prix fermes ou sur les frais accessoires, les prix ainsi réduits ou majorés doivent être arrondis au décime,

- le produit des prix fermes, soit par le poids pour les marchandises taxées au poids, soit par le nombre pour les marchandises taxées à la pièce, soit par la superficie pour les marchandises taxées à la superficie, soit par le nombre de coupures de 1000 francs pour les marchandises taxées ad valorem, doit être arrondi au décime,

- la taxe de désinfection, la taxe de location de bâches et la taxe d'intérêt à la livraison doivent être compris dans la taxe de transport avant arrondissement au franc.

Indiquer à l'article 23 des Tarifs Généraux que le produit du droit de 0f,05, prévu au 8è alinéa du dit article, par le nombre de coupures de 10 francs est, le cas échéant, arrondi dans les conditions fixées par le 3è alinéa de l'article 9 des présents tarifs.

Justification de la proposition.

Mettre en harmonie les textes tarifiaires avec les prescriptions de la loi du 21 octobre 1940.

Faciliter les opérations des gares et celles des services de vérification des comptes.

NOTE SPECIALE

pour M.le Ministre, Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications, à l'appui de la proposition concernant les articles 9 et 23 des Tarifs Généraux pour le transport des marchandises.

Le 1er alinéa de l'article 9 des Tarifs Généraux concernant l'arrondissement des prix stipule que: "les prix des barèmes sont arrondis au décime supérieur lorsque la fraction décimale atteint 5 centimes et au décime inférieur lorsqu'elle n'atteint pas 5 centimes" mais il ne précise pas que les taux servant de base au calcul des frais accessoires doivent être également arrondis au décime.

Cette précision est nécessaire particulièrement dans le cas où un tarif prévoit l'application d'une majoration ou d'une réduction sur les frais accessoires. Plutôt que d'apporter la précision utile dans chacun des tarifs intéressés, il est préférable de modifier comme suit le texte des trois premiers alinéas de l'article 9 des Tarifs Généraux :

"Les prix des barèmes, les prix fermes et les frais accessoires "sont arrondis au décime supérieur lorsque la fraction décimale at-"teint 5 centimes et au décime inférieur lorsqu'elle n'atteint pas "5 centimes.

"Lorsqu'un tarif prévoit l'application d'une réduction (ou d'une "majoration) sur les prix d'un barème ou d'un prix ferme ou sur les "frais accessoires, cette réduction (ou cette majoration) est cal-"culée sur les prix à la tonne de ce barème ou de ce prix ferme ou "sur les frais accessoires, arrondis conformément aux dispositions "de l'alinéa précédent.

"Le produit des prix des barèmes et des prix fermes ainsi que, "le cas échéant, des frais accessoires, soit par le poids . . . . . "est arrondi . . . . n'atteint pas 5 centimes".

Corrélativement, la précision suivante serait insérée entre l'avant-dernier et le dernier alinéa de l'article 23 des Tarifs Généraux:

"Le produit de ce droit par le nombre de coupures de 10 francs "est, le cas échéant, arrondi dans les conditions fixées par le 3è "alinéa de l'article 9 des présents tarifs généraux".

D'autre part, le 4è alinéa de l'article 9 des Tarifs Généraux concernant l'arrondissement des prix stipule: "Pour chaque expédi-"teur, la taxe de transport, augmentée du droit de timbre du réco-"pissé et du droit d'enregistrement, est arrondie au franc supérieur "lorsque la fraction atteint 5 décimes et au franc inférieur lors-"qu'elle n'atteint pas 5 décimes. Si l'expédition est grevée d'un "remboursement ou d'un déboursé, les droits prévus par les articles "22 et 23 des présents tarifs généraux, sont compris dans la taxe de "transport avant arrondissement".

Les éléments qui n'ont pas été définis dans cet alinéa ne sont pas compris parmi ceux dont le total est assujetti aux règles de l'arrondissement au franc supérieur ou inférieur.

Ainsi, certains éléments tels que la taxe de désinfection, la taxe de location de bâches et la taxe d'intérêt à la livraison, qui doivent être comptabilisés dans la colonne "transport" de la déclaration d'expédition ne sont incorporés à la taxe de transport qui figure dans cette colonne qu'après arrondissement au franc de la dite taxe.

Il en résulte que la somme inscrite dans la colonne "transport" des écritures et des comptes d'arrivages peut comporter des décimes.

Or, l'avantage principal de l'arrondissement au franc étant de faciliter les opérations des gares et celles des services de vérification des comptes, il importe que cet arrondissement, pour conserver toute sa valeur, ne puisse s'effectuer qu'après avoir totalisé tous les éléments constitutifs susceptibles de figurer dans la colonne "transport" de la déclaration d'expédition.

Dans ce but, la S.N.C.F. propose de modifier le 4è alinéa de l'article 9 des Tarifs généraux comme il est indiqué ci-après :

"Pour chaque expédition, la taxe de transport augmentée, s'il y a "lieu, des droits et taxes indiqués ci-après est arrondie au franc "supérieur lorsque la fraction atteint 5 décimes et au franc inférieur "lorsqu'elle n'atteint pas 5 décimes :

"droit de timbre du récépissé et droit d'enregistrement,
"taxe de désinfection,
"droit sur remboursement,
"droit sur débours,
"taxe de location de bâches,
"taxe d'intérêt à la livraison".

En raison du caractère particulier de cette proposition, les autres renseignements qui figurent habituellement dans la Note Spéciale ne présentent pas d'intérêt.

rb

NOTICE EXPLICATIVE

à l'appui de la proposition concernant les articles 9 et 23 des Tarifs Généraux pour le transport des marchandises.

Objet de la proposition.

Préciser à l'article 9 des Tarifs Généraux que:

- les prix fermes et les frais accessoires doivent être arrondis au décime,

- lorsqu'un tarif prévoit l'application d'une réduction ou d'une majoration sur les prix fermes ou sur les frais accessoires, les prix ainsi réduits ou majorés doivent être arrondis au décime,

- le produit des prix fermes, soit par le poids pour les marchandises taxées au poids, soit par le nombre pour les marchandises taxées à la pièce, soit par la superficie pour les marchandises taxées à la superficie, soit par le nombre de coupures de 1000 francs pour les marchandises taxées ad valorem, doit être arrondi au décime,

- la taxe de désinfection, la taxe de location de bâches et la taxe d'intérêt à la livraison doivent être compris dans la taxe de transport avant arrondissement au franc.

Indiquer à l'article 23 des Tarifs Généraux que le produit du droit de 0f,05, prévu au 8è alinéa du dit article, par le nombre de coupures de 10 francs est, le cas échéant, arrondi dans les conditions fixées par le 3è alinéa de l'article 9 des présents tarifs.

Justification de la proposition.

Mettre en harmonie les textes tarifiaires avec les prescriptions de la loi du 21 octobre 1940.

Faciliter les opérations des gares et celles des services de vérification des comptes.

NOTE SPECIALE

pour M.le Ministre, Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications, à l'appui de la proposition concernant les articles 9 et 23 des Tarifs Généraux pour le transport des marchandises.

Le 1er alinéa de l'article 9 des Tarifs Généraux concernant l'arrondissement des prix stipule que: "les prix des barèmes sont arrondis au décime supérieur lorsque la fraction décimale atteint 5 centimes et au décime inférieur lorsqu'elle n'atteint pas 5 centimes" mais il ne précise pas que les taux servant de base au calcul des frais accessoires doivent être également arrondis au décime.

Cette précision est nécessaire particulièrement dans le cas où un tarif prévoit l'application d'une majoration ou d'une réduction sur les frais accessoires. Plutôt que d'apporter la précision utile dans chacun des tarifs intéressés, il est préférable de modifier comme suit le texte des trois premiers alinéas de l'article 9 des Tarifs Généraux :

"Les prix des barèmes, les prix fermes et les frais accessoires "sont arrondis au décime supérieur lorsque la fraction décimale at- "teint 5 centimes et au décime inférieur lorsqu'elle n'atteint pas "5 centimes.

"Lorsqu'un tarif prévoit l'application d'une réduction (ou d'une "majoration) sur les prix d'un barème ou d'un prix ferme ou sur les "frais accessoires, cette réduction (ou cette majoration) est cal- "culée sur les prix à la tonne de ce barème ou de ce prix ferme ou "sur les frais accessoires, arrondis conformément aux dispositions "de l'alinéa précédent.

"Le produit des prix des barèmes et des prix fermes ainsi que, "le cas échéant, des frais accessoires, soit par le poids . . . . . "est arrondi . . . . n'atteint pas 5 centimes".

Corrélativement, la précision suivante serait insérée entre l'avant-dernier et le dernier alinéa de l'article 23 des Tarifs Généraux:

"Le produit de ce droit par le nombre de coupures de 10 francs "est, le cas échéant, arrondi dans les conditions fixées par le 3è "alinéa de l'article 9 des présents tarifs généraux".

D'autre part, le 4è alinéa de l'article 9 des Tarifs Généraux concernant l'arrondissement des prix stipule: "Pour chaque expédi- "teur, la taxe de transport, augmentée du droit de timbre du réco- "pissé et du droit d'enregistrement, est arrondie au franc supérieur "lorsque la fraction atteint 5 décimes et au franc inférieur lors- "qu'elle n'atteint pas 5 décimes. Si l'expédition est grevée d'un "remboursement ou d'un déboursé, les droits prévus par les articles "22 et 23 des présents tarifs généraux, sont compris dans la taxe de "transport avant arrondissement".

Les éléments qui n'ont pas été définis dans cet alinéa ne sont pas compris parmi ceux dont le total est assujetti aux règles de l'arrondissement au franc supérieur ou inférieur.

Ainsi, certains éléments tels que la taxe de désinfection, la taxe de location de bâches et la taxe d'intérêt à la livraison, qui doivent être comptabilisés dans la colonne "transport" de la déclaration d'expédition ne sont incorporés à la taxe de transport qui figure dans cette colonne qu'après arrondissement au franc de la dite taxe.

Il en résulte que la somme inscrite dans la colonne "transport" des écritures et des comptes d'arrivages peut comporter des décimes.

Or, l'avantage principal de l'arrondissement au franc étant de faciliter les opérations des gares et celles des services de vérification des comptes, il importe que cet arrondissement, pour conserver toute sa valeur, ne puisse s'effectuer qu'après avoir totalisé tous les éléments constitutifs susceptibles de figurer dans la colonne "transport" de la déclaration d'expédition.

Dans ce but, la S.N.C.F. propose de modifier le 4è alinéa de l'article 9 des Tarifs généraux comme il est indiqué ci-après :

"Pour chaque expédition, la taxe de transport augmentée, s'il y a "lieu, des droits et taxes indiqués ci-après est arrondie au franc "supérieur lorsque la fraction atteint 5 décimes et au franc inférieur "lorsqu'elle n'atteint pas 5 décimes :

"droit de timbre du récépissé et droit d'enregistrement,
"taxe de désinfection,
"droit sur remboursement,
"droit sur débours,
"taxe de location de bâches,
"taxe d'intérêt à la livraison".

En raison du caractère particulier de cette proposition, les autres renseignements qui figurent habituellement dans la Note Spéciale ne présentent pas d'intérêt.

rb

NOTICE EXPLICATIVE

à l'appui de la proposition concernant les articles 9 et 23 des Tarifs Généraux pour le transport des marchandises.

Objet de la proposition.

Préciser à l'article 9 des Tarifs Généraux que:

- les prix fermes et les frais accessoires doivent être arrondis au décime,

- lorsqu'un tarif prévoit l'application d'une réduction ou d'une majoration sur les prix fermes ou sur les frais accessoires, les prix ainsi réduits ou majorés doivent être arrondis au décime,

- le produit des prix fermes, soit par le poids pour les marchandises taxées au poids, soit par le nombre pour les marchandises taxées à la pièce, soit par la superficie pour les marchandises taxées à la superficie, soit par le nombre de coupures de 1000 francs pour les marchandises taxées ad valorem, doit être arrondi au décime,

- la taxe de désinfection, la taxe de location de bâches et la taxe d'intérêt à la livraison doivent être compris dans la taxe de transport avant arrondissement au franc.

Indiquer à l'article 23 des Tarifs Généraux que le produit du droit de 0f,05, prévu au 8è alinéa du dit article, par le nombre de coupures de 10 francs est, le cas échéant, arrondi dans les conditions fixées par le 3è alinéa de l'article 9 des présents tarifs.

Justification de la proposition.

Mettre en harmonie les textes tarifiaires avec les prescriptions de la loi du 21 octobre 1940.

Faciliter les opérations des gares et celles des services de vérification des comptes.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

34/234

Séance du 27 janvier 1943

III.- Marchés et Commandes :

1°) Marché pour l'élargissement du viaduc sur le Rhône et du viaduc de décharge du Grand Camp (ligne de Lyon à la frontière suisse).

S.N.C.F.

Région du Sud-Est

Voie et Bâtiments

V.B.m-39/890-007/2

1 dossier

567

CONSEIL D'ADMINISTRATION
27 JAN 1943

PARIS, le 17 DEC 1942

(Question n° III 10)

NOTICE EXPLICATIVE pour la Commission des Marchés au sujet d'un projet de lettre de commande ayant pour objet l'élargissement du viaduc sur le Rhône (kil. 7.996) et du viaduc de décharge du Gramp Camp (kil. 7.800) de la ligne de Lyon à la frontière Suisse.

Marché sur adjudication
Entreprise BOUSSIRON, à VILLENEUVE-sur-LOT (Lot-et-Garonne)
Montant : ~~19.465.000 frs~~ 20.740.905 Frs
Délai d'exécution : 24 mois
Le marché comporte une clause de révision des prix.

Exemplaire pour MM. les Membres du Conseil d'Administration

Parmi les travaux de quadruplement des voies principales de la ligne de Lyon à la frontière Suisse entre les gares de Lyon-Guillotière et Lyon-St-Clair, travaux prévus au programme spécial d'équipement, la Région Sud-Est doit procéder à l'élargissement du viaduc sur le Rhône et du viaduc de décharge du Grand Camp, situés sur le parcours intéressé, respectivement aux kil. 7.996 et 7.800.

Il s'agit en fait des travaux suivants :

1°) pour le viaduc sur le Rhône, de la construction de deux tabliers nouveaux en béton armé encadrant l'ouvrage actuel sur toute sa longueur soit 294 mètres environ, ces tabliers nouveaux prenant appui sur les piles et culées actuelles convenablement aménagées, et étant reliés à travers l'ouvrage actuel par des entretoises s'opposant à tout déversement;

2°) pour le viaduc de décharge du Grand Camp long d'environ 110 mètres, de la démolition de l'ouvrage à 2 voies actuel, sur la moitié de sa largeur et de la reconstruction pour 3 voies de voûtes nouvelles en maçonnerie encadrant la partie conservée de l'ouvrage actuel.

Ces travaux sont ainsi d'une importance exceptionnelle. En vue de leur exécution, il a été procédé à une consultation préalable auprès de 32 entrepreneurs; 23 d'entre eux, ayant fait connaître qu'ils avaient l'intention de soumissionner ont été appelés à l'adjudication, 8 ont remis des offres.

Un rabais ou une augmentation unique sur les prix des séries Bâtiments Edition 1940 et Spéciale dont les prix sont en harmonie avec ceux de la Série Bâtiments 1940 (montant 8.280.000 frs aux prix nets de ces séries) ont été demandés aux entrepreneurs.

D'après le procès-verbal d'adjudication les offres s'échelonnent de : 144 % à 208 % d'augmentation sur les prix des séries.

L'offre la moins chère est celle de l'Entreprise BOUSSIRON à Villeneuve-sur-Lot qui exécuterait les travaux moyennant une augmentation de 144 % (137 % + 7 % en raison de la non application de la plus-value pour béton exécuté à plus de 6 mètres de hauteur) sur les prix des séries (montant 20.303.000 frs compris 100.000 frs de travaux sur dépenses contrôlées).

Cette entreprise a soumis également 2 variantes susceptibles d'entraîner une réduction de dépenses.

.....

La première de ces variantes intéresse le viaduc sur le Rhône et consisterait à remplacer les cintres métalliques prévus reposant sur des palées en rivière par des échafaudages suspendus à l'ouvrage actuel. La majoration serait portée à 146 % (139 % + 7 %) mais la masse des travaux évalués aux prix nets des séries serait ramené à un montant de 7.880.000 frs.

La deuxième variante consisterait à remplacer la maçonnerie de moellons indiquée au projet par de la maçonnerie de béton.

Cette variante a été écartée car c'est précisément par mesure d'économie de liant que la maçonnerie de moellons avait été prévue.

La Région Sud-Est est d'avis de retenir la première variante pour les raisons suivantes :

- réduction de l'importance des travaux qui se traduirait par une économie de 800.000 frs environ;
- économie importante de métal par l'emploi d'échafaudages suspendus;
- exécution plus rapide par suite de la simplification du dispositif de cintres et de la réalisation simultanée des travaux à l'amont et à l'aval.

Cette variante a reçu l'agrément de M. le Directeur du Service Central V le 17 Octobre .

L'Entreprise BOUSSIRON exécuterait les travaux (1ère variante) moyennant une augmentation de 146 % sur les prix des séries (montant 19.485.000 frs compris 100.000 frs de travaux sur dépenses contrôlées).

Aucun travail présentant les mêmes sujétions n'a été récemment exécuté, aussi ne peut-il être fait de stricte comparaison de prix.

Il faut observer dans le cas actuel :

1°) que la concurrence a effectivement joué; les offres des entreprises sont, ainsi qu'il est indiqué au P.V. d'adjudication, relativement très groupées;

2°) que les majorations demandées actuellement sur la Série Bâtiments 1940, dans la région lyonnaise, sont de l'ordre de 100 à 110 %;

3°) que la nature et l'ampleur des travaux envisagés méritent une mention spéciale pour leur difficulté technique et les sujétions d'exécution, lesquelles ajoutées au moindre rendement de la main d'oeuvre et aux difficultés de recrutement, justifient amplement la majoration de 15 % demandée par l'entreprise BOUSSIRON par rapport aux majorations couramment obtenues et rappelées au 2°) ci-avant.

Le montant des travaux à confier à l'Entreprise BOUSSIRON serait de :

19.384.800 frs + 100.000 frs (travaux sur dépenses contrôlées) = 19.484.800 frs

soit en chiffres ronds : 19.485.000 frs.

La présente lettre de commande est soumise à l'avis favorable de la Commission des Marchés.

que l'application de la formule de révision des prix porte, au 30 novembre 1942, à 20.740.905 fr.

Le Chef du Service de la Voie et des Bâtiments du Sud-Est

Signé : BASTIEN

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

26/132

Conseil d'Administration

Séance du 27 janvier 1943

III.- Marchés et Commandes:

2°) Approvisionnement en combustibles : régularisation des fournitures de combustibles français (mois de septembre 1942 - 138.942.797 fr 1; mois d'octobre 1942 - 147.087.161 fr 5).

595

Exemplaire pour MM. les Membres du Conseil d'Administration

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Service des Approvisionnements

Division des Combustibles

Der.174 Ach

PARIS, le 15 JAN 1943

CONSEIL D'ADMINISTRATION
du 27 JAN 1943
"Marchés et Commandes"
(Question N° IV 2°)

N O T E

pour MM. les Membres du Conseil d'Administration au sujet de l'approvisionnement en combustibles de la S.N.C.F. pendant les hostilités

(Régularisation des fournitures de combustibles français effectuées au cours du mois de septembre 1942)

La Société Nationale des Chemins de fer français a reçu, sur attributions de l'Office de Répartition du Charbon, 550.051 T,262 de combustibles.

Les prix sont ceux des marchés de la S.N.C.F. en vigueur au 1er septembre 1939, majorés des augmentations autorisées par les Pouvoirs Publics ; ils sont sans modification par rapport aux prix d'août 1942.

Il est proposé au Conseil d'Administration de bien vouloir approuver les dépenses engagées dont le montant s'élève à :

- 133.379.469 f,- pour 533.150 T,--- de combustibles de traction,

- 5.563,308 f,1 pour 16.901 T,262 de combustibles à usages divers,

soit au total : 138.942.797 f,1.

Le Directeur
du Service des Approvisionnements,

Signé : COULLIÉ

597

Exemplaire pour MM. les Membres du Conseil d'Administration

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Service des approvisionnements

Division des Combustibles

Dor.175 Ach

PARIS, le 15 JAN 1943

N O T E

pour MM. les Membres du Conseil d'Administration
au sujet de l'approvisionnement en combustibles
de la S.N.C.F. pendant les hostilités

(Régularisation des fournitures de combustibles français effectuées au cours du mois d'octobre 1942)

La Société Nationale des Chemins de fer français a reçu, sur attributions de l'Office de Répartition du Charbon, 582.246 T,416 de combustibles.

Les prix sont ceux des marchés de la S.N.C.F. en vigueur au 1er septembre 1939, majorés des augmentations autorisées par les Pouvoirs Publics ; ils sont sans modification par rapport aux prix de septembre 1942.

Il est proposé au Conseil d'Administration de bien vouloir approuver les dépenses engagées dont le montant s'élève à :

- 142.312.981 f,3 pour 568.132 T,4 de combustibles de traction,

- 4.774.180 f,2 pour 14.114 T,016 de combustibles à usages divers

soit au total : 147.087.161 f,5.

Le Directeur
du Service des Approvisionnements,

Signé : COULLIÉ

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du 27 janvier 1943

- Questions diverses -

Conseil d'Administration

Séance du 27 janvier 1943

Ordre du Jour

23 janvier 1943

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du mercredi 27 janvier 1943
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 :

1°) Marché pour l'élargissement du viaduc sur le Rhône et du viaduc de décharge du Grand Camp (ligne de Lyon à la frontière suisse).

2°) Approvisionnement en combustibles : régularisation des fournitures de combustibles français (mois de septembre 1942 - 138.942.797 fr 1; mois d'octobre 1942 - 147.087.161 fr 5).

IV - Service Commercial

"

V - Projets

"

- Questions diverses.-

23 janvier 1943

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du mercredi 27 janvier 1943
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 :

1°) Marché pour l'élargissement du viaduc sur le Rhône et du viaduc de décharge du Grand Camp (ligne de Lyon à la frontière suisse).

2°) Approvisionnement en combustibles : régularisation des fournitures de combustibles français (mois de septembre 1942 - 138.942.797 fr 1; mois d'octobre 1942 - 147.087.161 fr 5).

IV - Service Commercial

"

V - Projets

"

- Questions diverses.-

23 janvier 1943

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du mercredi 27 janvier 1943
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 :

1°) Marché pour l'élargissement du viaduc sur le Rhône et du viaduc de décharge du Grand Camp (ligne de Lyon à la frontière suisse).

2°) Approvisionnement en combustibles : régularisation des fournitures de combustibles français (mois de septembre 1942 - 138.942.797 fr 1; mois d'octobre 1942 - 147.087.161 fr 5).

IV - Service Commercial

"

V - Projets

"

- Questions diverses.-

23 janvier 1943

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du mercredi 27 janvier 1943
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 :

1°) Marché pour l'élargissement du viaduc sur le Rhône et du viaduc de décharge du Grand Camp (ligne de Lyon à la frontière suisse).

2°) Approvisionnement en combustibles : régularisation des fournitures de combustibles français (mois de septembre 1942 - 138.942.797 fr 1; mois d'octobre 1942 - 147.087.161 fr 5).

IV - Service Commercial

"

V - Projets

"

- Questions diverses.-

23 janvier 1943

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du mercredi 27 janvier 1943
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 :

1°) Marché pour l'élargissement du viaduc sur le Rhône et du viaduc de décharge du Grand Camp (ligne de Lyon à la frontière suisse).

2°) Approvisionnement en combustibles : régularisation des fournitures de combustibles français (mois de septembre 1942 - 138.942.797 fr 1; mois d'octobre 1942 - 147.087.161 fr 5).

IV - Service Commercial

"

V - Projets

"

- Questions diverses.-

23 janvier 1943

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du mercredi 27 janvier 1943
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 :

1°) Marché pour l'élargissement du viaduc sur le Rhône et du viaduc de décharge du Grand Camp (ligne de Lyon à la frontière suisse).

2°) Approvisionnement en combustibles : régularisation des fournitures de combustibles français (mois de septembre 1942 - 138.942.797 fr 1; mois d'octobre 1942 - 147.087.161 fr 5).

IV - Service Commercial

"

V - Projets

"

- Questions diverses.-

23 janvier 1943

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du mercredi 27 janvier 1943
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 :

1°) Marché pour l'élargissement du viaduc sur le Rhône et du viaduc de décharge du Grand Camp (ligne de Lyon à la frontière suisse).

2°) Approvisionnement en combustibles : régularisation des fournitures de combustibles français (mois de septembre 1942 - 138.942.797 fr 1; mois d'octobre 1942 - 147.087.161 fr 5).

IV - Service Commercial

"

V - Projets

"

- Questions diverses.-

23 janvier 1943

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du mercredi 27 janvier 1943
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 :

1°) Marché pour l'élargissement du viaduc sur le Rhône et du viaduc de décharge du Grand Camp (ligne de Lyon à la frontière suisse).

2°) Approvisionnement en combustibles : régularisation des fournitures de combustibles français (mois de septembre 1942 - 138.942.797 fr 1; mois d'octobre 1942 - 147.087.161 fr 5).

IV - Service Commercial

"

V - Projets

"

- Questions diverses.-

23 janvier 1943

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du mercredi 27 janvier 1943
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 :

1°) Marché pour l'élargissement du viaduc sur le Rhône et du viaduc de décharge du Grand Camp (ligne de Lyon à la frontière suisse).

2°) Approvisionnement en combustibles : régularisation des fournitures de combustibles français (mois de septembre 1942 - 138.942.797 fr 1; mois d'octobre 1942 - 147.087.161 fr 5).

IV - Service Commercial

"

V - Projets

"

- Questions diverses.-

23 janvier 1943

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

- P R O J E T -

Séance du mercredi 27 janvier 1943
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

1°) Marché pour l'élargissement du viaduc sur le Rhône et du viaduc de décharge du Grand Camp (ligne de Lyon à la frontière suisse).

2°) Marché pour l'exécution de travaux de transbordement à la gare de Vaires.

3°) Avenant au traité concernant la location de l'Hôtel Terminus de la gare Saint-Lazare.

4°) Approvisionnement en combustibles : régularisation des fournitures de combustibles français (mois de septembre 1942 - 138.942.797 fr 1; mois d'octobre 1942 - 147.087.161 fr 5)

....

IV - Service Commercial

- Relèvement des tarifs et allocations des services de factage et de camionnage à Toulouse.

V - Projets

"

VI - Acquisition d'immeubles appartenant à la Compagnie du Chemin de fer du Nord.

- Questions diverses.-

23 janvier 1943

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

- PROJET -

Séance du mercredi 27 janvier 1943
88, rue Saint-Lazare, à 9 heures 30

D'accord

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

1°) Marché pour l'élargissement du viaduc sur le Rhône et du viaduc de décharge du Grand Camp (ligne de Lyon à la frontière suisse).

2°) Marché pour l'exécution de travaux de transbordement à la gare de Vaires.

3°) Avenant au traité concernant la location de l'Hôtel Terminus de la gare Saint-Lazare.

4°) Approvisionnement en combustibles : régularisation des fournitures de combustibles français (mois de septembre 1942 - 138.942.797 fr 1; mois d'octobre 1942 - 147.087.161 fr 5)

....

IV - Service Commercial

- Relèvement des tarifs et allocations des services de factage et de camionnage à Toulouse.

V - Projets

"

VI - Acquisition d'immeubles appartenant à la Compagnie du Chemin de fer du Nord.

- Questions diverses.-

23 janvier 1943

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

27

Séance du mercredi ~~20~~ janvier 1943
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

1°) Avenant à la Convention réglant la concession et l'exploitation des distributeurs automatiques dans les gares.

2°) Avenant à la Convention réglant la concession et l'exploitation des bascules automatiques pèse-personnes dans les gares.

1°) Marché pour l'élargissement du viaduc sur le Rhône et du viaduc de décharge du Grand Camp (ligne de Lyon à la frontière suisse) .....

2°) Marché pour l'exécution de travaux de transbordement à la gare de Vaires

3°)

IV - Service Commercial

(+) - Modification du régime d'acheminement et de tarification des transports de marchandises (suite au Conseil du 13 janvier).

Relèvement des taxes et allocations des services de factage et de camionnage à Toulouse.

V - Projets

"

acquisition d'immeubles appartenant à la Compagnie du chemin de fer du Nord.

VI - Transfert au Domaine Public d'immeubles appartenant à la Caisse des Retraites.

VII - Relèvement des allocations de déplacement.

VIII - Budget de la Caisse de Prévoyance pour l'exercice 1943.

(++) IX - Participation à un Syndicat d'Etudes pour l'amélioration du tourisme.

- Questions diverses.-

(+) La notice concernant cette question a été distribuée le 9 janvier 1943.

(++) Question n'ayant pas figuré sur l'ordre du jour précédemment distribué.