

Conseil d'Administration

Séance du 30 Juin 1943

Conseil d'Administration

Séance du 30 juin 1943

Notes de séance

1^{er} ex à M. le P^r Fournier
1^{er} ex à M. le D^r G.
1^{er} ex à M. le D^r G. Aq.
1^{er} ex à M. Filippi
2^{es} ex à M. Ohuelli
1^{er} ex à M. Closset

- remis à M. Ohuelli en T^r état le 7 juillet 1943
- rendu par M. Ohuelli pour corrections le
- remis à M. Ohuelli en soumis par M. Closset le
- rendu bon à tirer par M. Closset le 10-7-43
- remis à M. Ohuelli pour dernière lecture le 19-7-43

distribuée le

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Conseil d'Administration

Séance du 30 juin 1943

NOTES DE SÉANCE

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

Sont présents : MM. FOURNIER, Président
GRIMBERT, Vice-Président
LAURENT-ATHALIN, Vice-Président

BOUTET
DAYRAS
DEVINAT
FREDAUT
GETTEN
LIAUD
de TARDE
TIRARD
ZAFFREYA

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

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

M. MORANE, Commissaire du Gouvernement.

Adoption du
Procès-verbal.

QUESTION I.- Adoption du Procès-Verbal.

M. LE PRÉSIDENT.- 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.- Trafic de la 25ème semaine.

M. LE BERNERAIS.- Le trafic n'a pratiquement pas varié.
Sans doute, est-il en augmentation sur celui de la semaine pré-
cédente, mais celle-ci comprenait les fêtes de la Pentecôte;
aussi la comparaison ne peut-elle utilement se faire qu'avec la

.....

23ème semaine, par rapport à laquelle les transports commerciaux n'accusent qu'une augmentation insignifiante de 0,3%.

Par rapport à la 24ème semaine, tous les trafics sont en légère hausse, étant donné qu'il y a un jour ouvrable de plus. Certains trafics sont également en hausse par rapport à la 23ème semaine, tels ceux des pommes de terre et des engrais. Le trafic des bestiaux est également assez fort. Le trafic des primeurs reste faible, les fruits et primeurs, notamment les fruits, étant ou très en retard ou très peu nombreux dans beaucoup de régions. Seul le trafic des pommes de terre reste relativement important, la récolte étant précoce.

Le trafic-voyageurs a été plus faible cette semaine après les fêtes de la Pentecôte, mais il reste très actif et nos trains sont de plus en plus utilisés, les départs en vacances s'échelonnant davantage, comme je vous l'ai déjà indiqué.

B.- Recettes de la 24ème semaine.

Les recettes de la 24ème semaine se sont élevées à 484 M.F., en diminution de 1,4% sur celles de la semaine précédente qui avaient été de 491 M.F. Cette diminution porte uniquement sur les recettes marchandises qui sont tombées de 240 M. à 238 M.F., en raison de la présence d'un jour ouvrable en moins.

C.- Production hydro-électrique.

La situation de notre production hydro-électrique est toujours la même. Il n'y a toujours pas de pluies dans le Massif-Central.

D.- Situation du parc de matériel.

M. LE PRÉSIDENT tient le Conseil au courant de la situation du parc de matériel moteur et roulant.

E.- Approvisionnement en combustibles.

M. LE PRÉSIDENT.- Notre stock de combustibles a très légèrement fléchi, à 462.965 T., représentant 21 jours de consommation.

2°) Trésorerie.

M. FILIPI.- Nous avons encaissé, cette semaine, d'une part, 713 M. au titre de l'indemnité compensatrice due par le Trésor et, d'autre part, 494 M. au titre des transports militaires allemands. Cette dernière somme est plus importante que celle que nous avons touchée le mois précédent qui n'était que de 440 M. Elle représente, cependant, un pourcentage plus faible par rapport aux évaluations que nous établissons nous-mêmes. Cette augmentation ~~xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx~~ semble donc due plutôt à une augmentation du volume des transports eux-mêmes qu'à un relèvement de la rémunération qui nous est versée à ce titre.

Tous les billets venant à échéance cette semaine ont été renouvelés. Nos fonds disponibles au Trésor Public sont de 2.395 M. Ils vont diminuer certainement du fait, d'abord, que nous entrons dans une période de basses eaux au point de vue de la trésorerie, puisque nous avons fini de recevoir du Trésor le remboursement des charges de grand équilibre de l'exercice 1942, et, d'autre part, que nous devons restituer au Trésor une partie de l'indemnité de 3.500 M. que nous avons encaissée au titre de la location du matériel jusqu'au 1er août 1942.

Par rapport aux prévisions antérieures, on note une amélioration de 300 M. qui est due essentiellement au fait que nous ne faisons pas état, dans nos prévisions, des versements au titre des transports militaires allemands.

.....

M. LE PRÉSIDENT. - Notre trésorerie est évidemment très abondante. Nous avons, en fait, 2.396 M. de disponibilités au Trésor; en outre, nous avons en portefeuille 4 milliards de bons du Trésor dont les échéances sont échelonnées mois par mois. Depuis le 31 octobre, nous avons, en effet, souscrit tous les mois un bon de 500 M. en emploi des disponibilités de la provision pour travaux différés et du fonds de renouvellement. Mais, évidemment, notre trésorerie est artificiellement gonflée, car nous devons reverser environ 2 milliards au Trésor sur l'indemnité de 2.500 M. au titre de la location du matériel lorsque l'accord sera fait sur la ventilation de cette somme entre les exercices 1940, 1941 et 1942. D'autre part, le mois de juin correspond normalement à un maximum en ce qui concerne nos disponibilités de trésorerie; celles-ci doivent, normalement, baisser jusqu'à la fin de l'année. D'après nos prévisions, nous aurions encore 3 milliards environ en Caisse à la fin de l'année, période qui correspond au point le plus bas de la courbe de nos disponibilités.

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 PRÉSIDENT. - 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.

- Tarif spécial P.V. n° 9

Abaissement à 5 tonnes pour les saraments adressés à une usine de carbonisation ou de distillation, des minima de tonnage de 6 ou 7 tonnes prévus au chapitre 2, S V.-

La Société Provençale Industrielle, qui exploite à Cavalière (Var) une usine de production de carburants solides pour gazogènes et de carburants liquides à partir des saraments de vignes,

a demandé un abaissement du minimum de tonnage de 5 ou 7 tonnes par wagon prévu audit tarif, en faveur des transports de l'espèce effectués comme "Bois destinés à la distillation", la faible densité effective des marchandises en cause ne permettant pas de réaliser ces minima de tonnage.

Compte tenu de l'intérêt qui s'attache à développer dans la plus large mesure l'industrie des carburants de remplacement, la S.N.C.F. propose d'abaisser ces minima à 5 T.

- Tarif spécial P.V. n° 29, chapitre 4.

- Insertion, à la suite du 1er alinéa de l'article 3, d'une clause rendant obligatoire pour les wagons particuliers comportant plusieurs réservoirs l'inscription de la contenance de chacun de ces réservoirs.

- Fixation à 2 ans 1/2 du délai de 2 ans prévu par l'article 3 pour la révision des wagons particuliers.

Ces propositions ont pour objet :

- d'une part, de mettre fin aux difficultés qui se produisent pour le règlement de manquants constatés sur des transports de vins effectués dans des wagons comportant plusieurs réservoirs, lorsque l'indication de la contenance de chacun de ceux-ci fait défaut;

- d'autre part, de diminuer les immobilisations des wagons de particuliers, ces wagons pouvant généralement circuler pendant plus de 2 ans sans qu'il soit nécessaire de procéder à une révision complète.

Le Conseil prend acte de ce compte rendu.

Marchés et
Commandes.

QUESTION III.- Marchés et Commandes.

- (1°) Sans avenant à la Convention passée pour la réparation de voitures et wagons avec la Compagnie Industrielle de Matériel de Transport (ateliers de Saint-Pierre-des-Corps).
- (2°) Sans avenant à la Convention passée pour la réparation de voitures et wagons avec les Etablissements CODER (ateliers de Marseille).

M. GRIMBERT. - Les avenants présentés sont analogues à ceux que le Conseil a déjà approuvés pour les Aciéries du Nord

(ateliers de Cannes-La Bocca et de Marseille) et la Société Forges et Ateliers de Commentry - Oisiel (ateliers d'Oisiel). Ils ont pour objet d'adapter les contrats en cours aux dispositions que les entreprises ont dû prendre pour relever la rémunération de leur personnel et de tenir compte de la majoration du prix horaire consécutive à l'augmentation de la durée du travail.

Ces avenants n'appellent pas d'observation et la Sous-Commission des Marchés propose de les approuver.

Celle-ci signale seulement que lesdits avenants doivent cesser d'avoir effet "à la date d'application des modifications légales ou réglementaires nouvelles concernant les salaires ou les traitements du personnel.....". L'arrêté relatif à ces modifications ayant été publié pour la métallurgie, ils sont donc d'ores et déjà frappés d'une certaine caducité. En tout état de cause, cependant, l'on ne saurait se dispenser de les passer, la date de leur mise en application étant respectivement fixée, avec effet rétroactif, aux 1er mars et 1er avril 1943.

Le Conseil approuve les deux avenants.

Service
Commercial.

QUESTION IV.- Service Commercial

" "

Projets.

QUESTION V.- Projets.

- Construction de 2 tenders prototypes à 5 essieux.

M. LE PRESIDENT.- Ce projet, ainsi que l'indique la note, concerne la construction de 2 tenders prototypes destinés aux locomotives les plus puissantes. Le type de tenders à 4 essieux actuellement en service ne peut enlever que 11 T. de combustibles et 34 m³ d'eau. Encore, sur certaines lignes où existe une limitation de charge par essieu, ce volume doit-il être ramené de 34 m³ à 25 m³, ce qui assure^{n'} qu'un approvisionnement insuffisant.

Le prototype proposé a été étudié en vue de pouvoir enlever 33 m3 d'eau, 12 T.5 de charbon mena et 1 T.4 de briquettes. Il comporterait 5 essieux indépendants, afin de diminuer le poids par essieu, qui serait ramené entre 16 T.3 et 17 T.6 suivant les essieux.

Primitivement, on n'avait envisagé l'étude que d'un seul prototype, mais les Services ont estimé qu'il serait préférable d'en construire deux, un seul ne permettant pas de se livrer à une expérimentation suffisante.

La dépense totale à envisager est de 2.800.000 fr.

Le Conseil approuve le projet.

Rapport sur l'évolution
de la trésorerie et l'exé-
cution du budget au cours
du premier trimestre 1943.

QUESTION VI.- Rapport sur l'évolution de la
trésorerie et l'exécution du budget au cours
du premier trimestre 1943.

M. LE PRÉSIDENT.-La présentation de ce rapport a subi un certain retard parce qu'il a fallu procéder à l'arrêté des comptes de l'exercice 1943 avant d'envoyer le rapport afférent au 4ème trimestre de cet exercice; ce retard a entraîné un retard parallèle en ce qui concerne le rapport sur le premier trimestre de l'exercice 1943. Je n'aurai pas à commenter longuement ce rapport, car je ne pourrais que répéter ce que je vous ai déjà dit lors de la révision budgétaire au 31 mars.

Le Conseil approuve le rapport. En exécution de l'article 14 du décret du 11 décembre 1940, ce rapport sera adressé à M. le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances et à M. le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications.

Questions
diverses.

- Questions diverses -

a) Prime d'exploitation de l'exercice 1942.

Le Conseil fixe, pour l'exercice 1942, les éléments de base à retenir en vue du calcul de la prime d'exploitation du Président du Conseil d'Administration, du Directeur Général, du Directeur Général adjoint et du Secrétaire Général.

b) Dédoublement de trains pendant la période d'été.

M. LE PRÉSIDENT.- Nous avons écrit, à la date du 27 juin, M. le Ministre Secrétaire d'Etat aux Communications pour attirer son attention sur la nécessité d'obtenir la faculté de dédoubler certains trains pendant les périodes les plus chargées de l'été, notamment pour la semaine du 14 juillet, les départs en vacances de fin juillet et début août, les fêtes de 15 août, les départs de fin août et de début septembre et, enfin, les retours de fin septembre et début octobre.

Les crédits que nous demandons sont limités, pour chaque jour des diverses périodes de pointe, à 3% des parcours réguliers, ce qui représenterait 3.300 km par jour en zone occupée et, pour l'ensemble des périodes prévues, 90.000 km environ. Si on considère que, pendant les mois d'été, les parcours réguliers seront de 11 M. de km, notre demande apparaît comme modeste puisqu'elle ne représente au maximum que 0,8% du total des parcours d'été.

c) Convention relative à l'exécution des transports allemands en zone sud.

M. LE PRÉSIDENT.- Nous avons reçu avis de la signature par les Autorités Allemandes, de la Convention relative à l'exécution des transports effectués pour leur compte en zone sud. Vous savez que nous avions déjà eu l'accord des Autorités italiennes. Le taux de 3 fr par essieu-km que nous avions retenu a été accepté.

La séance est levée à 10 heures 13.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Conseil d'Administration

Séance du 30 juin 1943

NOTES DE SÉANCE

La séance est ouverte à 9 heures 30, sous la présidence de

M. FOURNIER, Président.

Sont présents : MM. FOURNIER, Président
GRIMBERT, Vice-Président
LAURENT-ATHALIN, Vice-Président

BOUDET
D'YRAS
DEVINAT
FREDAUT
GATTIN
LIAUD
de TARDE
TIRARD
ZAFFREYA

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

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

M. MORANE, Commissaire du Gouvernement.

Adoption du
Procès-Verbal.

QUESTION I.- Adoption du Procès-Verbal.

M. LE PRÉSIDENT.- 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.- Trafic de la 25ème semaine.

M. LE BESNERAIS.- Le trafic n'a pratiquement pas varié. Sans doute, est-il en augmentation sur celui de la semaine précédente, mais celle-ci comprenait les fêtes de la Pentecôte; aussi la comparaison ne peut-elle utilement se faire qu'avec 1

23ème semaine, par rapport à laquelle les transports commerciaux n'accusent qu'une augmentation insignifiante de 0,2.

Par rapport à la 22ème semaine, tous les trafics sont en légère hausse, étant donné qu'il y a un jour ouvrable de plus. Certains trafics sont également en hausse par rapport à la 23ème semaine, tels ceux des pommes de terre et des engrais. Le trafic des bestiaux est également assez fort. Le trafic des primeurs reste faible, les fruits et primeurs, notamment les fruits, étant ou très en retard ou très peu nombreux dans beaucoup de régions. Seul le trafic des pommes de terre reste relativement important, la récolte étant précoce.

Le trafic-voyageurs a été plus faible cette semaine après les fêtes de la Pentecôte, mais il reste très actif et nos trains sont de plus en plus utilisés, les départs en vacances s'échelonnant davantage, comme je vous l'ai déjà indiqué.

B.- Recettes de la 22ème semaine.

Les recettes de la 22ème semaine se sont élevées à 434 M25, en diminution de 1,4% sur celles de la semaine précédente qui avaient été de 441 M.2. Cette diminution porte uniquement sur les recettes marchandises qui sont tombées de 245 M. à 240 M.7, en raison de la présence d'un jour ouvrable en moins.

C.- Production hydro-électrique.

La situation de notre production hydro-électrique est toujours la même. Il n'y a toujours pas de pluies dans le Massif-Central.

D.- Situation du parc de matériel.

M. LE PRÉSIDENT tient le Conseil au courant de la situation du parc de matériel moteur et roulant.

E.- Approvisionnement en combustibles.

M. LE PRÉSIDENT.- Notre stock de combustibles a très légèrement fléchi, à 403.000 T., représentant 21 jours de consommation.

2°) Trésorerie.

M. MILLER. - Nous avons encaissé, cette semaine, d'une part, 713 M. 9 au titre de l'indemnité compensatrice due par le Trésor et, d'autre part, 424 M. 9 au titre des transports militaires allemands. Cette dernière somme est plus importante que celle que nous avions touchée le mois précédent qui n'était que de 445 M. Elle représente, cependant, un pourcentage plus faible par rapport aux évaluations que nous établissons nous-mêmes. Cette augmentation ~~du volume des transports militaires allemands~~ semble donc due plutôt à une augmentation du volume des transports eux-mêmes qu'à un relèvement de la rémunération qui nous est versée à ce titre.

Tous les billets venant à échéance cette semaine ont été renouvelés. Nos fonds disponibles au Trésor Public sont de 9.396 M. Ils vont diminuer certainement du fait, d'abord, que nous entrons dans une période de basses eaux au point de vue de la trésorerie, puisque nous avons fini de recevoir du Trésor le remboursement des charges de grand équilibre de l'exercice 1942, et, d'autre part, que nous devons restituer au Trésor une partie de l'indemnité de 2.500 M. que nous avons encaissée au titre de la location du matériel jusqu'au 1er août 1942.

Par rapport aux prévisions antérieures, on note une amélioration de 500 M. qui est due essentiellement au fait que nous ne faisons pas état, dans nos prévisions, des versements au titre des transports militaires allemands.

.....

M. LE PRÉSIDENT. - Notre trésorerie est évidemment très abondante. Nous avons, en fait, 2.500 M. de disponibilités au Trésor; en outre, nous avons en portefeuille 4 milliards de bons du Trésor dont les échéances sont échelonnées mois par mois. Depuis le 31 octobre, nous avons, en effet, souscrit tous les mois un bon de 500 M. en emploi des disponibilités de la provision pour travaux différés et du fonds de renouvellement. Mais, évidemment, notre trésorerie est artificiellement gonflée, car nous devrons reverser environ 2 milliards au Trésor sur l'indemnité de 2.500 M. au titre de la location du matériel lorsque l'accord sera fait sur la ventilation de cette somme entre les exercices 1940, 1941 et 1942. D'autre part, le mois de juin correspond normalement à un maximum en ce qui concerne nos disponibilités de trésorerie; celles-ci doivent, normalement, baisser jusqu'à la fin de l'année. D'après nos prévisions, nous aurons encore 3 milliards environ en Caisse à la fin de l'année, période qui correspond au point le plus bas de la courbe de nos disponibilités.

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 PRÉSIDENT. - 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.

- Tarif spécial P.V. n° 9

Abaissement à 5 tonnes pour les saraments adressés à une usine de carbonisation ou de distillation, des minima de tonnage de 6 ou 7 tonnes prévus au chapitre 2, § V.-

La Société Provençale Industrielle, qui exploite à Cavalière (Var) une usine de production de carburants solides pour gazogènes et de carburants liquides à partir des saraments de vignes,

a demandé un abaissement du minimum de tonnage de 5 ou 7 tonnes par wagon prévu audit tarif, en faveur des transports de l'espèce effectués comme "Bois destinés à la distillation", la faible densité effective des marchandises en cause ne permettant pas de réaliser ces minima de tonnage.

Compte tenu de l'intérêt qui s'attache à développer dans la plus large mesure l'industrie des carburants de remplacement, la S.N.C.F. propose d'abaisser ces minima à 3 T.

- Tarif spécial P.V. n°22, chapitre 4.

- Insertion, à la suite du 1er alinéa de l'article 3, d'une clause rendant obligatoire pour les wagons particuliers comportant plusieurs réservoirs l'inscription de la contenance de chacun de ces réservoirs.

- Fixation à 2 ans 1/2 du délai de 2 ans prévu par l'article 5 pour la révision des wagons particuliers.

Ces propositions ont pour objet :

- d'une part, de mettre fin aux difficultés qui se produisent pour le règlement de manquants constatés sur des transports de vins effectués dans des wagons comportant plusieurs réservoirs, lorsque l'indication de la contenance de chacun de ceux-ci fait défaut;

- d'autre part, de diminuer les immobilisations des wagons de particuliers, ces wagons pouvant généralement circuler pendant plus de 2 ans sans qu'il soit nécessaire de procéder à une révision complète.

Le Conseil prend acte de ce compte rendu.

Marchés et
Commandes.

QUESTION III.- Marchés et Commandes.

- (1°) 3ème avenant à la Convention passée pour la réparation de voitures et wagons avec la Compagnie Industrielle de Matériel de Transport (ateliers de Saint-Pierre-des-Corps).
- (2°) 3ème avenant à la Convention passée pour la réparation de voitures et wagons avec les Etablissements CUBER (ateliers de Marseille).

M. CRISPIN. - Les avenants présentés sont analogues à ceux que le Conseil a déjà approuvés pour les Acieries du Nord

(ateliers de Cannes-La Bocca et de Marseille) et la Société Forges et Ateliers de Concentry-Cassel (ateliers d'Cassel). Ils ont pour objet d'adapter les contrats en cours aux dispositions que les entreprises ont dû prendre pour relever la rémunération de leur personnel et de tenir compte de la majoration du prix horaire consécutive à l'augmentation de la durée du travail.

Ces avenants n'appellent pas d'observation et la Sous-Commission des Marchés propose de les approuver.

Celle-ci signale seulement que lesdits avenants doivent cesser d'avoir effet "à la date d'application des modifications légales ou réglementaires nouvelles concernant les salaires ou les traitements du personnel.....". L'arrêté relatif à ces modifications ayant été publié pour la métallurgie, ils sont donc d'ores et déjà frappés d'une certaine caducité. En tout état de cause, cependant, l'on ne saurait se dispenser de les passer, la date de leur mise en application étant respectivement fixée, avec effet rétroactif, aux 1er mars et 1er avril 1943.

Le Conseil approuve les deux avenants.

Service Commercial.

QUESTION IV.- Service Commercial

" "

Projets.

QUESTION V.- Projets.

- Construction de 2 tenders prototypes à 6 essieux.

M. LE PRESIDENT.- Ce projet, ainsi que l'indique la note, concerne la construction de 2 tenders prototypes destinés aux locomotives les plus puissantes. Le type de tenders à 4 essieux actuellement en service ne peut enlever que 11 T. de combustibles et 34 m3 d'eau. Encore, sur certaines lignes où existe une limitation de charge par essieu, ce volume doit-il être ramené de 34 m3 à 25 m3, ce qui assure^{n'} qu'un approvisionnement insuffisant.

Le prototype proposé a été étudié en vue de pouvoir enlever 35 m³ d'eau, 13 T.6 de charbon menu et 1 T.6 de briquettes. Il comporterait 5 essais indépendants, afin de diminuer le poids par essai, qui serait ramené entre 16 T.6 et 17 T.6 suivant les essais.

Primitivement, on n'avait envisagé l'étude que d'un seul prototype, mais les Services ont estimé qu'il serait préférable d'en construire deux, un seul ne permettant pas de se livrer à une expérimentation suffisante.

La dépense totale à envisager est de 2.200.000 fr.

Le Conseil approuve le projet.

Rapport sur l'évolution
de la trésorerie et l'exé-
cution du budget au cours
du premier trimestre 1943.

QUESTION VI.- Rapport sur l'évolution de la
trésorerie et l'exécution du budget au cours
du premier trimestre 1943.

M. LE PRÉSIDENT.-La présentation de ce rapport a subi un certain retard parce qu'il a fallu procéder à l'arrêt des comptes de l'exercice 1942 avant d'envoyer le rapport afférent au 4ème trimestre de cet exercice; ce retard a entraîné un retard parallèle en ce qui concerne le rapport sur le premier trimestre de l'exercice 1943. Je n'aurai pas à commenter longuement ce rapport, car je ne pourrais que répéter ce que je vous ai déjà dit lors de la révision budgétaire au 31 mars.

Le Conseil approuve le rapport. En exécution de l'article 14 du décret du 11 décembre 1940, ce rapport sera adressé à M. le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances et à M. le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications.

Questions
diverses.

- Questions diverses -

a) Prise d'exploitation de l'exercice 1948.

Le Conseil fixe, pour l'exercice 1948, les éléments de base à retenir en vue du calcul de la prime d'exploitation du Président du Conseil d'Administration, du Directeur Général, du Directeur Général adjoint et du Secrétaire Général.

b) Dédoublement de trains pendant la période d'été.

M. LE PRÉSIDENT. - Nous avons écrit, à la date du 27 juin, à M. le Ministre Secrétaire d'Etat aux Communications pour attirer son attention sur la nécessité d'obtenir la faculté de dédoubler certains trains pendant les périodes les plus chargées de l'été, notamment pour la semaine du 14 juillet, les départs en vacances de fin juillet et début août, les fêtes de 15 août, les départs de fin août et de début septembre et, enfin, les retours de fin septembre et début octobre.

Les crédits que nous demandons sont limités, pour chaque jour des diverses périodes de pointe, à 3% des parcours réguliers, ce qui représenterait 3.500 km par jour en zone occupée et, pour l'ensemble des périodes prévues, 90.000 km environ. Si on considère que, pendant les mois d'été, les parcours réguliers seront de 11 M. de km, notre demande apparaît comme modeste puisqu'elle ne représente au maximum que 0,8% du total des parcours d'été.

c) Convention relative à l'exécution des
transports allemands en zone sud.

M. LE PRÉSIDENT. - Nous avons reçu avis de la signature par les Autorités allemandes, de la Convention relative à l'exécution des transports effectués pour leur compte en zone sud. Vous savez que nous avons déjà eu l'accord des autorités italiennes. Le taux de 3 fr par essieu-km que nous avons retenu a été accepté.

La séance est levée à 10 heures 15.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Conseil d'Administration

Séance du 30 juin 1945

NOTES DE SÉANCE

La séance est ouverte à 9 heures 35, sous la présidence de
M. FOURNIER, Président.

Sont présents : MM. FOURNIER, Président
GRIMBERT, Vice-Président
LAURENT-ATHALIS, Vice-Président

BOUDET
DAYBAG
DEVINAT
FREDAULT
GATTEN
LIAUD
de TARDE
TIRARD
ZAFFREYA

Assistent à la séance: MM. LE BENVENISTE, Directeur Général
BARTHÉLOM, Directeur Général adjoint
FILIPPI, Secrétaire Général

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

M. KOUANE, Commissaire du Gouvernement.

Adoption du
Procès-verbal.

QUESTION I.- Adoption du Procès-Verbal.

M. LE PRÉSIDENT.- 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.- Trafic de la 23ème semaine.

M. LE BENVENISTE.- Le trafic n'a pratiquement pas varié.
Sans doute, est-il en augmentation sur celui de la semaine pré-
cédente, mais celle-ci comprenait les fêtes de la Pentecôte ;
aussi la comparaison ne peut-elle utilement se faire qu'avec la

.....

23ème semaine, par rapport à laquelle les transports commerciaux n'accusent qu'une augmentation insignifiante de 0,8%.

Par rapport à la 22ème semaine, tous les trafics sont en légère hausse, étant donné qu'il y a un jour ouvrable de plus. Certains trafics sont également en hausse par rapport à la 23ème semaine, tels ceux des pommes de terre et des engrais. Le trafic des bestiaux est également assez fort. Le trafic des primeurs reste faible, les fruits et primeurs, notamment les fruits, étant ou très en retard ou très peu nombreux dans beaucoup de régions. Seul le trafic des pommes de terre reste relativement important, la récolte étant précoce.

Le trafic-voyageurs a été plus faible cette semaine après les fêtes de la Pentecôte, mais il reste très actif et nos trains sont de plus en plus utilisés, les départs en vacances s'espérant davantage, comme je vous l'ai déjà indiqué.

B.- Recettes de la 24ème semaine.

Les recettes de la 24ème semaine se sont élevées à 484 M25, en diminution de 1,4% sur celles de la semaine précédente qui avaient été de 491 M.2. Cette diminution porte uniquement sur les recettes marchandises qui sont tombées de 240 M. à 238 M.7, en raison de la présence d'un jour ouvrable en moins.

C.- Production hydro-électrique.

La situation de notre production hydro-électrique est toujours la même. Il n'y a toujours pas de pluies dans le Massif-Central.

D.- Situation du parc de matériel.

M. LE PRÉSIDENT tient le Conseil au courant de la situation du parc de matériel moteur et roulant.

E.- Approvisionnement en combustibles.

M. LE PRÉSIDENT. - Notre stock de combustibles a très légèrement fléchi, à 402.245 T., représentant 21 jours de consommation.

2°) Trésorerie.

M. PHILIPPI. - Nous avons encaissé, cette semaine, d'une part, 713 M. 9 au titre de l'indemnité compensatrice due par le Trésor et, d'autre part, 484 M. 9 au titre des transports militaires allemands. Cette dernière somme est plus importante que celle que nous avons touchée le mois précédent qui n'était que de 440 M. Elle représente, cependant, un pourcentage plus faible par rapport aux évaluations que nous établissons nous-mêmes. Cette augmentation ~~xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx~~ semble donc due plutôt à une augmentation du volume des transports eux-mêmes qu'à un relèvement de la rémunération qui nous est versée à ce titre.

Tous les billets venant à échéance cette semaine ont été renouvelés. Nos fonds disponibles au Trésor Public sont de 9.396 M. Ils vont diminuer certainement du fait, d'abord, que nous entrons dans une période de basses eaux au point de vue de la trésorerie, puisque nous avons fini de recevoir du Trésor le remboursement des charges de grand équilibre de l'exercice 1942, et, d'autre part, que nous devons restituer au Trésor une partie de l'indemnité de 2.500 M. que nous avons encaissée au titre de la location du matériel jusqu'au 1er août 1942.

Par rapport aux prévisions antérieures, on note une amélioration de 500 M. qui est due essentiellement au fait que nous ne faisons pas état, dans nos prévisions, des versements au titre des transports militaires allemands.

M. LE PRÉSIDENT. - Notre trésorerie est évidemment très abondante. Nous avons, en fait, 2.500 M. de disponibilités au Trésor; en outre, nous avons en portefeuille 4 milliards de bons du Trésor dont les échéances sont échelonnées mois par mois. Depuis le 31 octobre, nous avons, en effet, souscrit tous les mois un bon de 500 M. en emploi des disponibilités de la provision pour travaux différés et du fonds de renouvellement. Mais, évidemment, notre trésorerie est artificiellement gonflée, car nous devons reverser environ 2 milliards au Trésor sur l'indemnité de 2.500 M. au titre de la location du matériel lorsque l'accord sera fait sur la ventilation de cette somme entre les exercices 1940, 1941 et 1942. D'autre part, le mois de juin correspond normalement à un maximum en ce qui concerne nos disponibilités de trésorerie; celles-ci doivent, normalement, baisser jusqu'à la fin de l'année. D'après nos prévisions, nous aurons encore 3 milliards environ en caisse à la fin de l'année, période qui correspond au point le plus bas de la courbe de nos disponibilités.

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

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

M. LE PRÉSIDENT. - 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.

- Tarif spécial S.V. n° 2

Abaissement à 5 tonnes pour les sarments adressés à une usine de carbonisation ou de distillation, des minima de tonnage de 6 ou 7 tonnes prévus au chapitre 2, S.V.

La Société Provençale Industrielle, qui exploite à Cavalière (Var) une usine de production de carburants solides pour gazogènes et de carburants liquides à partir des sarments de vignes,

a demandé un abaissement du minimum de tonnage de 6 ou 7 tonnes par wagon prévu audit tarif, en faveur des transports de l'espèce effectués comme "Bois destinés à la distillation", la faible densité et l'absence des marchandises en cause ne permettant pas de réaliser ces minima de tonnage.

Compte tenu de l'intérêt qui s'attache à développer dans la plus large mesure l'industrie des carburants de remplacement, le S.N.C.F. propose d'abaisser ces minima à 5 T.

- Tarif spécial P.V. n°29, chapitre 4.

- Insertion, à la suite du 1er alinéa de l'article 3, d'une clause rendant obligatoire pour les wagons particuliers comportant plusieurs réservoirs l'inscription de la contenance de chacun de ces réservoirs.

- Fixation à 2 ans 1/2 du délai de 2 ans prévu par l'article 3 pour la révision des wagons particuliers.

Ces propositions ont pour objet :

- d'une part, de mettre fin aux difficultés qui se produisent pour le règlement de manquants constatés sur des transports de vins effectués dans des wagons comportant plusieurs réservoirs, lorsque l'indication de la contenance de chacun de ceux-ci fait défaut;

- d'autre part, de diminuer les immobilisations des wagons de particuliers, ces wagons pouvant généralement circuler pendant plus de 2 ans sans qu'il soit nécessaire de procéder à une révision complète.

Le Conseil prend acte de ce compte rendu.

Marchés et
Commandes.

QUESTION III.- Marchés et Commandes.

- 1°) 8ème avenant à la Convention passée pour la réparation de voitures et wagons avec la Compagnie Industrielle de Matériel de Transport (ateliers de Saint-Pierre-des-Corps).
- 2°) 8ème avenant à la Convention passée pour la réparation de voitures et wagons avec les Etablissements COBRA (ateliers de Marseille).

M. CHIFFERT.- Les avenants présentés sont analogues à ceux que le Conseil a déjà approuvés pour les aciéries du Nord

(ateliers de Cannes-La Bocca et de Marseille) et la Société Forges et Ateliers de Commentry - Gissel (ateliers d'Oisiel). Ils ont pour objet d'adapter les contrats en cours aux dispositions que les entreprises ont dû prendre pour relever la rémunération de leur personnel et de tenir compte de la majoration du prix horaire consécutive à l'augmentation de la durée du travail.

Ces avenants n'appellent pas d'observation et la Sous-Commission des Marchés propose de les approuver.

Celle-ci signale seulement que lesdits avenants doivent cesser d'avoir effet "à la date d'application des modifications légales ou réglementaires nouvelles concernant les salaires ou les traitements du personnel.....". L'arrêté relatif à ces modifications ayant été publié pour la métallurgie, ils sont donc d'ores et déjà frappés d'une certaine caducité. En tout état de cause, cependant, l'on ne saurait se dispenser de les passer, la date de leur mise en application étant respectivement fixée, avec effet rétroactif, aux 1er mars et 1er avril 1945.

Le Conseil approuve les deux avenants.

Service
Commercial.

QUESTION IV.- Service Commercial

" "

Projets.

QUESTION V.- Projets.

- Construction de 3 tenders prototypes à 5 essieux.

M. LE PRESIDENT.- Ce projet, ainsi que l'indique la note, concerne la construction de 3 tenders prototypes destinés aux locomotives les plus puissantes. Le type de tenders à 4 essieux actuellement en service ne peut enlever que 11 T. de combustibles et 34 m³ d'eau. Encore, sur certaines lignes où existe une limitation de charge par essieu, ce volume doit-il être ramené de 34 m³ à 25 m³, ce qui assure^{n'} un approvisionnement insuffisant.^{qu'}

Le prototype proposé a été étudié en vue de pouvoir supporter 35 m³ d'eau, 15 T.2 de charbon mou et 1 T.4 de briquettes. Il comporterait 3 essieux indépendants, afin de diminuer le poids par essieu, qui serait ramené entre 15 T.2 et 17 T.4 suivant les essieux.

Primitivement, on n'avait envisagé l'étude que d'un seul prototype, mais les Services ont estimé qu'il serait préférable d'en construire deux, un seul ne permettant pas de se livrer à une expérimentation suffisante.

La dépense totale à envisager est de 2.200.000 fr.

Le Conseil approuve le projet.

Rapport sur l'évolution
de la trésorerie et l'exé-
cution du budget au cours
du premier trimestre 1943.

QUESTION VI.- Rapport sur l'évolution de la
trésorerie et l'exécution du budget au cours
du premier trimestre 1943.

M. LE PRÉSIDENT.-La présentation de ce rapport a subi un certain retard parce qu'il a fallu procéder à l'arrêté des comptes de l'exercice 1942 avant d'envoyer le rapport afférent au 4ème trimestre de cet exercice; ce retard a entraîné un retard parallèle en ce qui concerne le rapport sur le premier trimestre de l'exercice 1943. Je n'aurai pas à commenter longuement ce rapport, car je ne pourrais que répéter ce que je vous ai déjà dit lors de la révision budgétaire au 31 mars.

Le Conseil approuve le rapport. En exécution de l'article 14 du décret du 11 décembre 1940, ce rapport sera adressé à M. le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances et à M. le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications.

Questions
diverses.

- Questions diverses -

a) Prime d'exploitation de l'exercice 1942.

Le Conseil fixe, pour l'exercice 1942, les éléments de base à retenir en vue du calcul de la prime d'exploitation du Président du Conseil d'Administration, du Directeur Général, du Directeur Général adjoint et du Secrétaire Général.

b) Dédoublement de trains pendant la période d'été.

M. LE PRÉSIDENT.- Nous avons écrit, à la date du 27 juin, à M. le Ministre Secrétaire d'Etat aux Communications pour attirer son attention sur la nécessité d'obtenir la faculté de dédoubler certains trains pendant les périodes les plus chargées de l'été, notamment pour la semaine du 14 juillet, les départs en vacances de fin juillet et début août, les fêtes du 15 août, les départs de fin août et de début septembre et, enfin, les retours de fin septembre et début octobre.

Les crédits que nous demandons sont limités, pour chaque jour des diverses périodes de pointe, à 35 des parcours réguliers, ce qui représenterait 3.300 km par jour en zone occupée et, pour l'ensemble des périodes prévues, 90.000 km environ. Si on considère que, pendant les mois d'été, les parcours réguliers seront de 11 M. de km, notre demande apparaît comme modeste puisqu'elle ne représente au maximum que 0,8% du total des parcours d'été.

c) Convention relative à l'exécution des transports allemands en zone sud.

M. LE PRÉSIDENT.- Nous avons reçu avis de la signature par les Autorités allemandes, de la Convention relative à l'exécution des transports effectués pour leur compte en zone sud. Vous savez que nous avions déjà eu l'accord des autorités italiennes. Le taux de 5 fr par essieu-km que nous avions retenu a été accepté.

La séance est levée à 10 heures 15.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Conseil d'Administration

Séance du 30 juin 1943

NOTES DE SÉANCE

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

Sont présents : MM. FOURNIER, Président
CHIMPENT, Vice-Président
LAURENT-ATTALIN, Vice-Président

BOUDET
DEYRAS
DEVINAT
FREDAULT
GATTEN
LIARD
de TARDE
TIRARD
ZATTEYA

Assistent à la séance: MM. LE BERNERAI, Directeur Général
BENTHELOT, Directeur Général adjoint
FILIPPI, Secrétaire Général

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

M. MORANE, Commissaire du Gouvernement.

Adoption du
Procès-Verbal.

QUESTION I.- Adoption du Procès-Verbal.

M. LE PRÉSIDENT.- 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.- Trafic de la 25ème semaine.

M. LE BERNERAI.- Le trafic n'a pratiquement pas varié.
Sans doute, est-il en augmentation sur celui de la semaine pré-
cédente, mais celle-ci comprenait les fêtes de la Pentecôte;
aussi la comparaison ne peut-elle utilement se faire qu'avec la

.....

23ème semaine, par rapport à laquelle les transports commerciaux n'accusent qu'une augmentation insignifiante de 0,8.

Par rapport à la même semaine, tous les trafics sont en légère hausse, étant donné qu'il y a un jour ouvrable de plus. Certains trafics sont également en hausse par rapport à la 23ème semaine, tels ceux des pommes de terre et des engrais. Le trafic des bestiaux est également assez fort. Le trafic des primeurs reste faible, les fruits et primeurs, notamment les fruits, étant ou très en retard ou très peu nombreux dans beaucoup de régions. Seul le trafic des pommes de terre reste relativement important, la récolte étant précocée.

Le trafic-voyageurs a été plus faible cette semaine après les fêtes de la Pentecôte, mais il reste très actif et nos trains sont de plus en plus utilisés, les départs en vacances s'échelonnant davantage, comme je vous l'ai déjà indiqué.

B.- Recettes de la même semaine.

Les recettes de la même semaine se sont élevées à 484 M.3, en diminution de 1,45 sur celles de la semaine précédente qui avaient été de 491 M.3. Cette diminution porte uniquement sur les recettes marchandises qui sont tombées de 343 M. à 338 M.7, en raison de la présence d'un jour ouvrable en moins.

C.- Production hydro-électrique.

La situation de notre production hydro-électrique est toujours la même. Il n'y a toujours pas de pluies dans le Massif-Central.

D.- Situation du parc de matériel.

M. LE PRÉSIDENT tient le Conseil au courant de la situation du parc de matériel moteur et roulant.

E.- Approvisionnement en combustibles.

M. LE PRÉSIDENT. - Notre stock de combustibles a très légèrement fléchi, à 407.003 T., représentant 31 jours de consommation.

2°) Trésorerie.

M. VILLIOT. - Nous avons encaissé, cette semaine, d'une part, 713 M. au titre de l'indemnité compensatrice due par le Trésor et, d'autre part, 494 M. au titre des transports militaires allemands. Cette dernière somme est plus importante que celle que nous avions touchée le mois précédent qui n'était que de 440 M. Elle représente, cependant, un pourcentage plus faible par rapport aux évaluations que nous établissons nous-mêmes. Cette augmentation ~~aux évaluations~~ semble donc due plutôt à une augmentation du volume des transports eux-mêmes qu'à un relèvement de la rémunération qui nous est versée à ce titre.

Tous les billets venant à échéance cette semaine ont été renouvelés. Nos fonds disponibles au Trésor Public sont de 9.595 M. Ils vont diminuer certainement du fait, d'abord, que nous entrons dans une période de basses eaux au point de vue de la trésorerie, puisque nous avons fini de recevoir du Trésor le remboursement des charges de grand équilibre de l'exercice 1942, et, d'autre part, que nous devons restituer au Trésor une partie de l'indemnité de 2.000 M. que nous avons encaissée au titre de la location du matériel jusqu'au 1er août.

Par rapport aux prévisions antérieures, on note une modification de 300 M. qui est due essentiellement au fait que nous ne faisons pas état, dans nos prévisions, des versements au titre des transports militaires allemands.

51

.....

M. LE PRÉSIDENT. - Notre trésorerie est évidemment très abondante. Nous avons, en fait, 2.596 M. de disponibilités au Trésor; en outre, nous avons en portefeuille 4 milliards de bons du Trésor dont les échéances sont échelonnées mois par mois. Depuis le 31 octobre, nous avons, en effet, souscrit tous les mois un bon de 500 M. en emploi des disponibilités de la provision pour travaux différés et du fonds de renouvellement. Mais, évidemment, notre trésorerie est artificiellement gonflée, car nous devons reverser environ 2 milliards au Trésor sur l'indemnité de 2.500 M. au titre de la location du matériel lorsque l'accord sera fait sur la ventilation de cette somme entre les exercices 1940, 1941 et 1942. D'autre part, le mois de juin correspond normalement à un maximum en ce qui concerne nos disponibilités de trésorerie; celles-ci doivent, normalement, baisser jusqu'à la fin de l'année. D'après nos prévisions, nous aurons encore 3 milliards environ en caisse à la fin de l'année, période qui correspond au point le plus bas de la courbe de nos disponibilités.

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 PRÉSIDENT. - 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.

- Tarif spécial P.V. n° 2

Phalassent à 5 tonnes pour les versements adressés à une usine de carbonisation ou de distillation, des alimes de tonnage de 6 ou 7 tonnes prévus au chapitre 2, § V.-

La Société Provençale Industrielle, qui exploite à Cavallera (Var) une usine de production de carburants solides pour gazogènes et de carburants liquides à partir des versements de vignes,

a demandé un abaissement du minimum de tonnage de 6 ou 7 tonnes par wagon prévu audit tarif, en faveur des transports de l'espèce effectués comme "Bois destinés à la distillation", la faible densité exacte des marchandises en cause ne permettant pas de réaliser ces minima de tonnage.

Compte tenu de l'intérêt qui s'attache à développer dans la plus large mesure l'industrie des carburants de remplacement, la S.N.C.F. propose d'abaisser ces minima à 5 T.

- Tarif spécial P.V. n°22, chapitre 4.

- Insertion, à la suite du 1er alinéa de l'article 3, d'une clause rendant obligatoire pour les wagons particuliers comportant plusieurs réservoirs l'inscription de la contenance de chacun de ces réservoirs.

- Fixation à 2 ans 1/2 du délai de 3 ans prévu par l'article 3 pour la révision des wagons particuliers.

Ces propositions ont pour objet :

- d'une part, de mettre fin aux difficultés qui se produisent pour le règlement de manquants constatés sur des transports de vins effectués dans des wagons comportant plusieurs réservoirs, lorsque l'indication de la contenance de chacun de ceux-ci fait défaut;

- d'autre part, de diminuer les immobilisations des wagons de particuliers, ces wagons pouvant généralement circuler pendant plus de 3 ans sans qu'il soit nécessaire de procéder à une révision complète.

Le Conseil prend note de ce compte rendu.

Marchés et
Commandes.

QUESTION III.- Marchés et Commandes.

- (1°) Sans avenant à la Convention passée pour la réparation de
voitures et wagons avec la Compagnie Industrielle de Maté-
riel de Transport (ateliers de Saint-Pierre-des-Corps).
- (2°) Sans avenant à la Convention passée pour la réparation de
voitures et wagons avec les Etablissements G.D.M. (ateliers
de Marseille).

M. CHIFFRET.- Les avenants présentés sont analogues à ceux que le Conseil a déjà approuvés pour les Aciéries du Nord

(ateliers de Cannes-La Bocca et de Marseille) et la Société Forges et Ateliers de Commentry - Briassat (ateliers d'Alais). Ils ont pour objet d'adapter les contrats en cours aux dispositions que les entreprises ont dû prendre pour relever la rémunération de leur personnel et de tenir compte de la majoration du prix horaire consécutive à l'augmentation de la durée du travail.

Ces avenants n'appellent pas d'observation et la Sous-Commission des marchés propose de les approuver.

Celle-ci signale seulement que lesdits avenants doivent cesser d'avoir effet "à la date d'application des modifications légales ou réglementaires nouvelles concernant les salaires ou les traitements du personnel.....". L'arrêté relatif à ces modifications ayant été publié pour la métallurgie, ils sont donc d'ores et déjà frappés d'une certaine caducité. En tout état de cause, cependant, l'on ne saurait se dispenser de les passer, la date de leur mise en application étant respectivement fixée, avec effet rétroactif, aux 1er mars et 1er avril 1943.

Le Conseil approuve les deux avenants.

Service
Commercial.

QUESTION IV.- Service Commercial

" "

Projets.

QUESTION V.- Projets.

- Construction de 2 tenders prototypes à 5 essieux.

M. LE PRÉSIDENT.- Ce projet, ainsi que l'indique la note, concerne la construction de 2 tenders prototypes destinés aux locomotives les plus puissantes. Le type de tenders à 5 essieux actuellement en service ne peut enlever que 11 T. de combustibles et 34 m³ d'eau. Encore, sur certaines lignes où existe une limitation de charge par essieu, ce volume doit-il être ramené de 34 m³ à 25 m³, ce qui assure^{n'} un approvisionnement^{qu'} insuffisant.

Le prototype proposé a été étudié en vue de pouvoir élever 36 g3 d'eau, 18 T.8 de charbon menu et 1 T.4 de briquettes. Il comporterait 3 essieux indépendants, afin de diminuer le poids par essieu, qui serait ramené entre 16 T.8 et 17 T.6 suivant les essieux.

Primitivement, on n'avait envisagé l'étude que d'un seul prototype, mais les Services ont estimé qu'il serait préférable d'en construire deux, un seul ne permettant pas de se livrer à une expérimentation suffisante.

La dépense totale à envisager est de 2.350.000 fr.

Le Conseil approuve le projet.

Rapport sur l'évolution
de la trésorerie et l'exé-
cution du budget au cours
du premier trimestre 1943.

QUESTION VI.- Rapport sur l'évolution de la
trésorerie et l'exécution du budget au cours
du premier trimestre 1943.

M. LE PRÉSIDENT.-La présentation de ce rapport a subi un certain retard parce qu'il a fallu procéder à l'arrêté des comptes de l'exercice 1943 avant d'envoyer le rapport afférent au 4ème trimestre de cet exercice; ce retard a entraîné un retard parallèle en ce qui concerne le rapport sur le premier trimestre de l'exercice 1943. Je n'aurai pas à commenter longuement ce rapport, car je ne pourrais que répéter ce que je vous ai déjà dit lors de la révision budgétaire au 31 mars.

Le Conseil approuve le rapport. En exécution de l'article 14 du décret du 11 décembre 1940, ce rapport sera adressé à M. le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances et à M. le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications.

Questions
diverses.

- Questions diverses -

a) Prime d'exploitation de l'exercice 1944.

Le Conseil fixe, pour l'exercice 1944, les éléments de base à retenir en vue du calcul de la prime d'exploitation du Président du Conseil d'Administration, du Directeur Général, du Directeur Général adjoint et du Secrétaire Général.

b) Dédoublement de trains pendant la période d'été.

M. LE PRÉSIDENT.- Nous avons écrit, à la date du 27 juin, à M. le Ministre Secrétaire d'Etat aux Communications pour attirer son attention sur la nécessité d'obtenir la faculté de dédoubler certains trains pendant les périodes les plus chargées de l'été, notamment pour la semaine du 14 juillet, les départs en vacances de fin juillet et début août, les fêtes du 15 août, les départs de fin août et de début septembre et, enfin, les retours de fin septembre et début octobre.

Les crédits que nous demandons sont limités, pour chaque jour des diverses périodes de pointe, à 3 des parcours réguliers, ce qui représenterait 3.300 km par jour en zone occupée et, pour l'ensemble des périodes prévues, 99.000 km environ. Si on considère que, pendant les mois d'été, les parcours réguliers seront de 11 M. de km, notre demande apparaît comme modeste puisqu'elle ne représente au maximum que 0,8% du total des parcours d'été.

c) Convention relative à l'exécution des
transports allemands en zone sud.

M. LE PRÉSIDENT.- Nous avons reçu avis de la signature par les Autorités allemandes, de la Convention relative à l'exécution des transports effectués pour leur compte en zone sud. Vous savez que nous avons déjà eu l'accord des autorités italiennes. Le taux de 3 fr par essieu-km que nous avons retenu a été accepté.

La séance est levée à 10 heures 15.

REGISTRE NATIONAL DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Conseil d'Administration

Séance du 30 juin 1943

NOTES DE SÉANCE

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

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

BOUDET
DAYRAS
DEVISAT
FREDAUT
GRITEN
LIAUD
de TARDE
TIRARD
ZAFFREYA

Assistent à la séance: M. LE BERRIGAT, Directeur Général
BARTHOLOST, Directeur Général adjoint
FILIPEL, Secrétaire Général

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

M. SPRAN, Commissaire du Gouvernement.

Adoption du
Procès-Verbal.

QUESTION I.- Adoption du Procès-Verbal.

M. LE PRÉSIDENT.- 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.- Trafic de la 25ème semaine.

M. LE PRÉSIDENT.- Le trafic n'a pratiquement pas varié.
Sans doute, est-il en augmentation sur celui de la semaine pré-
cédente, mais celle-ci comprenait les fêtes de la Pentecôte;
aussi la comparaison ne peut-elle utilement se faire qu'avec la

.....

22ème semaine, par rapport à laquelle les transports commerciaux n'accroissent qu'à une augmentation insignifiante de 0,8.

Par rapport à la même semaine, tous les trafics sont en légère hausse, étant donné qu'il y a un jour ouvrable de plus. Certains trafics sont également en hausse par rapport à la 23ème semaine, tels ceux des pompes de terre et des engrais. Le trafic des bestiaux est également assez fort. Le trafic des primeurs reste faible, les fruits et primeurs, notamment les fruits, étant ou très en retard ou très peu nombreux dans beaucoup de régions. Seul le trafic des pompes de terre reste relativement important, la récolte étant précoce.

Le trafic-voyageurs a été plus faible cette semaine après les fêtes de la Pentecôte, mais il reste très actif et nos trains sont de plus en plus utilisés, les départs en vacances s'accumulant davantage, comme je vous l'ai déjà indiqué.

B.- Recettes de la même semaine.

Les recettes de la même semaine se sont élevées à 484 M.F., en diminution de 1,4% sur celles de la semaine précédente qui avaient été de 491 M.F. Cette diminution porte uniquement sur les recettes marchandises qui sont tombées de 249 M. à 248 M.7, en raison de la présence d'un jour ouvrable en moins.

C.- Production hydro-électrique.

La situation de notre production hydro-électrique est toujours la même. Il n'y a toujours pas de pluies dans le Massif-Central.

D.- Situation du parc de matériel.

M. LE PRÉSIDENT tient le Conseil au courant de la situation du parc de matériel moteur et roulant.

E.- Approvisionnement en combustibles.

M. LE PRÉSIDENT. - Notre stock de combustibles a très légèrement fléchi, à 492.966 T., représentant 21 jours de consommation.

2°) Trésorerie.

M. VILIBEL. - Nous avons encaissé, cette semaine, d'une part, 713 M. 3 au titre de l'indemnité compensatrice due par le Trésor et, d'autre part, 494 M. 3 au titre des transports militaires allemands. Cette dernière somme est plus importante que celle que nous avions touchée la fois précédente qui n'était que de 440 M. Elle représente, cependant, un pourcentage plus faible par rapport aux évaluations que nous établissons nous-mêmes. Cette augmentation ~~maximale~~ semble donc due plutôt à une augmentation du volume des transports eux-mêmes qu'à un relèvement de la rémunération qui nous est versée à ce titre.

Tous les billets venant à échéance cette semaine ont été renouvelés. Nos fonds disponibles au Trésor Public sont de 2.396 M. Ils vont diminuer certainement du fait, d'abord, que nous entrons dans une période de hausses aux au point de vue de la trésorerie, puisque nous avons fini de recevoir du Trésor le remboursement des charges de grand équilibre de l'exercice 1943, et, d'autre part, que nous devons restituer au Trésor une partie de l'indemnité de 2.500 M. que nous avons encaissée au titre de la location du matériel jusqu'au 1er août 1943.

Par rapport aux prévisions antérieures, on note une amélioration de 500 M. qui est due essentiellement au fait que nous ne faisons pas état, dans nos prévisions, des versements au titre des transports militaires allemands.

.....

M. LE PRÉSIDENT. - Notre trésorerie est évidemment très abondante. Nous avons, en fait, 9.398 M. de disponibilités au Trésor; en outre, nous avons en portefeuille 4 milliards de bons du Trésor dont les échéances sont échelonnées mois par mois. Depuis le 31 octobre, nous avons, en effet, souscrit tous les mois un bon de 500 M. en emploi des disponibilités de la provision pour travaux différés et du fonds de renouvellement. Mais, évidemment, notre trésorerie est artificiellement gonflée, car nous devons reverser environ 4 milliards au Trésor sur l'indemnité de 8.500 M. au titre de la location du matériel lorsque l'accord sera fait sur la ventilation de cette somme entre les exercices 1940, 1941 et 1942. D'autre part, le mois de juin correspond normalement à un maximum en ce qui concerne nos disponibilités de trésorerie; celles-ci doivent, normalement, baisser jusqu'à la fin de l'année. D'après nos prévisions, nous aurions encore 3 milliards environ en Caisses à la fin de l'année, période qui correspond au point le plus bas de la courbe de nos disponibilités.

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 PRÉSIDENT. - 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.

- Tarif spécial P.V. n° 9

Abaissement à 5 tonnes pour les saraments adressés à une usine de carbonisation ou de distillation, des minima de tonnage de 8 ou 9 tonnes prévus au chapitre 2, § V.

La Société Provençale Industrielle, qui exploite à Cavalière (Var) une usine de production de carburants solides pour gazogènes et de carburants liquides à partir des saraments de vignes,

a demandé un abaissement du minimum de tonnage de 6 ou 7 tonnes par wagon prévu audit tarif, en faveur des transports de l'espèce effectués comme "Bois destinés à la distillation", la faible densité effective des marchandises en cause ne permettant pas de réaliser ces minima de tonnage.

Compte tenu de l'intérêt qui s'attache à développer dans la plus large mesure l'industrie des carburants de remplacement, le S.N.D.F. propose d'abaisser ces minima à 5 T.

- Tarif spécial P.V. n°39, chapitre 4.

- Insertion, à la suite du 1er alinéa de l'article 3, d'une clause rendant obligatoire pour les wagons particuliers comportant plusieurs réservoirs l'inscription de la contenance de chacun de ces réservoirs.

- Fixation à 2 ans 1/2 du délai de 3 ans prévu par l'article 5 pour la révision des wagons particuliers.

Ces propositions ont pour objet :

- d'une part, de mettre fin aux difficultés qui se produisent pour le règlement de manquants constatés sur des transports de vins effectués dans des wagons comportant plusieurs réservoirs, lorsque l'indication de la contenance de chacun de ceux-ci fait défaut;

- d'autre part, de diminuer les immobilisations des wagons de particuliers, ces wagons peuvent généralement circuler pendant plus de 2 ans sans qu'il soit nécessaire de procéder à une révision complète.

Le Conseil prend acte de ce compte rendu.

Marchés et
Commandes.

QUESTION III.- Marchés et Commandes.

- 1°) 8ème avenant à la Convention passée pour la réparation de voitures et wagons avec la Compagnie Industrielle de Matériel de Transport (ateliers de Saint-Pierre-des-Corps).
- 2°) 8ème avenant à la Convention passée pour la réparation de voitures et wagons avec les Etablissements CODIN (ateliers de Marseille).

M. CHIFFERT.- Les avenants présentés sont analogues à ceux que le Conseil a déjà approuvés pour les aciéries du Nord

(ateliers de Cannes-la Bocca et de Marseille) et la Société Forges et Ateliers de Commentry - Gival (ateliers d'Gival). Ils ont pour objet d'adapter les contrats en cours aux dispositions que les entreprises ont dû prendre pour relever la rémunération de leur personnel et de tenir compte de la majoration du prix horaire consécutive à l'augmentation de la durée du travail.

Ces avenants n'appellent pas d'observation et la Sous-Commission des Marchés propose de les approuver.

Celle-ci signale seulement que lesdits avenants doivent cesser d'avoir effet "à la date d'application des modifications légales ou réglementaires nouvelles concernant les salaires ou les traitements du personnel.....". L'arrêté relatif à ces modifications ayant été publié pour la métallurgie, ils sont donc d'ores et déjà frappés d'une certaine caducité. En tout état de cause, cependant, l'on ne saurait se dispenser de les passer, la date de leur mise en application étant respectivement fixée, avec effet rétroactif, aux 1er mars et 1er avril 1943.

Le Conseil approuve les deux avenants.

Service
Commercial.

QUESTION IV.- Service Commercial

" "

Projets.

QUESTION V.- Projets.

- Construction de 2 tenders prototypes à 5 essieux.

M. LE PRESIDENT.- Ce projet, ainsi que l'indique la note, concerne la construction de 2 tenders prototypes destinés aux locomotives les plus puissantes. Le type de tenders à 4 essieux actuellement en service ne peut enlever que 11 T. de combustibles et 34 m³ d'eau. Encore, sur certaines lignes où existe une limitation de charge par essieu, ce volume doit-il être ramené de 34 m³ à 23 m³, ce qui assure^{n'} un approvisionnement insuffisant.

Le prototype proposé a été étudié en vue de pouvoir supporter 35 m³ d'eau, 13 T.6 de charbonneau et 1 T.4 de briquettes. Il comporterait 8 essieux indépendants, afin de diminuer le poids par essieu, qui serait ramené entre 16 T.6 et 17 T.6 suivant les essieux.

Primitivement, on n'avait envisagé l'étude que d'un seul prototype, mais les Services ont estimé qu'il serait préférable d'en construire deux, un seul ne permettant pas de se livrer à une expérimentation suffisante.

La dépense totale à envisager est de 2.200.000 fr.

Le Conseil approuve le projet.

Rapport sur l'évolution
de la trésorerie et l'exé-
cution du budget au cours
du premier trimestre 1943.

QUESTION VI. - Rapport sur l'évolution de la
trésorerie et l'exécution du budget au cours
du premier trimestre 1943.

M. LE PRÉSIDENT. - La présentation de ce rapport a subi un certain retard parce qu'il a fallu procéder à l'arrêté des comptes de l'exercice 1942 avant d'envoyer le rapport afférent au 4ème trimestre de cet exercice; ce retard a entraîné un retard parallèle en ce qui concerne le rapport sur le premier trimestre de l'exercice 1943. Je n'aurai pas à commenter longuement ce rapport, car je ne pourrais que répéter ce que je vous ai déjà dit lors de la révision budgétaire du 31 mars.

Le Conseil approuve le rapport. En exécution de l'article 14 du décret du 11 décembre 1940, ce rapport sera adressé à M. le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances et à M. le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications.

Questions
diverses.

- Questions diverses -

a) Prime d'exploitation de l'exercice 1945.

Le Conseil fixe, pour l'exercice 1945, les éléments de base à retenir en vue du calcul de la prime d'exploitation du Président du Conseil d'Administration, du Directeur Général, du Directeur Général adjoint et du Secrétaire Général.

b) Dédoublement de trains pendant la période d'été.

M. LE PRÉSIDENT.- Nous avons écrit, à la date du 17 juin, à M. le Ministre Secrétaire d'Etat aux Communications pour attirer son attention sur la nécessité d'obtenir la faculté de dédoubler certains trains pendant les périodes les plus chargées de l'été, notamment pour la semaine du 14 juillet, les départs en vacances de fin juillet et début août, les fêtes du 15 août, les départs de fin août et de début septembre et, enfin, les retours de fin septembre et début octobre.

Les crédits que nous demandons sont limités, pour chaque jour des diverses périodes de pointe, à 31 des parcours réguliers, ce qui représenterait 3.300 km par jour en zone occupée et, pour l'ensemble des périodes prévues 90.000 km environ. Si on considère que, pendant les mois d'été, les parcours réguliers seront de 11 M. de km, notre demande apparaît comme modeste puisqu'elle ne représente au maximum que 0,8% du total des parcours d'été.

c) Convention relative à l'exécution des transports allemands en zone sud.

M. LE PRÉSIDENT.- Nous avons reçu avis de la signature par les Autorités allemandes, de la Convention relative à l'exécution des transports effectués pour leur compte en zone sud. Vous savez que nous avions déjà eu l'accord des Autorités italiennes. Le taux de 3 fr par essieu-km que nous avions retenu a été accepté.

La séance est levée à 10 heures 15.

Conseil d'Administration

séance du 30 juin 1943

NOTES DE SÉANCE

La séance est ouverte à 9 heures 30, sous la présidence de

M. FOURNIER, Président.

Sont présents : M. FOURNIER, Président
CHIFFREAU, Vice-Président
LAURENT-ATTALIN, Vice-Président

BOUDET
DAYRAS
DEVINAT
FREDAULT
GUTH
LIARD
de TARDY
TIRARD
ZAFFREYA

Assistent à la séance: MM. LE BRUNERAIN, Directeur Général
BERTHELOT, Directeur Général adjoint
FILLIOL, Secrétaire Général

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

M. MORANE, Commissaire du Gouvernement.

Adoption du
Procès-verbal.

QUESTION I.- Adoption du Procès-Verbal.

M. LE PRÉSIDENT.- 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...

1.- Trafic de la 23ème semaine.

M. LE PRÉSIDENT.- Le trafic n'a pratiquement pas varié.
Sans doute, est-il en augmentation sur celui de la semaine précédente, mais celle-ci comprenait les fêtes de la Pentecôte; aussi la comparaison ne peut-elle utilement se faire qu'avec la

.....

23ème semaine, par rapport à laquelle les transports commerciaux n'accusent qu'une augmentation insignifiante de 0,32.

Par rapport à la 24ème semaine, tous les trafics sont en légère hausse, étant donné qu'il y a un jour ouvrable de plus. Certains trafics sont également en hausse par rapport à la 23ème semaine, tels ceux des pommes de terre et des engrais. Le trafic des bestiaux est également assez fort. Le trafic des primeurs reste faible, les fruits et primeurs, notamment les fruits, étant ou très en retard ou très peu nombreux dans beaucoup de régions. Seul le trafic des pommes de terre reste relativement important, la récolte étant précocée.

Le trafic-voyageurs a été plus faible cette semaine après les fêtes de la Pentecôte, mais il reste très actif et nos trains sont de plus en plus utilisés, les départs en vacances s'accroissant d'avantage, comme je vous l'ai déjà indiqué.

B.- Recettes de la 24ème semaine.

Les recettes de la 24ème semaine se sont élevées à 484 M.F., en diminution de 1,45 sur celles de la semaine précédente qui avaient été de 491 M.F. Cette diminution porte uniquement sur les recettes marchandises qui sont tombées de 240 M. à 238 M.7, en raison de la présence d'un jour ouvrable en moins.

C.- Production hydro-électrique.

La situation de notre production hydro-électrique est toujours la même. Il n'y a toujours pas de pluies dans le Massif-Central.

D.- Situation du parc de matériel.

M. LE PRÉSIDENT tient le Conseil au courant de la situation du parc de matériel actuel et roulant.

E.- Approvisionnement en combustibles.

M. LE PRÉSIDENT.- Notre stock de combustibles a très légèrement fléchi, à 452.985 T., représentant 21 jours de consommation.

2°) Trésorerie.

M. PHILIPPI.- Nous avons encaissé, cette semaine, d'une part, 713 M. 9 au titre de l'indemnité compensatrice due par le Trésor et, d'autre part, 334 M. 9 au titre des transports militaires allemands. Cette dernière somme est plus importante que celle que nous avions touchée le mois précédent qui n'était que de 240 M. Elle représente, cependant, un pourcentage plus faible par rapport aux évaluations que nous établissons nous-mêmes. Cette augmentation ~~aux évaluations que nous établissons nous-mêmes~~ semble donc due plutôt à une augmentation du volume des transports eux-mêmes qu'à un relèvement de la rémunération qui nous est versée à ce titre.

Tous les billets venant à échéance cette semaine ont été renouvelés. Nos fonds disponibles au Trésor Public sont de 9.596 M. Ils vont diminuer certainement du fait, d'abord, que nous entrons dans une période de basses eaux au point de vue de la trésorerie, puisque nous avons fini de recevoir du Trésor le remboursement des charges de grand équilibre de l'exercice 1943, et, d'autre part, que nous devons restituer au Trésor une partie de l'indemnité de 2.500 M. que nous avons encaissée au titre de la location du matériel jusqu'au 1er août 1943.

Par rapport aux prévisions antérieures, on note une amélioration de 200 M. qui est due essentiellement au fait que nous ne faisons pas état, dans nos prévisions, des versements au titre des transports militaires allemands.

.....

M. LE PRÉSIDENT. - Notre trésorerie est évidemment très abondante. Nous avons, en fait, 5.326 M. de disponibilités au Trésor; en outre, nous avons en portefeuille 4 milliards de bons du Trésor dont les échéances sont échelonnées mois par mois. Depuis le 31 octobre, nous avons, en effet, souscrit tous les mois un bon de 500 M. en emploi des disponibilités de la provision pour travaux différés et du fonds de renouvellement. Mais, évidemment, notre trésorerie est artificiellement gonflée, car nous devons reverser environ 4 milliards au Trésor sur l'indemnité de 2.500 M. au titre de la location du matériel lorsque l'accord sera fait sur la ventilation de cette somme entre les exercices 1940, 1941 et 1942. D'autre part, le mois de juin correspond normalement à un maximum en ce qui concerne nos disponibilités de trésorerie; celles-ci doivent, normalement, baisser jusqu'à la fin de l'année. D'après nos prévisions, nous aurons encore 3 milliards environ en Caisse à la fin de l'année, période qui correspond au point le plus bas de la courbe de nos disponibilités.

Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 5 novembre 1940.

CHAPITRE II bis - Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 5 novembre 1940.

M. LE PRÉSIDENT. - 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.

- Tarif spécial P.V. n° 1

Abaissement à 5 tonnes pour les saraments adressés à une usine de carbonisation ou de distillation, des minima de tonnage de 6 ou 7 tonnes prévus au chapitre 2, P.V.-

La Société Provençale Industrielle, qui exploite à Cavalière (Var) une usine de production de carburants solides pour gazogènes et de carburants liquides à partir des saraments de vignes,

a demandé un abaissement du minimum de tonnage de 6 ou 7 tonnes par wagon prévu audit tarif, en faveur des transports de l'espèce effectués comme "Bois destinés à la distillation", la faible densité efficace des marchandises en cause ne permettant pas de réaliser ces minima de tonnage.

Compte tenu de l'intérêt qui s'attache à développer dans la plus large mesure l'industrie des carburants de remplacement, la S.N.C.F. propose d'abaisser ces minima à 5 T.

- Tarif spécial P.V. n°29, chapitre 4.

- Insertion, à la suite du 1er alinéa de l'article 3, d'une clause rendant obligatoire pour les wagons particuliers comportant plusieurs réservoirs l'inscription de la contenance de chacun de ces réservoirs.
- Fixation à 2 ans 1/2 du délai de 3 ans prévu par l'article 3 pour la révision des wagons particuliers.

Ces propositions ont pour objet :

- d'une part, de mettre fin aux difficultés qui se produisent pour le règlement de manquants constatés sur des transports de vins effectués dans des wagons comportant plusieurs réservoirs, lorsque l'indication de la contenance de chacun de ceux-ci fait défaut;

- d'autre part, de diminuer les immobilisations des wagons de particuliers, ces wagons pouvant généralement circuler pendant plus de 3 ans sans qu'il soit nécessaire de procéder à une révision complète.

Le Conseil prend acte de ce compte rendu.

Marchés et
Commandes.

QUESTION III. - Marchés et Commandes.

- (1°) Sans avenant à la Convention passée pour la réparation de voitures et wagons avec la Compagnie Industrielle de Matériel de Transport (ateliers de Saint-Pierre-des-Corps).
- (2°) Sans avenant à la Convention passée pour la réparation de voitures et wagons avec les Etablissements DUBRE (ateliers de Marseille).

M. GRIMPEY. - Les avenants présentés sont analogues à ceux que le Conseil a déjà approuvés pour les aciéries du Nord

(ateliers de Cannes-La Bocca et de Marseille) et la Société Forges et Ateliers de Comenstry - Gissel (ateliers d'Oissel). Ils ont pour objet d'adapter les contrats en cours aux dispositions que les entreprises ont dû prendre pour relever la rémunération de leur personnel et de tenir compte de la majoration du prix horaire consécutive à l'augmentation de la durée du travail.

Ces avenants n'appellent pas d'observation et la Sous-Commission des marchés propose de les approuver.

Celle-ci signale seulement que lesdits avenants doivent cesser d'avoir effet "à la date d'application des modifications légales ou réglementaires nouvelles concernant les salaires ou les traitements du personnel.....". L'arrêté relatif à ces modifications ayant été publié pour la métallurgie, ils sont donc d'ores et déjà frappés d'une certaine caducité. En tout état de cause, cependant, l'on ne saurait se dispenser de les passer, la date de leur mise en application étant respectivement fixée, avec effet rétroactif, aux 1er mars et 1er avril 1943.

Le Conseil approuve les deux avenants.

Service
Commercial.

SECTION IV. - Service Commercial

" "

Projets.

SECTION V. - Projets.

- Construction de 2 tenders prototypes à 5 essieux.

M. LE PRÉSIDENT. - Ce projet, ainsi que l'indique la note, concerne la construction de 2 tenders prototypes destinés aux locomotives les plus puissantes. Le type de tenders à 4 essieux actuellement en service ne peut enlever que 11 T. de combustibles et 34 m³ d'eau. Encore, sur certaines lignes où existe une limitation de charge par essieu, ce volume doit-il être ramené de 34 m³ à 23 m³, ce qui assure^{n'} un approvisionnement insuffisant.^{qu'}

Le prototype proposé a été étudié en vue de pouvoir enlever 35 g3 d'eau, 12 T.8 de charbon menu et 1 T.4 de briquettes. Il comporterait 5 essieux indépendants, afin de diminuer le poids par essieu, qui serait ramené entre 16 T.8 et 17 T.8 suivant les essieux.

Primitivement, on n'avait envisagé l'étude que d'un seul prototype, mais les Services ont estimé qu'il serait préférable d'en construire deux, un seul ne permettant pas de se livrer à une expérimentation suffisante.

La dépense totale à envisager est de 2.200.000 fr.

Le Conseil approuve le projet.

Rapport sur l'évolution
de la trésorerie et l'exé-
cution du budget au cours
du premier trimestre 1943.

QUESTION VI.- Rapport sur l'évolution de la
trésorerie et l'exécution du budget au cours
du premier trimestre 1943.

M. LE PRÉSIDENT.-La présentation de ce rapport a subi un certain retard parce qu'il a fallu procéder à l'arrêté des comptes de l'exercice 1943 avant d'envoyer le rapport afférent au 4ème trimestre de cet exercice; ce retard a entraîné un retard parallèle en ce qui concerne le rapport sur le premier trimestre de l'exercice 1943. Je n'aurai pas à commenter longuement ce rapport, car je ne pourrais que répéter ce que je vous ai déjà dit lors de la révision budgétaire au 31 mars.

Le Conseil approuve le rapport. En exécution de l'article 14 du décret du 11 décembre 1940, ce rapport sera adressé à M. le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances et à M. le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications.

Questions
Diverses.

- Questions diverses -

a) Prime d'exploitation de l'exercice 1942.

Le Conseil fixe, pour l'exercice 1942, les éléments de base à retenir en vue du calcul de la prime d'exploitation du Président du Conseil d'Administration, du Directeur Général, du Directeur Général adjoint et du Secrétaire Général.

b) Dédoublement de trains pendant la période d'été.

M. LE PRÉSIDENT.- Nous avons écrit, à la date du 27 juin, à M. le Ministre Secrétaire d'Etat aux Communications pour attirer son attention sur la nécessité d'obtenir la faculté de dédoubler certains trains pendant les périodes les plus chargées de l'été, notamment pour la semaine du 14 juillet, les départs en vacances de fin juillet et début août, les fêtes du 15 août, les départs de fin août et de début septembre et, enfin, les retours de fin septembre et début octobre.

Les crédits que nous demandons sont limités, pour chaque jour des diverses périodes de pointe, à 3% des parcours réguliers, ce qui représenterait 3.000 km par jour en zone occupée et, pour l'ensemble des périodes prévues, 90.000 km environ. Si on considère que, pendant les mois d'été, les parcours réguliers seront de 11 M. de km, notre demande apparaît comme modeste puisqu'elle ne représente au maximum que 0,8% du total des parcours d'été.

c) Convention relative à l'exécution des transports allemands en zone sud.

M. LE PRÉSIDENT.- Nous avons reçu avis de la signature par les Autorités allemandes de la Convention relative à l'exécution des transports effectués pour leur compte en zone sud. Vous savez que nous avions déjà eu l'accord des Autorités italiennes. Le taux de 3 fr par essieu-km que nous avions retenu a été accepté.

La séance est levée à 10 heures 15.

Texte définitif

Séance du 30 juin 1943

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Texte définitif
adopté dans la séance
du 7 juillet 1943

Séance du 30 juin 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. MORANE, Commissaire du Gouvernement

Adoption du Procès-Verbal. - QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal. -

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Procès-Verbal de la séance du 23 juin 1943 est adopté.

Comptes rendus. - QUESTION II - Comptes rendus. -

1°) Trafic, recettes, mouvement, etc. - M. LE BESNERAIS rend compte de l'évolution du trafic et des recettes au cours des dernières semaines.
M. LE PRESIDENT tient le Conseil au courant de l'état des stocks de combustibles et de la situation du parc de matériel moteur et roulant.

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.

- Tarif spécial P.V. n° 9.

Abaissment à 5 tonnes pour les sarments adressés à une usine de carbonisation ou de distillation, des minima de tonnage de 6 ou 7 tonnes prévus au chapitre 2, § V.-

- Tarif spécial P.V. n° 29, chapitre 4.

- Insertion, à la suite du 1er alinéa de l'article 3, d'une clause rendant obligatoire pour les wagons particuliers comportant plusieurs réservoirs l'inscription de la contenance de chacun de ces réservoirs.

- Fixation à 2 ans 1/2 du délai de 2 ans prévu par l'article 5 pour la révision des wagons particuliers.-

Marchés et Commandes.-

QUESTION III - Marchés et Commandes.-

(1°) 2ème avenant à la Convention passée pour la réparation de voitures et wagons avec la Compagnie Industrielle de Matériel de transport (ateliers de Saint-Pierre-des-Corps).-

(2°) 3ème avenant à la Convention passée pour la réparation de voitures et wagons avec les Etablissements CODER (ateliers de Marseille).-

M. GRIMPRET précise que les avenants présentés sont analogues à ceux que le Conseil a déjà approuvés pour les Aciéries du Nord (ateliers de Cannes-La Bocca et de Marseille) et la Société des Forges et Ateliers de Commentry-Oissel (ateliers d'Oissel). Ils ont pour objet d'adapter les contrats en cours aux dispositions que les entreprises ont dû prendre pour relever la rémunération de leur personnel et de tenir compte de la majoration du prix horaire consécutive à l'augmentation de la durée du travail.

Ces avenants n'appellent pas d'observations et la Sous-Commission des Marchés propose de les approuver.

Celle-ci signale seulement que lesdits avenants doivent cesser d'avoir effet "à la date d'application des modifications légales ou réglementaires nouvelles concernant les salaires ou les traitements du personnel...". L'arrêté relatif à ces modifications ayant été publié pour la métallurgie, ils sont donc d'ores et déjà frappés d'une certaine caducité. En tout état de cause, cependant, l'on ne saurait se dispenser de les passer, la date de leur mise en application étant respectivement fixée, avec effet rétroactif, aux 1er mars et 1er avril 1943.

Le Conseil approuve les deux avenants.

Service Commercial.-

QUESTION IV - Service Commercial.-

" "

Projets.-

QUESTION V - Projets.-

- Construction de 2 tenders prototypes à 5 essieux.-

M. LE PRESIDENT précise que les prototypes dont la construction est proposée et dont la note expose les caractéristiques sont destinés à être accouplés aux locomotives des séries futures à grande puissance.

Il a paru préférable, pour permettre une expérimentation suffisante, de construire deux de ces prototypes au lieu d'un seul, comme il avait été envisagé tout d'abord. La dépense totale s'élèverait à 2.200.000 fr.

Le Conseil approuve le projet.

Rapport sur l'évolution de la trésorerie et l'exécution du budget au cours du premier trimestre 1943.-

QUESTION VI - Rapport sur l'évolution de la trésorerie et l'exécution du budget au cours du premier trimestre 1943.-

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Conseil approuve le rapport.

En exécution de l'article 14 du décret du 11 décembre 1940, ce rapport sera adressé à M. le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances et à M. le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications.

Questions diverses.-

- Questions diverses -

- Prime d'exploitation de l'exercice 1942.-

Le Conseil fixe, pour l'exercice 1942, les éléments de base à retenir en vue du calcul de la prime d'exploitation du Président du Conseil d'Administration, du Directeur Général, du Directeur Général adjoint et du Secrétaire Général.

La séance est levée à 10 heures 15.

Le Vice-Président
du Conseil d'Administration,

GRIMPRET.

Le Président
du Conseil d'Administration,

FOURNIER.

Conseil d'Administration

Séance du 30 juin 1943

Projet de P.V.

soumis le 5 juillet

vue le 6 —

CA 6/7/42

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

PROJET

Séance du 30 juin 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 :

M. MORANE, Commissaire du Gouvernement.

Adoption du
Procès-Verbal.

QUESTION I.- Adoption du Procès-Verbal.

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Procès-Verbal de la séance du 23 juin 1943 est adopté.

Comptes
rendus.

QUESTION II.- Comptes rendus.

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

M. LE BESNERAIS rend compte de l'évolution du trafic et des recettes au cours des dernières semaines.

M. LE PRESIDENT tient le Conseil au courant de l'état des stocks de combustibles et de la situation du parc de matériel moteur et roulant.

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.

- Tarif spécial P.V. n°9.

Abaisssement à 5 tonnes pour les sarments adressés à une usine de carbonisation ou de distillation, des minima de tonnage de 6 ou 7 tonnes prévus au chapitre 2, § V.-

- Tarif spécial P.V. n°29, chapitre 4.-

- Insertion, à la suite du 1er alinéa de l'article 3, d'une clause rendant obligatoire pour les wagons particuliers comportant plusieurs réservoirs l'inscription de la contenance de chacun de ces réservoirs.

- Fixation à 2 ans 1/2 du délai de 2 ans prévu par l'article 5 pour la révision des wagons particuliers.

Marchés et Commandes.

QUESTION III.- Marchés et Commandes.

- (1°) 2ème avenant à la Convention passée pour la réparation de voitures et wagons avec la Compagnie Industrielle de Matériel de transport (ateliers de Saint-Pierre-des-Corps).
- (2°) 3ème avenant à la Convention passée pour la réparation de voitures et wagons avec les Etablissements CODER (ateliers de Marseille).

M. GRIMPRET précise que les avenants présentés sont analogues à ceux que le Conseil a déjà approuvés pour les Aciéries du Nord (ateliers de Cannes-La Bocca et de Marseille) et la Société des Forges et Ateliers de Commeny-Oissel (ateliers d'Oissel). Ils ont pour objet d'adapter les contrats en cours aux dispositions que les entreprises ont dû prendre pour relever la rémunération de leur personnel et de tenir compte de la majoration du prix horaire consécutive à l'augmentation de la durée du travail.

Ces avenants n'appellent pas d'observations et la Sous-Commission des Marchés propose de les approuver.

Celle-ci signale seulement que lesdits avenants doivent cesser d'avoir effet "à la date d'application des modifications légales ou réglementaires nouvelles concernant les salaires ou traitements du personnel..." L'arrêté relatif à ces modifications ayant été publié pour la métallurgie, ils sont donc d'ores et déjà frappés d'une certaine caducité. En tout état de cause, cependant, l'on ne saurait se dispenser de les passer, la date de leur mise en application étant respectivement fixée, avec effet rétroactif, aux 1er mars et 1er avril 1943.

Le Conseil approuve les deux avenants.

Service
Commercial.

QUESTION IV.- Service Commercial.

" "

Projets.

QUESTION V.- Projets

- Construction de 2 tenders prototypes à 5 essieux.

M. LE PRESIDENT précise que les prototypes dont la construction est proposée et dont la note expose les caractéristiques sont destinés à être accouplés aux locomotives des séries futures à grande puissance.

Il a paru préférable, pour permettre une expérimentation suffisante, de construire deux de ces prototypes au lieu d'un seul, comme il avait été envisagé tout d'abord. La dépense totale s'élèverait à 2.200.000 fr.

Le Conseil approuve le projet.

Rapport sur l'évolution
de la trésorerie et l'exé-
cution du budget au cours
du premier trimestre 1943.

QUESTION VI.- Rapport sur l'évolu-
tion de la trésorerie et l'exécution
du budget au cours du premier trimes-
tre 1943.

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Conseil approuve le rapport.

En exécution de l'article 14 du décret du 11 décembre 1940, ce rapport sera adressé à M. le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances et à M. le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications.

Questions
diverses.

- Questions diverses -

- Prime d'exploitation de l'exercice 1942.

Le Conseil fixe, pour l'exercice 1942, les éléments de base à retenir en vue du calcul de la prime d'exploitation du Président du Conseil d'Administration, du Directeur Général, du Directeur Général adjoint et du Secrétaire Général.

La séance est levée à 10 heures 15.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

PROJET

Séance du 30 juin 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 :
M. MORANE, Commissaire du Gouvernement.

Adoption du
Procès-Verbal.

QUESTION I.- Adoption du Procès-Verbal.

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Procès-Verbal de la séance du 23 juin 1943 est adopté.

Comptes
rendus.

QUESTION II.- Comptes rendus.

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

M. LE BESNERAIS rend compte de l'évolution du trafic et des recettes au cours des dernières semaines.

M. LE PRESIDENT tient le Conseil au courant de l'état des stocks de combustibles et de la situation du parc de matériel moteur et roulant.

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.

- Tarif spécial P.V. n°9.

Abaissment à 5 tonnes pour les sarments adressés à une usine de carbonisation ou de distillation, des minima de tonnage de 6 ou 7 tonnes prévus au chapitre 2, § V.-

- Tarif spécial P.V. n°29, chapitre 4.-

- Insertion, à la suite du 1er alinéa de l'article 3, d'une clause rendant obligatoire pour les wagons particuliers comportant plusieurs réservoirs l'inscription de la contenance de chacun de ces réservoirs.

- Fixation à 2 ans 1/2 du délai de 2 ans prévu par l'article 5 pour la révision des wagons particuliers.

Marchés et Commandes.

QUESTION III.- Marchés et Commandes.

- (1°) 2ème avenant à la Convention passée pour la réparation de voitures et wagons avec la Compagnie Industrielle de Matériel de transport (ateliers de Saint-Pierre-des-Corps).
- (2°) 3ème avenant à la Convention passée pour la réparation de voitures et wagons avec les Etablissements CODER (ateliers de Marseille).

M. GRIMPRET précise que les avenants présentés sont analogues à ceux que le Conseil a déjà approuvés pour les Aciéries du Nord (ateliers de Cannes-La Bocca et de Marseille) et la Société des Forges et Ateliers de Commentry-Oissel (ateliers d'Oissel). Ils ont pour objet d'adapter les contrats en cours aux dispositions que les entreprises ont dû prendre pour relever la rémunération de leur personnel et de tenir compte de la majoration du prix horaire consécutive à l'augmentation de la durée du travail.

Ces avenants n'appellent pas d'observations et la Sous-Commission des Marchés propose de les approuver.

Celle-ci signale seulement que lesdits avenants doivent cesser d'avoir effet "à la date d'application des modifications légales ou réglementaires nouvelles concernant les salaires ou les traitements du personnel...." L'arrêté relatif à ces modifications ayant été publié pour la métallurgie, ils sont donc d'ores et déjà frappés d'une certaine caducité. En tout état de cause, cependant, l'on ne saurait se dispenser de les passer, la date de leur mise en application étant respectivement fixée, avec effet rétroactif, aux 1er mars et 1er avril 1943.

Le Conseil approuve les deux avenants.

Service
Commercial.

QUESTION IV.- Service Commercial.

" "

Projets.

QUESTION V.- Projets

- Construction de 2 tenders prototypes à 5 essieux.

M. LE PRESIDENT précise que les prototypes dont la construction est proposée et dont la note expose les caractéristiques sont destinés à être accouplés aux locomotives des séries futures à grande puissance.

Il a paru préférable, pour permettre une expérimentation suffisante, de construire deux de ces prototypes au lieu d'un seul, comme il avait été envisagé tout d'abord. La dépense totale s'élèverait à 2.200.000 fr.

Le Conseil approuve le projet.

Rapport sur l'évolution
de la trésorerie et l'exé-
cution du budget au cours
du premier trimestre 1943.

QUESTION VI.- Rapport sur l'évolu-
tion de la trésorerie et l'exécution
du budget au cours du premier trimes-
tre 1943.

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Conseil approuve le rapport.

En exécution de l'article 14 du décret du 11 décembre 1940, ce rapport sera adressé à M. le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances et à M. le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications.

Questions
diverses.

- Questions diverses -

- Prime d'exploitation de l'exercice 1942.

Le Conseil fixe, pour l'exercice 1942, les éléments de base à retenir en vue du calcul de la prime d'exploitation du Président du Conseil d'Administration, du Directeur Général, du Directeur Général adjoint et du Secrétaire Général.

La séance est levée à 10 heures 15.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

P R O J E T

Séance du 30 juin 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 :

M. MORANE, Commissaire du Gouvernement.

Adoption du
Procès-Verbal.

QUESTION I.- Adoption du Procès-Verbal.

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Procès-Verbal de la séance du 23 juin 1943 est adopté.

Comptes
rendus.

QUESTION II.- Comptes rendus.

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

M. LE BESNERAIS rend compte de l'évolution du trafic et des recettes au cours des dernières semaines.

M. LE PRESIDENT tient le Conseil au courant de l'état des stocks de combustibles et de la situation du parc de matériel moteur et roulant.

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.

- Tarif spécial P.V. n°9.

Abaissement à 5 tonnes pour les sarments adressés à une usine de carbonisation ou de distillation, des minima de tonnage de 6 ou 7 tonnes prévus au chapitre 2, § V.-

- Tarif spécial P.V. n°29, chapitre 4.-

- insertion, à la suite du 1er alinéa de l'article 3, d'une clause rendant obligatoire pour les wagons particuliers comportant plusieurs réservoirs l'inscription de la contenance de chacun de ces réservoirs.

- Fixation à 2 ans 1/2 du délai de 2 ans prévu par l'article 5 pour la révision des wagons particuliers.

Marchés et Commandes.

QUESTION III.- Marchés et Commandes.

- (1°) 2ème avenant à la Convention passée pour la réparation de voitures et wagons avec la Compagnie Industrielle de Matériel de transport (ateliers de Saint-Pierre-des-Corps).
- (2°) 3ème avenant à la Convention passée pour la réparation de voitures et wagons avec les Etablissements CODER (ateliers de Marseille).

M. GRIMPRET précise que les avenants présentés sont analogues à ceux que le Conseil a déjà approuvés pour les Aciéries du Nord (ateliers de Cannes-La Bocca et de Marseille) et la Société des Forges et Ateliers de Commentry-Oissel (ateliers d'Oissel). Ils ont pour objet d'adapter les contrats en cours aux dispositions que les entreprises ont dû prendre pour relever la rémunération de leur personnel et de tenir compte de la majoration du prix horaire consécutive à l'augmentation de la durée du travail.

Ces avenants n'appellent pas d'observations et la Sous-Commission des Marchés propose de les approuver.

Celle-ci signale seulement que lesdits avenants doivent cesser d'avoir effet "à la date d'application des modifications légales ou réglementaires nouvelles concernant les salaires ou les traitements du personnel...." L'arrêté relatif à ces modifications ayant été publié pour la métallurgie, ils sont donc d'ores et déjà frappés d'une certaine caducité. En tout état de cause, cependant, l'on ne saurait se dispenser de les passer, la date de leur mise en application étant respectivement fixée, avec effet rétroactif aux 1er mars et 1er avril 1943.

Le Conseil approuve les deux avenants.

Service
Commercial.

QUESTION IV.- Service Commercial.

" "

Projets.

QUESTION V.- Projets

- Construction de 2 tenders prototypes à 5 essieux.

M. LE PRESIDENT précise que les prototypes dont la construction est proposée et dont la note expose les caractéristiques sont destinés à être accouplés aux locomotives des séries futures à grande puissance.

Il a paru préférable, pour permettre une expérimentation suffisante, de construire deux de ces prototypes au lieu d'un seul, comme il avait été envisagé tout d'abord. La dépense totale s'élèverait à 2.200.000 fr.

Le Conseil approuve le projet.

Rapport sur l'évolution
de la trésorerie et l'exé-
cution du budget au cours
du premier trimestre 1943.

QUESTION VI.- Rapport sur l'évolu-
tion de la trésorerie et l'exécution
du budget au cours du premier trimes-
tre 1943.

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Conseil approuve le rapport.

En exécution de l'article 14 du décret du 11 décembre 1940, ce rapport sera adressé à M. le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances et à M. le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications.

Questions
diverses.

- Questions diverses -

- Prime d'exploitation de l'exercice 1942.

Le Conseil fixe, pour l'exercice 1942, les éléments de base à retenir en vue du calcul de la prime d'exploitation du Président du Conseil d'Administration, du Directeur Général, du Directeur Général adjoint et du Secrétaire Général.

La séance est levée à 10 heures 15.

de la part de M. CLOSSET

Projet de Procès-Verbal
de la séance du Conseil d'Administration
du 30 juin 1943

M. Closset

Soumis à M. FILIPPI, *77*
Secrétaire Général

5 juillet 1943

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

PROJET

Séance du 30 juin 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-TTHALIN, 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. MORANE, Commissaire du Gouvernement

Adoption du
Procès-Verbal.-

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal.-

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Procès-Verbal de la séance du 23 juin 1943 est adopté.

Comptes
rendus.-

QUESTION II - Comptes rendus.-

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

M. LE BESNERAIS rend compte de l'évolution du trafic et des recettes au cours des dernières semaines.

M. LE PRESIDENT tient le Conseil au courant de l'état des stocks de combustibles et de la situation du parc de matériel moteur et roulant.

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 PRÉSIDENT rend compte des affaires suivantes qui ont été approuvées par le Directeur Général en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués.

- Tarif spécial P.V. n° 9.

Abaissement à 5 tonnes pour les serments adressés à une usine de carbonisation ou de distillation, des minima de tonnage de 6 ou 7 tonnes prévus au chapitre 2, § V.-

- Tarif spécial P.V. n° 29, chapitre 4.

- Insertion, à la suite du 1er alinéa de l'article 3, d'une clause rendant obligatoire pour les wagons particuliers comportant plusieurs réservoirs l'inscription de la contenance de chacun de ces réservoirs.

- Fixation à 2 ans 1/2 du délai de 2 ans prévu par l'article 5 pour la révision des wagons particuliers.

Marchés et Commandes.-

QUESTION III - Marchés et Commandes.-

- (1°) 2ème avenant à la Convention passée pour la réparation de voitures et wagons avec la Compagnie Industrielle de Matériel de transport (ateliers de Saint-Pierre-des-Corps).-
- (2°) 3ème avenant à la Convention passée pour la réparation de voitures et wagons avec les Etablissements CODER (ateliers de Marseille).-

M. GRIMPET précise que les avenants présentés sont analogues à ceux que le Conseil a déjà approuvés pour les Aciéries du Nord (ateliers de Cannes-La Bocca et de Marseille) et la Société des Forges et Ateliers de Commentry-Oissel (ateliers d'Oissel). Ils ont pour objet d'adapter les contrats en cours aux dispositions que les entreprises ont dû prendre pour relever la rémunération de leur personnel et de tenir compte de la majoration du prix horaire consécutive à l'augmentation de la durée du travail.

Ces avenants n'appellent pas d'observations et la Sous-Commission des Marchés propose de les approuver.

Celle-ci signale seulement que lesdits avenants doivent cesser d'avoir effet "à la date d'application des modifications légales ou réglementaires nouvelles concernant les salaires ou les traitements du personnel...". L'arrêté relatif à ces modifications ayant été publié pour la métallurgie, ils sont donc d'ores et déjà frappés d'une certaine caducité. En tout état de cause, cependant, l'on ne saurait se dispenser de les passer, la date de leur mise en application étant respectivement fixée, avec effet rétroactif, aux 1er mars et 1er avril 1943.

Le Conseil approuve les deux avenants.

Service Commercial.-

QUESTION IV - Service Commercial.-

Projets.-

QUESTION V - Projets.-

- Construction de 2 tenders prototypes à 5 essieux.-

M. LE PRESIDENT précise que les prototypes dont la construction est proposée et dont la note expose les caractéristiques sont destinés à être accouplés aux locomotives des séries futures à grande puissance.

Il a paru préférable, pour permettre une expérimentation suffisante, de construire deux de ces prototypes au lieu d'un seul, comme il avait été envisagé tout d'abord. La dépense totale s'élèverait à 2.200.000 fr.

Le Conseil approuve le projet.

Rapport sur l'évolution
de la trésorerie et l'exé-
cution du budget au cours
du premier trimestre 1943.-

QUESTION VI - Rapport sur l'évolution
de la trésorerie et l'exécution du budget au
cours du premier trimestre 1943.-

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Conseil approuve le rapport.

En exécution de l'article 14 du décret du 11 décembre 1940, ce rapport sera adressé à M. le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances et à M. le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications.

Questions
diverses.-

- Questions diverses -

- Prime d'exploitation de l'exercice 1942.-

Le Conseil fixe, pour l'exercice 1942, les éléments de base à retenir en vue du calcul de la prime d'exploitation du Président du Conseil d'Administration, du Directeur Général, du Directeur Général adjoint et du Secrétaire Général.

La séance est levée à 10 heures 15.

Texte définitif
adopté dans la séance
du 7 juillet 1943

Séance du 30 juin 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. MORANE, Commissaire du Gouvernement

Adoption du
Procès-Verbal.-

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal.-

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Procès-Verbal de la séance du 23 juin 1943 est adopté.

Comptes
rendus.-

QUESTION II - Comptes rendus.-

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

M. LE BESNERAIS rend compte de l'évolution du trafic et des recettes au cours des dernières semaines.

M. LE PRESIDENT tient le Conseil au courant de l'état des stocks de combustibles et de la situation du parc de matériel moteur et roulant.

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.

- Tarif spécial P.V. n° 9.

Abaissement à 5 tonnes pour les sarments adressés à une usine de carbonisation ou de distillation, des minima de tonnage de 6 ou 7 tonnes prévus au chapitre 2, § V.-

- Tarif spécial P.V. n° 29, chapitre 4.

- Insertion, à la suite du 1er alinéa de l'article 3, d'une clause rendant obligatoire pour les wagons particuliers comportant plusieurs réservoirs l'inscription de la contenance de chacun de ces réservoirs.

- Fixation à 2 ans 1/2 du délai de 2 ans prévu par l'article 5 pour la révision des wagons particuliers.-

Marchés et Commandes.-

QUESTION III - Marchés et Commandes.-

- (1°) 2ème avenant à la Convention passée pour la réparation de voitures et wagons avec la Compagnie Industrielle de Matériel de transport (ateliers de Saint-Pierre-des-Corps).-
- (2°) 3ème avenant à la Convention passée pour la réparation de voitures et wagons avec les Etablissements CODER (ateliers de Marseille).-

M. GRIMPRET précise que les avenants présentés sont analogues à ceux que le Conseil a déjà approuvés pour les Aciéries du Nord (ateliers de Cannes-La Bocca et de Marseille) et la Société des Forges et Ateliers de Commentry-Oissel (ateliers d'Oissel). Ils ont pour objet d'adapter les contrats en cours aux dispositions que les entreprises ont dû prendre pour relever la rémunération de leur personnel et de tenir compte de la majoration du prix horaire consécutive à l'augmentation de la durée du travail.

Ces avenants n'appellent pas d'observations et la Sous-Commission des Marchés propose de les approuver.

Celle-ci signale seulement que lesdits avenants doivent cesser d'avoir effet "à la date d'application des modifications légales ou réglementaires nouvelles concernant les salaires ou les traitements du personnel...". L'arrêté relatif à ces modifications ayant été publié pour la métallurgie, ils sont donc d'ores et déjà frappés d'une certaine caducité. En tout état de cause, cependant, l'on ne saurait se dispenser de les passer, la date de leur mise en application étant respectivement fixée, avec effet rétroactif, aux 1er mars et 1er avril 1943.

Le Conseil approuve les deux avenants.

.....

Service
Commercial.-

QUESTION IV - Service Commercial.-

" "

Projets.-

QUESTION V - Projets.-

- Construction de 2 tenders prototypes à 5 essieux.-

M. LE PRESIDENT précise que les prototypes dont la construction est proposée et dont la note expose les caractéristiques sont destinés à être accouplés aux locomotives des séries futures à grande puissance.

Il a paru préférable, pour permettre une expérimentation suffisante, de construire deux de ces prototypes au lieu d'un seul, comme il avait été envisagé tout d'abord. La dépense totale s'élèverait à 2.200.000 fr.

Le Conseil approuve le projet.

Rapport sur l'évolution
de la trésorerie et
l'exécution du budget
au cours du premier tri-
mestre 1943.-

QUESTION VI - Rapport sur l'évolution de
la trésorerie et l'exécution du budget au cours
du premier trimestre 1943.-

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Conseil approuve le rapport.

En exécution de l'article 14 du décret du 11 décembre 1940, ce rapport sera adressé à M. le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances et à M. le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications.

Questions
diverses.-

- Questions diverses -

- Prime d'exploitation de l'exercice 1942.-

Le Conseil fixe, pour l'exercice 1942, les éléments de base à retenir en vue du calcul de la prime d'exploitation du Président du Conseil d'Administration, du Directeur Général, du Directeur Général adjoint et du Secrétaire Général.

La séance est levée à 10 heures 15.

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 30 juin 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 :

M. MORANE, Commissaire du Gouvernement.

Adoption du
Procès-Verbal.

QUESTION I.- Adoption du Procès-Verbal.

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Procès-Verbal de la séance du 23 juin 1943 est adopté.

Comptes
rendus.

QUESTION II.- Comptes rendus.

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

M. LE BESNERAIS rend compte de l'évolution du trafic et des recettes au cours des dernières semaines.

M. LE PRESIDENT tient le Conseil au courant de l'état des stocks de combustibles et de la situation du parc de matériel moteur et roulant.

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.

- Tarif spécial P.V. n°9.

Abaissment à 5 tonnes pour les sarments adressés à une usine de carbonisation ou de distillation, des minima de tonnage de 6 ou 7 tonnes prévus au chapitre 2, § V.-

- Tarif spécial P.V. n°29, chapitre 4.-

- Insertion, à la suite du 1er alinéa de l'article 3, d'une clause rendant obligatoire pour les wagons particuliers comportant plusieurs réservoirs l'inscription de la contenance de chacun de ces réservoirs.

- Fixation à 2 ans 1/2 du délai de 2 ans prévu par l'article 5 pour la révision des wagons particuliers.

Marchés et Commandes.

QUESTION III.- Marchés et Commandes.

- (1°) 2ème avenant à la Convention passée pour la réparation de voitures et wagons avec la Compagnie Industrielle de Matériel de transport (ateliers de Saint-Pierre-des-Corps).
- (2°) 3ème avenant à la Convention passée pour la réparation de voitures et wagons avec les Etablissements CODER (ateliers de Marseille).

M. GRIMPRET précise que les avenants présentés sont analogues à ceux que le Conseil a déjà approuvés pour les Aciéries du Nord (ateliers de Cannes-La Bocca et de Marseille) et la Société des Forges et Ateliers de Commentry-Oissel (ateliers d'Oissel). Ils ont pour objet d'adapter les contrats en cours aux dispositions que les entreprises ont dû prendre pour relever la rémunération de leur personnel et de tenir compte de la majoration du prix horaire consécutive à l'augmentation de la durée du travail.

Ces avenants n'appellent pas d'observations et la Sous-Commission des Marchés propose de les approuver.

Celle-ci signale seulement que lesdits avenants doivent cesser d'avoir effet "à la date d'application des modifications légales ou réglementaires nouvelles concernant les salaires ou les traitements du personnel..." L'arrêté relatif à ces modifications ayant été publié pour la métallurgie, ils sont donc d'ores et déjà frappés d'une certaine caducité. En tout état de cause, cependant, l'on ne saurait se dispenser de les passer, la date de leur mise en application étant respectivement fixée, avec effet rétroactif aux 1er mars et 1er avril 1943.

Le Conseil approuve les deux avenants.

Service
Commercial.

QUESTION IV.- Service Commercial.

" "

Projets.

QUESTION V.- Projets

- Construction de 2 tenders prototypes à 5 essieux.

M. LE PRESIDENT précise que les prototypes dont la construction est proposée et dont la note expose les caractéristiques sont destinés à être accouplés aux locomotives des séries futures à grande puissance.

Il a paru préférable, pour permettre une expérimentation suffisante, de construire deux de ces prototypes au lieu d'un seul, comme il avait été envisagé tout d'abord. La dépense totale s'élèverait à 2.200.000 fr.

Le Conseil approuve le projet.

Rapport sur l'évolution
de la trésorerie et l'exé-
cution du budget au cours
du premier trimestre 1943.

QUESTION VI.- Rapport sur l'évol-
ution de la trésorerie et l'exécution
du budget au cours du premier trimes-
tre 1943.

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Conseil approuve le rapport.

En exécution de l'article 14 du décret du 11 décembre 1940, ce rapport sera adressé à M. le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances et à M. le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications.

Questions
diverses.

- Questions diverses -

- Prime d'exploitation de l'exercice 1942.

Le Conseil fixe, pour l'exercice 1942, les éléments de base à retenir en vue du calcul de la prime d'exploitation du Président du Conseil d'Administration, du Directeur Général, du Directeur Général adjoint et du Secrétaire Général.

La séance est levée à 10 heures 15.

M. le Président Grimpert

COMPAGNIE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Conseil d'Administration

Séance du 30 juin 1943

PROJET

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

Sont présents : M.M. FOURNIER, Président
GRIMPET, Vice-Président
LAURENT-TTHALIN, Vice-Président

BOUTET
DAYRAS
DEVINAT
FREDAUT
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. MORANE, Commissaire du Gouvernement

Adoption du
Procès-Verbal.-

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal.-

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Procès-Verbal de la séance du 23 juin 1943 est adopté.

Comptes
rendus.-

QUESTION II - Comptes rendus.-

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

M. LE BESNERAIS rend compte de l'évolution du trafic et des recettes au cours des dernières semaines.

M. LE PRESIDENT tient le Conseil au courant de l'état des stocks de combustibles et de la situation du parc de matériel moteur et roulant.

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 9 novembre 1940.-

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

- Tarif spécial P.V. n° 9.
Abaissement à 5 tonnes pour les serments adressés à une usine de carbonisation ou de distillation, des minima de tonnage de 6 ou 7 tonnes prévus au chapitre 2, § V.-
- Tarif spécial P.V. n° 29, chapitre 4.
 - Insertion, à la suite du 1er alinéa de l'article 3, d'une clause rendant obligatoire pour les wagons particuliers comportant plusieurs réservoirs l'inscription de la contenance de chacun de ces réservoirs.
 - Fixation à 2 ans 1/2 du délai de 3 ans prévu par l'article 5 pour la révision des wagons particuliers.

Marchés et Commandes.-

QUESTION III - Marchés et Commandes.-

- (1°) 2ème avenant à la Convention passée pour la réparation de voitures et wagons avec la Compagnie Industrielle de Matériel de transport (ateliers de Saint-Pierre-des-Corps).-
- (2°) 3ème avenant à la Convention passée pour la réparation de voitures et wagons avec les Etablissements CODER (ateliers de Marseille).-

M. GRIMMET précise que les avenants présentés sont analogues à ceux que le Conseil a déjà approuvés pour les aciéries du Nord (ateliers de Gannes-La Bocca et de Marseille) et la Société des Forges et ateliers de Commentry-Oissel (ateliers d'Oissel). Ils ont pour objet d'adapter les contrats en cours aux dispositions que les entreprises ont dû prendre pour relever la rémunération de leur personnel et de tenir compte de la majoration du prix horaire consécutive à l'augmentation de la durée du travail.

Ces avenants n'appellent pas d'observations et la Sous-Commission des Marchés propose de les approuver.

Celle-ci signale seulement que lesdits avenants doivent cesser d'avoir effet "à la date d'application des modifications légales ou réglementaires nouvelles concernant les salaires ou les traitements du personnel...". L'arrêté relatif à ces modifications ayant été publié pour la métallurgie, ils sont donc d'ores et déjà frappés d'une certaine caducité. En tout état de cause, cependant, l'on ne saurait se dispenser de les passer, la date de leur mise en application étant respectivement fixée, avec effet rétroactif, aux 1er mars et 1er avril 1943.

Le Conseil approuve les deux avenants.

QUESTION IV - Service Commercial.-

Service Commercial.-

Conseil d'Administration

PROJET

Séance du 30 juin 1943

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

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

BOUTET
DAVROS
DEVINAT
FREBAULT
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. MORANE, Commissaire du Gouvernement

Adoption du
Procès-Verbal.-

QUESTION I - adoption du Procès-Verbal.-

Sur la proposition de M. LE PRÉSIDENT, le Procès-Verbal de la séance du 23 juin 1943 est adopté.

Comptes
rendus.-

QUESTION II - Comptes rendus.-

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

M. LE BESNERAIS rend compte de l'évolution du trafic et des recettes au cours des dernières semaines.

M. LE PRÉSIDENT tient le Conseil au courant de l'état des stocks de combustibles et de la situation du parc de matériel moteur et roulant.

2°) Trésorerie.-

M. FILIPPI expose la situation de trésorerie.

.....

Projets.-

QUESTION V - Projets.-

- Construction de 2 tenders prototypes à 3 essieux.-

M. LE PRESIDENT précise que les prototypes dont la construction est proposée et dont la note expose les caractéristiques sont destinés à être accouplés aux locomotives des séries futures à grande puissance.

Il a paru préférable, pour permettre une expérimentation suffisante, de construire deux de ces prototypes au lieu d'un seul, comme il avait été envisagé tout d'abord. La dépense totale s'élèverait à 2.300.000 fr.

Le Conseil approuve le projet.

Rapport sur l'évolution
de la trésorerie et l'exé-
cution du budget au cours
du premier trimestre 1943.-

QUESTION VI - Rapport sur l'évolution
de la trésorerie et l'exécution du budget au
cours du premier trimestre 1943.-

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Conseil approuve le rapport.

En exécution de l'article 14 du décret du 11 décembre 1940, ce rapport sera adressé à M. le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances et à M. le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications.

Questions
diverses.-

- Questions diverses -

- Prime d'exploitation de l'exercice 1942.-

Le Conseil fixe, pour l'exercice 1942, les éléments de base à retenir en vue du calcul de la prime d'exploitation du Président du Conseil d'Administration, du Directeur Général, du Directeur Général adjoint et du Secrétaire Général.

La séance est levée à 10 heures 15.

- 6 JUIL 1943

de la part de M. CLOSSET

Projet de Procès-Verbal
de la séance du Conseil d'Administration
du 30 juin 1943

Soumis à M. LE BESNERAIS,
Directeur Général

PM
7

5 juillet 1943

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Conseil d'Administration

PROJET

Séance du 30 juin 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. MORANE, Commissaire du Gouvernement

Adoption du
Procès-Verbal.-

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal.-

Sur la proposition de M. LE PRÉSIDENT, le Procès-Verbal de la séance du 23 juin 1943 est adopté.

Comptes
rendus.-

QUESTION II - Comptes rendus.-

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

M. LE BESNERAIS rend compte de l'évolution du trafic et des recettes au cours des dernières semaines.

M. LE PRÉSIDENT tient le Conseil au courant de l'état des stocks de combustibles et de la situation du parc de matériel moteur et roulant.

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.

- Tarif spécial P.V. n° 2.

Abaissment à 5 tonnes pour les sarments adressés à une usine de carbonisation ou de distillation, des minima de tonnage de 6 ou 7 tonnes prévus au chapitre 2, § V.-

- Tarif spécial P.V. n° 29, chapitre 4.

- Insertion, à la suite du 1er alinéa de l'article 3, d'une clause rendant obligatoire pour les wagons particuliers comportant plusieurs réservoirs l'inscription de la contenance de chacun de ces réservoirs.

- Fixation à 2 ans 1/2 du délai de 2 ans prévu par l'article 5 pour la révision des wagons particuliers.

Marchés et Commandes.-

QUESTION III - Marchés et Commandes.-

(1°) 2ème avenant à la Convention passée pour la réparation de voitures et wagons avec la Compagnie Industrielle de Matériel de transport (ateliers de Saint-Pierre-des-Corps).-

(2°) 3ème avenant à la Convention passée pour la réparation de voitures et wagons avec les Etablissements CODER (ateliers de Marseille).-

M. GRIMPRET précise que les avenants présentés sont analogues à ceux que le Conseil a déjà approuvés pour les Aciéries du Nord (ateliers de Cannes-La Bocca et de Marseille) et la Société des Forges et Ateliers de Commentry-Oissel (ateliers d'Oissel). Ils ont pour objet d'adapter les contrats en cours aux dispositions que les entreprises ont dû prendre pour relever la rémunération de leur personnel et de tenir compte de la majoration du prix horaire consécutive à l'augmentation de la durée du travail.

Ces avenants n'appellent pas d'observations et la Sous-Commission des Marchés propose de les approuver.

Celle-ci signale seulement que lesdits avenants doivent cesser d'avoir effet "à la date d'application des modifications légales ou réglementaires nouvelles concernant les salaires ou les traitements du personnel...". L'arrêté relatif à ces modifications ayant été publié pour la métallurgie, ils sont donc d'ores et déjà frappés d'une certaine caducité. En tout état de cause, cependant, l'on ne saurait se dispenser de les passer, la date de leur mise en application étant respectivement fixée, avec effet rétroactif, aux 1er mars et 1er avril 1943.

Le Conseil approuve les deux avenants.

Service Commercial.-

QUESTION IV - Service Commercial.-

Projets.-

QUESTION V - Projets.-

- Construction de 2 tenders prototypes à 5 essieux.-

M. LE PRESIDENT précise que les prototypes dont la construction est proposée et dont la note expose les caractéristiques sont destinés à être accouplés aux locomotives des séries futures à grande puissance.

Il a paru préférable, pour permettre une expérimentation suffisante, de construire deux de ces prototypes au lieu d'un seul, comme il avait été envisagé tout d'abord. La dépense totale s'élèverait à 2.200.000 fr.

Le Conseil approuve le projet.

Rapport sur l'évolution
de la trésorerie et l'exé-
cution du budget au cours
du premier trimestre 1943.-

QUESTION VI - Rapport sur l'évolution
de la trésorerie et l'exécution du budget au
cours du premier trimestre 1943.-

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Conseil approuve le rapport.

En exécution de l'article 14 du décret du 11 décembre 1940, ce rapport sera adressé à M. le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances et à M. le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications.

Questions
diverses.-

- Questions diverses -

- Prime d'exploitation de l'exercice 1942.-

Le Conseil fixe, pour l'exercice 1942, les éléments de base à retenir en vue du calcul de la prime d'exploitation du Président du Conseil d'Administration, du Directeur Général, du Directeur Général adjoint et du Secrétaire Général.

La séance est levée à 10 heures 15.

de la part de M. CLOSSET

Vu
1943

Projet de Procès-Verbal

de la séance du Conseil d'Administration
du 30 juin 1943

Soumis à l'approbation de
Monsieur le Président FOURNIER

5 juillet 1943

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

PROJET

Séance du 30 juin 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. MORANE, Commissaire du Gouvernement

Adoption du
Procès-Verbal.-

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal.-

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Procès-Verbal de la séance du 23-juin 1943 est adopté.

Comptes
rendus.-

QUESTION II - Comptes rendus.-

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

M. LE BESNERAIS rend compte de l'évolution du trafic et des recettes au cours des dernières semaines.

M. LE PRESIDENT tient le Conseil au courant de l'état des stocks de combustibles et de la situation du parc de matériel moteur et roulant.

- 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.

- Tarif spécial P.V. n° 9.
Abaissement à 5 tonnes pour les sarments adressés à une usine de carbonisation ou de distillation, des minima de tonnage de 6 ou 7 tonnes prévus au chapitre 2, § V.-
- Tarif spécial P.V. n° 29, chapitre 4.
 - Insertion, à la suite du 1er alinéa de l'article 3, d'une clause rendant obligatoire pour les wagons particuliers comportant plusieurs réservoirs l'inscription de la contenance de chacun de ces réservoirs.
 - Fixation à 2 ans 1/2 du délai de 2 ans prévu par l'article 5 pour la révision des wagons particuliers.

Marchés et Commandes.-

QUESTION III - Marchés et Commandes.-

- (1°) 2ème avenant à la Convention passée pour la réparation de voitures et wagons avec la Compagnie Industrielle de Matériel de transport (ateliers de Saint-Pierre-des-Corps).-
- (2°) 3ème avenant à la Convention passée pour la réparation de voitures et wagons avec les Etablissements CODER (ateliers de Marseille).-

M. GRIMPRET précise que les avenants présentés sont analogues à ceux que le Conseil a déjà approuvés pour les Aciéries du Nord (ateliers de Cannes-La Bocca et de Marseille) et la Société des Forges et Ateliers de Commentry-Oissel (ateliers d'Oissel). Ils ont pour objet d'adapter les contrats en cours aux dispositions que les entreprises ont dû prendre pour relever la rémunération de leur personnel et de tenir compte de la majoration du prix horaire consécutive à l'augmentation de la durée du travail.

Ces avenants n'appellent pas d'observations et la Sous-Commission des Marchés propose de les approuver.

Celle-ci signale seulement que lesdits avenants doivent cesser d'avoir effet "à la date d'application des modifications légales ou réglementaires nouvelles concernant les salaires ou les traitements du personnel...". L'arrêté relatif à ces modifications ayant été publié pour la métallurgie, ils sont donc d'ores et déjà frappés d'une certaine caducité. En tout état de cause, cependant, l'on ne saurait se dispenser de les passer, la date de leur mise en application étant respectivement fixée, avec effet rétro-actif, aux 1er mars et 1er avril 1943.

Le Conseil approuve les deux avenants.

Service Commercial.-

QUESTION IV - Service Commercial.-

" "

.....

Projets.-

QUESTION V - Projets.-

- Construction de 2 tenders prototypes à 5 essieux.-

M. LE PRESIDENT précise que les prototypes dont la construction est proposée et dont la note expose les caractéristiques sont destinés à être accouplés aux locomotives des séries futures à grande puissance.

Il a paru préférable, pour permettre une expérimentation suffisante, de construire deux de ces prototypes au lieu d'un seul, comme il avait été envisagé tout d'abord. La dépense totale s'élèverait à 2.200.000 fr.

Le Conseil approuve le projet.

Rapport sur l'évolution
de la trésorerie et l'exé-
cution du budget au cours
du premier trimestre 1943.-

QUESTION VI - Rapport sur l'évolution
de la trésorerie et l'exécution du budget au
cours du premier trimestre 1943.-

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Conseil approuve le rapport.

En exécution de l'article 14 du décret du 11 décembre 1940, ce rapport sera adressé à M. le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances et à M. le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications.

Questions
diverses.-

- Questions diverses -

- Prime d'exploitation de l'exercice 1942.-

Le Conseil fixe, pour l'exercice 1942, les éléments de base à retenir en vue du calcul de la prime d'exploitation du Président du Conseil d'Administration, du Directeur Général, du Directeur Général adjoint et du Secrétaire Général.

La séance est levée à 10 heures 15.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du 30 juin 1943

Supplément au Journal
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
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 :

M. MORANE, Commissaire du Gouvernement

Adoption du
Procès-Verbal.

QUESTION I.- Adoption du Procès-Verbal.

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Procès-Verbal de la séance du 23 juin 1943 est adopté.

Comptes
rendus.

QUESTION II.- Comptes rendus :

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

M. LE BESNERAIS rend compte de l'évolution du trafic et des recettes au cours des dernières semaines.

M. LE PRESIDENT tient le Conseil au courant de l'état des stocks de combustibles et de la situation du parc de matériel moteur et roulant.

.....

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.

- Tarif spécial P.V. n°9.

Abaissement à 5 tonnes pour les sarments adressés à une usine de carbonisation ou de distillation, des minima de tonnage de 6 ou 7 tonnes prévus au chapitre 2, § V.

- Tarif spécial P.V. n°29, chapitre 4.-

- Insertion, à la suite du 1er alinéa de l'article 3, d'une clause rendant obligatoire pour les wagons particuliers comportant plusieurs réservoirs l'inscription de la contenance de chacun de ces réservoirs.

- Fixation à 2 ans 1/2 du délai de 2 ans prévu par l'article 5 pour la révision des wagons particuliers.

Marchés et Commandes.

QUESTION III - Marchés et Commandes.

(1°) 2ème avenant à la Convention passée pour la réparation de voitures et wagons avec la Compagnie Industrielle de Matériel de transport (ateliers de Saint-Pierre-des-Corps).

(2°) 3ème avenant à la Convention passée pour la réparation de voitures et wagons avec les Etablissements CODER (ateliers de Marseille).

M. GRIMPRET précise que ^{présentes} ces avenants ^{pour} sont analogues à ceux que le Conseil a déjà approuvés ~~avec~~ les Aciéries du Nord (ateliers de Cannes-La Bocca et de Marseille) et ~~avec~~ la Société ~~anonyme~~ des Forges et Ateliers de Commentry-Oissel (ateliers d'Oissel). Ils ont pour objet d'adapter les contrats en cours, ~~d'une part,~~ aux dispositions que les ^{entreprises} fournisseurs ont dû prendre pour relever la rémunération de leur personnel, ~~en dehors de toute augmentation officielle du~~ ^{sur le pied de leur compte de la moitié du prix horaire en cours} ~~de la prime hebdomadaire à l'heure supplémentaire. Conséquence : l'augmentation de la prime~~ ^{du travail} ~~taux des salaires,~~ d'autre part, à la majoration légale des heures supplémentaires.

.....

6. avenants

+ 6. av
~~Ils~~ n'appellent pas d'observations et la Sous-Commission des Marchés propose de les approuver. Il convient de signaler toutefois qu'ils ~~semblent d'ores et déjà caducs~~ *Ils ne sont que des avenants destinés à cesser* puisqu'il est prévu qu'ils ~~cesseront immédiatement~~ *cesseront* d'avoir effet "à la date d'application des modifications légales ou réglementaires nouvelles concernant les salaires ou les traitements du personnel...". Or, ces salaires viennent d'être modifiés par un arrêté ministériel récent. Les avenants devront donc être révisés en conséquence, mais ils n'en demeurent pas moins nécessaires, la date de leur mise en application ^{étant} respectivement fixée, avec ^{ler mars et} effet rétroactif, aux ^{1er} avril 1943.

Le Conseil approuve les deux avenants.

Service Commercial.

QUESTION IV.- Service Commercial.

" "

Projets.

QUESTION V.- Projets.

- Construction de 2 tenders prototypes à 5 essieux.

M. LE PRESIDENT précise que les prototypes dont la construction est proposée et dont la note expose en détail les caractéristiques, sont destinés à être accouplés aux locomotives des séries futures à grande puissance.

Il a paru préférable, pour permettre une expérimentation suffisante, de construire deux de ces prototypes au lieu d'un seul, comme il avait été envisagé tout d'abord. La dépense totale s'élèverait à 2.200.000 fr.

Le Conseil approuve le projet.

Rapport sur l'évolution de la trésorerie et l'exécution du budget au cours du premier trimestre 1943.

QUESTION VI.- Rapport sur l'évolution de la trésorerie et l'exécution du budget au cours du premier trimestre 1943.

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Conseil approuve le rapport sur l'évolution de la trésorerie et l'exécution du budget ^{au cours du} de la S.N.C.F. pour le 1er trimestre 1943.

En exécution de l'article 14 du décret du 11 décembre 1940, ce rapport sera adressé à M. le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances et à M. le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications.

Questions
diverses.-

- Questions diverses -

- Prime d'exploitation de l'exercice 1942.-

+ la me du
~~Sous réserve de l'approbation des comptes de l'exercice 1942 par l'Assemblée Générale des actionnaires, le Conseil fixe pour l'exercice 1942, les éléments à base de fixation + pour le calcul de la prime d'exploitation de la part de prime du~~ (Président du Conseil d'Administration, du Directeur Général, du Directeur Général adjoint et du Secrétaire Général.

La séance est levée à 10 heures 15.

Conseil d'Administration

PROJET

Séance du 30 juin 1943

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

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

BOUTET
DAYRAS
DEVINAT
FREDULT
GETTEN
LIAUD
de TARDE
TIRARD
ZAFFREYA

Assistent à la séance : M.M. LE DESHERAIS, Directeur Général
BENTHELOT, Directeur Général adjoint
VILIPPI, Secrétaire Général

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

M. MORANX, Commissaire du Gouvernement

Adoption du
Procès-Verbal.-

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal.-

Sur la proposition de M. LE PRÉSIDENT, le Procès-Verbal de la séance du 25 juin 1943 est adopté.

Comptes
rendus.-

QUESTION II - Comptes rendus.-

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

M. LE DESHERAIS rend compte de l'évolution du trafic et des recettes au cours des dernières semaines.

M. LE PRÉSIDENT tient le Conseil au courant de l'état des stocks de combustibles et de la situation du parc de matériel moteur et roulant.

2°) Trésorerie.-

M. VILIPPI 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 PRÉSIDENT rend compte des affaires suivantes qui ont été approuvées par le Directeur Général en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués.

- Tarif spécial P.V. n° 9.
Abaissement à 5 tonnes pour les serments adressés à une usine de carbonisation ou de distillation, des minima de tonnage de 6 ou 7 tonnes prévus au chapitre 2, § V.-
- Tarif spécial P.V. n° 19, chapitre 4.
 - Insertion, à la suite du 1er alinéa de l'article 3, d'une clause rendant obligatoire pour les wagons particuliers comportant plusieurs réservoirs l'inscription de la contenance de chacun de ces réservoirs.
 - Fixation à 2 ans 1/2 du délai de 3 ans prévu par l'article 3 pour la révision des wagons particuliers.

Marchés et Commandes.-

QUESTION III - Marchés et Commandes.-

- (1°) 2ème avenant à la Convention passée pour la réparation de voitures et wagons avec la Compagnie Industrielle de Matériel de transport (ateliers de Saint-Pierre-des-Corps).-
- (2°) 3ème avenant à la Convention passée pour la réparation de voitures et wagons avec les Etablissements COBER (ateliers de Marseille).-

M. GRIMMET précise que les avenants présentés sont analogues à ceux que le Conseil a déjà approuvés pour les aciéries du Nord (ateliers de Clichy-La Bocca et de Marseille) et la Société des Forges et Ateliers de Commentry-Gissel (ateliers d'Alès). Ils ont pour objet d'adapter les contrats en cours aux dispositions que les entreprises ont dû prendre pour relever la rémunération de leur personnel et de tenir compte de la majoration du prix horaire consécutive à l'augmentation de la durée du travail.

Ces avenants n'appellent pas d'observations et la Sous-Commission des Marchés propose de les approuver.

Celle-ci signale seulement que lesdits avenants doivent cesser d'avoir effet "à la date d'application des modifications légales ou réglementaires nouvelles concernant les salaires ou les traitements du personnel...". L'arrêté relatif à ces modifications ayant été publié pour la métallurgie, ils sont donc d'ores et déjà frappés d'une certaine caducité. En tout état de cause, cependant, l'on ne saurait se dispenser de les passer, la date de leur mise en application étant respectivement fixée, avec effet rétroactif, aux 1er mars et 1er avril 1943.

Le Conseil approuve les deux avenants.

Service Commercial.-

QUESTION IV - Service Commercial.-

Projets.-

QUESTION V - Projets.-

- Construction de 2 tenders prototypes à 5 essieux.-

M. LE PRESIDENT précise que les prototypes dont la construction est proposée et dont la note expose les caractéristiques sont destinés à être accouplés aux locomotives des séries futures à grande puissance.

Il a paru préférable, pour permettre une expérimentation suffisante, de construire deux de ces prototypes au lieu d'un seul, comme il avait été envisagé tout d'abord. La dépense totale s'élèverait à 5.200.000 fr.

Le Conseil approuve le projet.

Rapport sur l'évolution
de la trésorerie et l'exé-
cution du budget au cours
du premier trimestre 1943.-

QUESTION VI - Rapport sur l'évolution
de la trésorerie et l'exécution du budget au
cours du premier trimestre 1943.-

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Conseil approuve le rapport.

En exécution de l'article 14 du décret du 11 décembre 1940, ce rapport sera adressé à M. le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances et à M. le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications.

Questions
diverses.-

- Questions diverses -

- Prime d'exploitation de l'exercice 1942.-

Le Conseil fixe, pour l'exercice 1942, les éléments de base à retenir en vue du calcul de la prime d'exploitation du Président du Conseil d'Administration, du Directeur Général, du Directeur Général adjoint et du Secrétaire Général.

La séance est levée à 10 heures 15.

Conseil d'Administration

PROJET

Séance du 30 juin 1943

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

Sont présents : M.M. FOURNIER, Président
GRIMPEAT, Vice-Président
LAURENT-ATHALIN, Vice-Président

BOUDET
DAYES
DEVINAT
FREDAUT
GATIER
LIAUD
de TARDIE
TIRARD
ZAPPALÀ

Assistent à la séance : M.M. LE BESMERAIS, Directeur Général
BARTHELOT, Directeur Général adjoint
FILIPPI, Secrétaire Général

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

M. MORANE, Commissaire du Gouvernement

Adoption du
Procès-Verbal.-

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal.-

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Procès-Verbal de la séance du 23 juin 1943 est adopté.

Comptes
rendus.-

QUESTION II - Comptes rendus.-

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

M. LE BESMERAIS rend compte de l'évolution du trafic et des recettes au cours des dernières semaines.

M. LE PRESIDENT tient le Conseil au courant de l'état des stocks de combustibles et de la situation du parc de matériel moteur et roulant.

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 PRÉSIDENT rend compte des affaires suivantes qui ont été approuvées par le Directeur Général en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués.

- Tarif spécial P.V. n° 2.

Abaissement à 5 tonnes pour les serments adressés à une usine de carbonisation ou de distillation, des minima de tonnage de 5 ou 7 tonnes prévues au chapitre 2, § V.-

- Tarif spécial P.V. n° 29, chapitre 4.

- Insertion, à la suite du 1er alinéa de l'article 3, d'une clause rendant obligatoire pour les wagons particuliers comportant plusieurs réservoirs l'inscription de la contenance de chacun de ces réservoirs.

- Fixation à 2 ans 1/2 du délai de 3 ans prévu par l'article 5 pour la révision des wagons particuliers.

Marchés et Commandes.-

QUESTION III - Marchés et Commandes.-

(1°) 2ème avenant à la Convention passée pour la réparation de voitures et wagons avec la Compagnie Industrielle de Matériel de transport (ateliers de Saint-Pierre-des-Corps).-

(2°) 3ème avenant à la Convention passée pour la réparation de voitures et wagons avec les Ateliers CODER (ateliers de Marseille).-

M. GRIMMETT précise que les avenants présentés sont analogues à ceux que le Conseil a déjà approuvés pour les aciéries du Nord (ateliers de Cannes-La Bocca et de Marseille) et la Société des Forges et Ateliers de Commentry-Dissel (ateliers d'Issoire). Ils ont pour objet d'adapter les contrats en cours aux dispositions que les entreprises ont dû prendre pour relever la rémunération de leur personnel et de tenir compte de la majoration du prix horaire consécutive à l'augmentation de la durée du travail.

Ces avenants n'appellent pas d'observations et la Sous-Commission des Marchés propose de les approuver.

Celle-ci signale seulement que lesdits avenants doivent cesser d'avoir effet "à la date d'application des modifications légales ou réglementaires nouvelles concernant les salaires ou les traitements du personnel...". L'arrêté relatif à ces modifications ayant été publié pour la métallurgie, ils sont donc d'ores et déjà frappés d'une certaine caducité. En tout état de cause, cependant, l'on ne saurait se dispenser de les passer, la date de leur mise en application étant respectivement fixée, avec effet rétroactif, aux 1er mars et 1er avril 1943.

Le Conseil approuve les deux avenants.

Service Commercial.-

QUESTION IV - Service Commercial.-

Objets.-

QUESTION V - Projets.-

- Construction de 2 tenders prototypes à 5 essieux.-

M. LE PRÉSIDENT précise que les prototypes dont la construction est proposée et dont la note expose les caractéristiques sont destinés à être accouplés aux locomotives des séries futures à grande puissance.

Il a paru préférable, pour permettre une expérimentation suffisante, de construire deux de ces prototypes au lieu d'un seul, comme il avait été envisagé tout d'abord. La dépense totale s'élèverait à 1.500.000 fr.

Le Conseil approuve le projet.

Rapport sur l'évolution
de la trésorerie et l'exé-
cution du budget au cours
du premier trimestre 1943.-

QUESTION VI - Rapport sur l'évolution
de la trésorerie et l'exécution du budget au
cours du premier trimestre 1943.-

Sur la proposition de M. LE PRÉSIDENT, le Conseil approuve le rapport.

En exécution de l'article 14 du décret du 11 décembre 1940, ce rapport sera adressé à M. le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances et à M. le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications.

Questions
diverses.-

- Questions diverses -

- Prime d'exploitation de l'exercice 1943.-

Le Conseil fixe, pour l'exercice 1943, les éléments de base à retenir en vue du calcul de la prime d'exploitation du Président du Conseil d'administration, du Directeur Général, du Directeur Général adjoint et du Secrétaire Général.

La séance est levée à 10 heures 15.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHARRIERS DE FER FRANÇAIS

Conseil d'Administration

Séance du 30 juin 1943

PROJET

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

Sont présents : M.M. FOURNIER, Président
GRIMPET, Vice-Président
LAURENT-ATHALIN, Vice-Président

BOUTET
DARIES
DEVINAT
FREDULT
GETTEN
LIAUD
de TARDE
TIRAND
ZAFFREYA

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

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

M. MORANE, Commissaire du Gouvernement

Adoption du
Procès-Verbal.-

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal.-

Sur la proposition de M. LE PRÉSIDENT, le Procès-Verbal de la séance du 23 juin 1943 est adopté.

Comptes
rendus.-

QUESTION II - Comptes rendus.-

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

M. LE BERNIERAIS rend compte de l'évolution du trafic et des recettes au cours des dernières semaines.

M. LE PRÉSIDENT tient le Conseil au courant de l'état des stocks de combustibles et de la situation du parc de matériel moteur et roulant.

2°) Trésorerie.-

M. FILIPPI expose la situation de trésorerie.

.....

de la délé-
gation de pouvoirs donnée
au Conseil d'adminis-
tration dans sa séance du
6 novembre 1940.-

QUESTION IIbis - Compte rendu de la délé-
gation de pouvoirs donnée par le Conseil d'adminis-
tration dans sa séance du 6 novembre 1940.-

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

- Tarif spécial P.V. n° 9.

Abaissement à 5 tonnes pour les wagons adressés à une usine de carbonisation ou de distillation, des minima de tonnage de 6 ou 7 tonnes prévus au chapitre 2, § V.-

- Tarif spécial P.V. n° 29, chapitre 4.

- Insertion, à la suite du 1er alinéa de l'article 3, d'une clause rendant obligatoire pour les wagons particuliers comportant plusieurs réservoirs l'inscription de la contenance de chacun de ces réservoirs.

- Fixation à 2 ans 1/2 du délai de 3 ans prévu par l'article 3 pour la révision des wagons particuliers.

Marchés et
Commandes.-

QUESTION III - Marchés et Commandes.-

(1°) 3ème avenant à la Convention passée pour la réparation de
voitures et wagons avec la Compagnie Industrielle de Maté-
riel de transport (ateliers de Saint-Pierre-des-Corps).-

(2°) 3ème avenant à la Convention passée pour la réparation de
voitures et wagons avec les Etablissements C&DAR (ateliers
de Marseille).-

M. CHIMBERT précise que les avenants présentés sont analogues à ceux que le Conseil a déjà approuvés pour les aciéries du Nord (ateliers de Cambrés-La Bocca et de Marseille) et la Société des Forges et Ateliers de Commentry-Gissel (ateliers d'Gissel). Ils ont pour objet d'adapter les contrats en cours aux dispositions que les entreprises ont dû prendre pour relever la rémunération de leur personnel et de tenir compte de la majoration du prix horaire consécutive à l'augmentation de la durée du travail.

Ces avenants n'appellent pas d'observations et la Sous-Commission des Marchés propose de les approuver.

Celle-ci signale seulement que lesdits avenants doivent cesser d'avoir effet "à la date d'application des modifications légales ou réglementaires nouvelles concernant les salaires ou les traitements du personnel...". L'arrêté relatif à ces modifications ayant été publié pour la métallurgie, ils sont donc d'ores et déjà frappés d'une certaine caducité. En tout état de cause, cependant, l'on ne saurait se dispenser de les passer, la date de leur mise en application étant respectivement fixée, avec effet rétroactif, aux 1er mars et 1er avril 1943.

Le Conseil approuve les deux avenants.

QUESTION IV - Service Commercial.-

Projets.-

QUESTION V - Projets.-

- Construction de 2 tenders prototypes à 3 essieux.-

M. LE PRÉSIDENT précise que les prototypes dont la construction est proposée et dont le note expose les caractéristiques sont destinés à être accouplés aux locomotives des séries futures à grande puissance.

Il a paru préférable, pour permettre une expérimentation suffisante, de construire deux de ces prototypes au lieu d'un seul comme il avait été envisagé tout d'abord. La dépense totale s'élevait à 2.300.000 fr.

Le Conseil approuve le projet.

Rapport sur l'évolution
de la trésorerie et l'exé-
cution du budget au cours
du premier trimestre 1943.-

QUESTION VI - Rapport sur l'évolution
de la trésorerie et l'exécution du budget au
cours du premier trimestre 1943.-

Sur la proposition de M. LE PRÉSIDENT, le Conseil approuve le rapport.

En exécution de l'article 14 du décret du 11 décembre 1940, ce rapport sera adressé à M. le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances et à M. le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications.

Questions
diverses.-

- Questions diverses -

- Prime d'exploitation de l'exercice 1942.-

Le Conseil fixe, pour l'exercice 1943, les éléments de base à retenir en vue du calcul de la prime d'exploitation du Président du Conseil d'Administration, du Directeur Général, du Directeur Général adjoint et du Secrétaire Général.

La séance est levée à 10 heures 15.

Conseil d'Administration

Séance du 30 juin 1943

PROJET

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

Sont présents : M.M. FROUIN, Président
GRIMPET, Vice-Président
LAURENT-ATHELIN, Vice-Président

BOUTET
DAYRAS
DEVINAT
FREDULT
GETTEN
LIARD
de TARDY
TIRARD
ZAFERAYA

Assistent à la séance : M.M. LE BERNERIS, Directeur Général
BETHÉLOT, Directeur Général adjoint
FILIPI, Secrétaire Général

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

M. MORAN, Commissaire du Gouvernement

Adoption du Procès-Verbal.-

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal.-

Sur la proposition de M. LE PRÉSIDENT, le Procès-Verbal de la séance du 23 juin 1943 est adopté.

Comptes rendus.-

QUESTION II - Comptes rendus.-

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

M. LE BERNERIS rend compte de l'évolution du trafic et des recettes au cours des dernières semaines.

M. LE PRÉSIDENT tient le Conseil au courant de l'état des stocks de combustibles et de la situation du parc de matériel moteur et roulant.

2°) Trésorerie.-

M. FILIPI 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 PRÉSIDENT rend compte des affaires suivantes qui ont été approuvées par le Directeur Général en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués.

- Tarif spécial P.V. n° 9.

Abaissement à 5 tonnes pour les serments adressés à une usine de carbonisation ou de distillation, des minima de tonnage de 6 ou 7 tonnes prévus au chapitre 2, § V.-

- Tarif spécial P.V. n° 10, chapitre 4.

- Insertion, à la suite du 1er alinéa de l'article 3, d'une clause rendant obligatoire pour les wagons particuliers comportant plusieurs réservoirs l'inscription de la contenance de chacun de ces réservoirs.

- Fixation à 2 ans 1/2 du délai de 2 ans prévu par l'article 5 pour la révision des wagons particuliers.

Marchés et Commandes.-

QUESTION III - Marchés et Commandes.-

- (1°) 8ème avenant à la Convention passée pour la réparation de voitures et wagons avec la Compagnie Industrielle de Matériel de transport (ateliers de Saint-Pierre-des-Corps).-
- (2°) 3ème avenant à la Convention passée pour la réparation de voitures et wagons avec les Etablissements UGBR (ateliers de Marseille).-

M. GRIMBERT précise que les avenants présentés sont analogues à ceux que le Conseil a déjà approuvés pour les aciéries du Nord (ateliers de Cénans-La Bocca et de Marseille) et la Société des Forges et Ateliers de Commeny-Dissel (ateliers d'Oissel). Ils ont pour objet d'adapter les contrats en cours aux dispositions que les entreprises ont dû prendre pour relever la rémunération de leur personnel et de tenir compte de la majoration du prix horaire consécutive à l'augmentation de la durée du travail.

Ces avenants n'appellent pas d'observations et la Sous-Commission des Marchés propose de les approuver.

Celle-ci signale seulement que lesdits avenants doivent cesser d'avoir effet "à la date d'application des modifications légales ou réglementaires nouvelles concernant les salaires ou les traitements du personnel...". L'arrêté relatif à ces modifications ayant été publié pour la métallurgie, ils sont donc d'ores et déjà frappés d'une certaine caducité. En tout état de cause, cependant, l'on ne saurait se dispenser de les passer, la date de leur mise en application étant respectivement fixée, avec effet rétroactif, aux 1er mars et 1er avril 1943.

Le Conseil approuve les deux avenants.

Service Commercial.-

QUESTION IV - Service Commercial.-

Projets.-

QUESTION V - Projets.-

- Construction de 2 tenders prototypes à 3 essieux.-

M. LE PRESIDENT précise que les prototypes dont la construction est proposée et dont la note expose les caractéristiques sont destinés à être accouplés aux locomotives des séries futures à grande puissance.

Il a paru préférable, pour permettre une expérimentation suffisante, de construire deux de ces prototypes au lieu d'un seul, comme il avait été envisagé tout d'abord. La dépense totale s'élèverait à 2.200.000 fr.

Le Conseil approuve le projet.

Rapport sur l'évolution
de la trésorerie et l'exé-
cution du budget au cours
du premier trimestre 1943.-

QUESTION VI - Rapport sur l'évolution
de la trésorerie et l'exécution du budget au
cours du premier trimestre 1943.-

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Conseil approuve le rapport.

En exécution de l'article 14 du Décret du 11 décembre 1940, ce rapport sera adressé à M. le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances et à M. le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications.

Questions
diverses.-

- Questions diverses -

- Prime d'exploitation de l'exercice 1942.-

Le Conseil fixe, pour l'exercice 1942, les éléments de base à retenir en vue du calcul de la prime d'exploitation du Président du Conseil d'Administration, du Directeur Général, du Directeur Général adjoint et du Secrétaire Général.

La séance est levée à 10 heures 15.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

PROJET

Séance du 30 juin 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 :

M. MORANE, Commissaire du Gouvernement

Adoption du
Procès-Verbal.

QUESTION I.- Adoption du Procès-Verbal.

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Procès-Verbal
de la séance du 23 juin 1943 est adopté.

Comptes
rendus.

QUESTION II.- Comptes rendus :

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

M. LE BESNERAIS rend compte de l'évolution du trafic et
des recettes au cours des dernières semaines.

M. LE PRESIDENT tient le Conseil au courant de l'état des
stocks de combustibles et de la situation du parc de matériel
moteur et roulant.

.....

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.

- Tarif spécial P2V. n°9.

Abaissement à 5 tonnes pour les sarments adressés à une usine de carbonisation ou de distillation, des minima de tonnage de 6 ou 7 tonnes prévus au chapitre 2, § V.

- Tarif spécial P.V. n°29, chapitre 4.-

- Insertion, à la suite du 1er alinéa de l'article 3, d'une clause rendant obligatoire pour les wagons particuliers comportant plusieurs réservoirs l'inscription de la contenance de chacun de ces réservoirs.

- Fixation à 2 ans 1/2 du délai de 2 ans prévu par l'article 5 pour la révision des wagons particuliers.

Marchés et Commandes.

QUESTION III - Marchés et Commandes.

- (1°) 2ème avenant à la Convention passée pour la réparation de voitures et wagons avec la Compagnie Industrielle de Matériel de transport (ateliers de Saint-Pierre-des-Corps).
- (2°) 3ème avenant à la Convention passée pour la réparation de voitures et wagons avec les Etablissements CODER (ateliers de Marseille).

M. GRIMPRET précise que ces avenants sont analogues à ceux que le Conseil a déjà approuvés avec les Aciéries du Nord (ateliers de Cannes-La Bocca et de Marseille) et avec la Société anonyme des Forges et Ateliers de Commentry-Oïssel (ateliers d'Oïssel). Ils ont pour objet d'adapter les contrats en cours, d'une part, aux dispositions que les fournisseurs ont dû prendre pour relever la rémunération de leur personnel en dehors de toute augmentation officielle du taux des salaires, d'autre part, à la majoration légale des heures supplémentaires.

.....

Ils n'appellent pas d'observations et la Sous-Commission des Marchés propose de les approuver. Il convient de signaler toutefois qu'ils semblent d'ores et déjà caducs puisqu'il est prévu qu'ils cesseront immédiatement d'avoir effet "à la date d'application des modifications légales ou réglementaires nouvelles concernant les salaires ou les traitements du personnel..." Or, ces salaires viennent d'être modifiés par un arrêté ministériel récent. Les avenants devront donc être révisés en conséquence, mais ils n'en demeurent pas moins nécessaires, la date de leur mise en application ^{étant} respectivement fixée, avec effet rétroactif, ^{1er mars et} au 1er avril 1943.

Le Conseil approuve les deux avenants.

Service
Commercial.

QUESTION IV.- Service Commercial.

" "

Projets.

QUESTION V.- Projets.

- Construction de 2 tenders prototypes à 5 essieux.

M. LE PRESIDENT précise que les prototypes dont la construction est proposée et dont la note expose en détail les caractéristiques, sont destinés à être accouplés aux locomotives des séries futures à grande puissance.

Il a paru préférable, pour permettre une expérimentation suffisante, de construire deux de ces prototypes au lieu d'un seul, comme il avait été envisagé tout d'abord. La dépense totale s'élèverait à 2.200.000 fr.

Le Conseil approuve le projet.

Rapport sur l'évolution
de la trésorerie et l'exé-
cution du budget au cours
du premier trimestre 1943.

QUESTION VI.- Rapport sur l'évolution de
la trésorerie et l'exécution du budget au cours
du premier trimestre 1943.

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Conseil approuve le rapport sur l'évolution de la trésorerie et l'exécution du budget de la S.N.C.F. pour le 1er trimestre 1943.

.....

En exécution de l'article 14 du décret du 11 décembre 1940, ce rapport sera adressé à M. le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances et à M. le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications.

Questions
diverses.-

- Questions diverses -

- Prime d'exploitation de l'exercice 1942.-

Sous réserve de l'approbation des comptes de l'exercice 1942 par l'Assemblée Générale des actionnaires, le Conseil fixe la part de prime du Président du Conseil d'Administration, du Directeur Général, du Directeur Général adjoint et du Secrétaire Général.

La séance est levée à 10 heures 10.

Conseil d'Administration

Séance du 30 juin 1943

Notes distribuées

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du 30 juin 1943

I.- Adoption du Procès-Verbal.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du 30 juin 1943

II.- Comptes rendus :

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

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du 30 juin 1943

II.- Comptes rendus :

2°) Trésorerie.

COMPTE RENDU DE TRESORERIE AU 26 JUIN 1943 AU SOIRI - MOUVEMENT DES CAPITAUX

Pendant la période du 20 au 26 juin 1943, les Services Financiers ont encaissé un montant de frs : 2.216 millions environ, savoir :

- Versements des gares, Services et tiers correspondants	829 millions	
- Versements des Administrations et Collectivités Publiques	1.239	- (2)
- Remboursements de charges financières	2	-
- Ressources à court terme	146	-
ENSEMBLE	2.216	-

Pendant la même période, les Services Financiers ont décaissé : frs 1.992 millions environ, savoir :

- Personnel (Solde, retraites, etc...)	1.116 millions	
- Règlements trafic	363	-
- Fournisseurs	214	-
- Impôts	85	-
- Charges financières	60	-
- Remboursements de ressources à court terme	150	-
- Opérations des Réserves	4	-
ENSEMBLE	1.992	-

L'excédent des encaissements sur les décaissements s'est donc élevé à frs : 224 millions

(1) Dont 713 M, 9 indemnité compensatrice versée par le Trésor pour le 2ème trimestre 1943.
" 494 M, 9 au titre des transports militaires allemands.

II - EMPRUNTS A COURT TERME (en millions de francs)

	ESCOMPTES FERMES DE BILLETS		EMPRUNTS PAR TRAITES DE FOURNISSEURS ACCEPTÉES (1)	TOTAL
	Consortium	Divers		
SITUATION AU 19-6-1943	3.002	2.353	27	5.382
OPERATIONS DU 20 AU 26-6-1943				
a) remboursées	35	110	5	150
b) renouvelées	35	110	-	145
c) nouvelles	-	-	1	1
DIFFERENCE (b+c-a)	-	-	- 4	- 4
SITUATION AU 26-6-1943	3.002	2.353 (2)	23	5.378

Le taux des opérations d'escompte de billets à 3 mois est resté fixe à 1 25/32 %, toutes opérations nouvelles demeurant suspendues depuis le 13 mai 1943.

III - RESSOURCES D'ETABLISSEMENT A APPLIQUER

MOUVEMENT DE L'EXERCICE :	RESSOURCES REALISEES	RESSOURCES REMBORSEES	NET A APPLIQUER
au 19-6-1943	-	-	-
du 20 au 26-6-1943	-	-	-
REPORT DE L'EXERCICE PRECEDENT	-	-	436
NET A APPLIQUER AU 26-6-1943			436

IV - OPERATION DE CONVERSION DU 1^{er} JANVIER 1943 (sommes ordonnancées)

OBLIGATIONS A EMETTRE (Obligations S.N.C.F. 3 1/2 % 1943)		OBLIGATIONS A AMORTIR (Obl. 6% anciennes et 5% type 1921)		
Souscription en numéraire	728,-	Remboursements	355,3	
Conversions (valeur des obligations délivrées)	2.937,8	Impôts	222,2	
		Conversions (valeur des obligations reprises)	3.059,3	
Total	3.665,8	Total	3.636,8	+ 29
Reste à émettre	631,4	Reste à amortir	680,4	- 29
ENSEMBLE	4.297,2	ENSEMBLE	4.297,2	-

Le montant des obligations émises par conversion à 2.937,8 millions est en accroissement de 44,8 millions pour la semaine écoulée.

(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 160 millions.

(2) Dont 130 millions Caisse des Dépôts et Consignations.

V - AVANCES DU TRESOR
(art. 25 de la Convention du 31 août 1937)

Montant au 26 juin 1943 21.028,9 millions
sans changement depuis le 19 juin 1943.

VI - AVANCES DU TRESOR AU FONDS COMMUN
(art. 13 de la Convention du 28 juin 1921)

Montant au 26 juin 1943 11.737,5 millions
sans changement depuis le 4 juillet 1942.

VII - FONDS DISPONIBLES AU 26 JUIN 1943

Caisses	4 millions
Trésor Public	9.596
Chèques postaux	2
Banque de France	1
Diverses Banques en France	- 13
Banques à l'étranger	10
Mouvements de fonds	- 20
Portefeuille	12
	<hr/>
	9.592 millions
	<hr/>

contre 9.368 millions au 19 juin 1943, soit une augmentation de
224 millions sur la période précédente, comme indiqué au Titre I
du présent compte rendu.

VIII - PORTEFEUILLE SPECIAL
en emploi de provisions

Bons du Trésor à un an :

500 millions à chacune des échéances des 31 octobre 1943, 3 dé-
cembre 1943, 30 décembre 1943, 29 janvier 1944, 26 février 1944,
31 mars 1944, 29 avril 1944, 31 mai 1944 3.910 millions

IX - PREVISIONS DE TRESORERIE POUR LA PERIODE
DJ 27 AU 30 JUIN 1943

Fonds disponibles le 26 juin 1943 au soir ... 9,590 millions

Recettes

- Versements des gares, Services et tiers	320	"
- Versements des Administrations et Collectivités Publiques	60	"
- Remboursements de charges financières	60	"
- Ressources à court terme	100 (1)	"
- Opérations des Réserves	60	"
	<hr/>	
	10.190	-

Dépenses

- Personnel (solde, retraites, etc ...)	510	-
- Règlements-traffic	150	-
- Fournisseurs	140	-
- Charges financières	60	-
- Opérations de conversion	10	-
- Remboursements de ressources à court terme	110	-
- Opérations des réserves	490 (2)	-
	<hr/>	
	1.470	-

Disponibilités au 30 juin 8.720 millions

Par rapport aux prévisions de la semaine précédente, le chiffre ci-dessus fait apparaître une amélioration de 500 millions, se justifiant comme suit :

- Versement au titre des transports militaires allemands	+ 490 millions	
- Diminution des remboursements d'engagements à court terme	+ 10	-

(1) Dans l'hypothèse d'un renouvellement de 90 % de la dette à court terme.

(2) Achat de Bons du Trésor à un an en emploi du fonds de renouvellement disponible et de la provision pour travaux différés.

COMPTE RENDU DE TRESORERIE AU 26 JUIN 1943 AU SOIRI - MOUVEMENT DES CAPITAUX

Pendant la période du 20 au 26 juin 1943, les Services Financiers ont encaissé un montant de frs : 2.216 millions environ, savoir :

- Versements des gares, Services et tiers correspondants	829 millions	
- Versements des Administrations et Collectivités Publiques	1.239	- (2)
- Remboursements de charges financières	2	-
- Ressources à court terme	146	-
ENSEMBLE	2.216	-

Pendant la même période, les Services Financiers ont décaissé : frs 1.992 millions environ, savoir :

- Personnel (Solde, retraites, etc...)	1.116 millions	
- Règlements trafic	363	-
- Fournisseurs	214	-
- Impôts	85	-
- Charges financières	60	-
- Remboursements de ressources à court terme	150	-
- Opérations des Réserves	4	-
ENSEMBLE	1.992	-

L'excédent des encaissements sur les décaissements s'est donc élevé à frs : 224 millions

(1) Dont 713 M, 9 indemnité compensatrice versée par le Trésor pour le 2ème trimestre 1943.
" 494 M, 9 au titre des transports militaires allemands.

II - EMPRUNTS A COURT TERME (en millions de francs)

	ESCOMPTES FERMES DE BILLETS		EMPRUNTS PAR TRAITES DE FOURNISSEURS ACCEPTÉES (1)	TOTAL
	Consortium	Divers		
SITUATION AU 19-6-1943	3.002	2.353	27	5.382
OPERATIONS DU 20 AU 26-6-1943				
a) remboursées	35	110	5	150
b) renouvelées	35	110	-	145
c) nouvelles	-	-	1	1
DIFFERENCE (b+c-a)	-	-	- 4	- 4
SITUATION AU 26-6-1943	3.002	2.353 (2)	23	5.378

Le taux des opérations d'escompte de billets à 3 mois est resté fixe à 1 25/32 %, toutes opérations nouvelles demeurant suspendues depuis le 13 mai 1943.

III - RESSOURCES D'ETABLISSEMENT A APPLIQUER

	RESSOURCES REALISEES	RESSOURCES REMBOURSEES	NET A APPLIQUER
MOUVEMENT DE L'EXERCICE :			
au 19-6-1943	-	-	-
du 20 au 26-6-1943	-	-	-
REPORT DE L'EXERCICE PRECEDENT	-	-	438
NET A APPLIQUER AU 26-6-1943			438

IV - OPERATION DE CONVERSION DU 1^{er} JANVIER 1943 (sommes ordonnances)

OBLIGATIONS A EMETTRE (Obligations S.N.C.F. 3 1/2 % 1943)		OBLIGATIONS A AMORTIR (Obl. 6% anciennes et 5% type 1921)		
Souscription en numéraire	728,-	Remboursements	355,3	
Conversions (valeur des obligations délivrées)	2.937,8	Impôts	222,2	
Total	3.665,8	Conversions (valeur des obligations reprises)	3.059,5	
Reste à émettre	631,4	Total	3.638,8	+ 29
ENSEMBLE	4.297,2	Reste à amortir	600,4	- 29
		ENSEMBLE	4.297,2	-

Le montant des obligations émises par conversion à 2.937,8 millions est en accroissement de 44,8 millions pour la semaine écoulée.

(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 160 millions.

(2) Dont 130 millions Caisse des Dépôts et Consignations.

V - AVANCES DU TRESOR
(art. 25 de la Convention du 31 août 1937)

Montant au 26 juin 1943 21.028,9 millions
sans changement depuis le 19 juin 1943.

VI - AVANCES DU TRESOR AU FONDS COMMUN
(art. 13 de la Convention du 28 juin 1921)

Montant au 26 juin 1943 11.737,5 millions
sans changement depuis le 4 juillet 1942.

VII - FONDS DISPONIBLES AU 26 JUIN 1943

Caisses	4 millions
Trésor Public	9.596
Chèques postaux	2
Banque de France	1
Diverses Banques en France	- 13
Banques à l'étranger	10
Mouvements de fonds	20
Portefeuille	12
	<hr/>
	9.592 millions
	<hr/>

contre 9.368 millions au 19 juin 1943, soit une augmentation de 224 millions sur la période précédente, comme indiqué au Titre I du présent compte rendu.

VIII - PORTEFEUILLE SPECIAL
en emploi de provisions

Bons du Trésor à un an :

500 millions à chacune des échéances des 31 octobre 1943, 3 décembre 1943, 30 décembre 1943, 29 janvier 1944, 26 février 1944, 31 mars 1944, 29 avril 1944, 31 mai 1944 3.910 millions

IX - PREVISIONS DE TRESORERIE POUR LA PERIODE
DU 27 AU 30 JUIN 1943

Fonds disponibles le 26 juin 1943 au soir ... 9.590 millions

Recettes

- Versements des gares, Services et tiers	320	-
- Versements des Administrations et Collectivités Publiques	60	-
- Remboursements de charges financières	60	-
- Ressources à court terme	100 (1)	-
- Opérations des Réserves	60	-
	<hr/>	
	10.190	-

Dépenses

- Personnel (solde, retraites, etc ...)	510	-
- Règlements-traffic	150	-
- Fournisseurs	140	-
- Charges financières	60	-
- Opérations de conversion	10	-
- Remboursements de ressources à court terme	110	-
- Opérations des réserves	490 (2)	-
	<hr/>	
	1.470	-

Disponibilités au 30 juin 8.720 millions

Par rapport aux prévisions de la semaine précédente, le chiffre ci-dessus fait apparaître une amélioration de 500 millions, se justifiant comme suit :

- Versement au titre des transports militaires allemands	+ 490 millions	
- Diminution des remboursements d'engagements à court terme	+ 10	-

(1) Dans l'hypothèse d'un renouvellement de 90 % de la dette à court terme.

(2) Achat de Bons du Trésor à un an en emploi du fonds de renouvellement disponible et de la provision pour travaux différés.

Conseil d'Administration

Séance du 30 juin 1943

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

du 30 juin 1943

du 30 JUIN 1943

(Question N°

II^{bis})

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

Affaires approuvées par le Directeur Général en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués par le Président.

- Tarif spécial P.V. n°9.

Abaissement à 5 tonnes pour les sarments adressés à une usine de carbonisation ou de distillation, des minima de tonnage de 6 ou 7 tonnes prévus au chapitre 2, § V.

La Société Provençale Industrielle, qui exploite à Cavalière (Var) une usine de production de carburants solides pour gazogènes et de carburants liquides à partir des sarments de vignes, a demandé un abaissement du minimum de tonnage de 6 ou 7 tonnes par wagon prévu audit tarif, en faveur des transports de l'espèce effectués comme "Bois destinés à la distillation", la faible densité des marchandises en cause ne permettant pas de réaliser ces minima de tonnage.

Compte tenu de l'intérêt qui s'attache à développer dans la plus large mesure l'industrie des carburants de remplacement, la S.N.C.F. propose d'abaisser ces minima à .5 T.

- Tarif spécial P.V. n°29, chapitre 4.-

- Insertion, à la suite du 1er alinéa de l'article 3, d'une clause rendant obligatoire pour les wagons particuliers comportant plusieurs réservoirs l'inscription de la contenance de chacun de ces réservoirs.

- Fixation à 2 ans 1/2 du délai de 2 ans prévu par l'article 5 pour la révision des wagons particuliers.

Ces propositions ont pour objet:

- d'une part, de mettre fin aux difficultés qui se produisent,

pour le règlement de manquants constatés sur des transports de vins effectués dans des wagons comportant plusieurs réservoirs, lorsque l'indication de la contenance de chacun de ceux-ci fait défaut;

- d'autre part, de diminuer les immobilisations des wagons de particuliers, ces wagons pouvant généralement circuler pendant plus de 2 ans sans qu'il soit nécessaire de procéder à une révision complète.

NOTES SPECIALE

pour M. le Ministre, Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle
et aux Communications, à l'appui de la proposition concernant
le tarif spécial P.V. N° 9

Enonce -

Abaissement à 5 tonnes pour les sarments adressés à une usine de carbonisation ou de distillation, des minima de tonnage de 6 ou 7 tonnes prévus au tarif spécial P.V. N° 9, chapitre 2, y V.

Exposé -

La Société Provençale Industrielle qui exploite à Cavalière (Var) une usine de production de carburants solides pour gazogènes et de carburants liquides à partir des sarments de vigne, a demandé à la S.N.C.F. un abaissement du minimum de tonnage par wagon prévu au tarif P.V. N° 9, chapitre 2, y V, en faveur des transports de l'espèce effectués comme "Bois destinés à la distillation".

De l'enquête faite à ce sujet, il s'agit d'un trafic nouveau qui sera susceptible d'atteindre 10.000 tonnes en 1943.

Les sarments doivent être expédiés :

- les 2/3 des envois, découpés en menus fragments de 4 à 8 cm de longueur et chargés en vrac;
- le reste, non découpés remis en bottes ou en fagots.

Eu égard à la faible densité des marchandises en cause qui varie, suivant leur degré de siccité, de 200 à 230 kg au mètre cube pour les sarments découpés et de 75 à 110 kg pour les sarments non découpés, il est impossible de réaliser les minima de tonnage de 6 ou 7 tonnes prévus au chapitre précité.

Proposition -

Dans ces conditions et compte tenu de l'intérêt qui s'attache à développer l'industrie nouvelle des carburants dans la plus large mesure, en lui permettant de bénéficier pleinement des dispositions du tarif spécial P.V. N° 9, chap. 2, y V, la S.N.C.F. propose d'abaisser à 5 tonnes pour les sarments de vigne destinés à la distillation les minima de tonnage de 6 ou 7 tonnes fixés au dit paragraphe.

Etant donné la nature de cette proposition, les autres renseignements habituellement fournis ne présentent pas d'intérêt.

NOTICE EXPLICATIVE

à l'appui de la proposition
concernant le Tarif Spécial P.V. N° 9

OBJET de la PROPOSITION

Abaissément à 5 tonnes pour les sarments adressés à une usine de carbonisation ou de distillation, des minima de tonnage de 6 ou 7 tonnes prévus au Tarif Spécial P.V. n° 9, chapitre 2, § V.

JUSTIFICATION de la PROPOSITION

Permettre le transport des sarments utilisés dans la fabrication des carburants solides pour gazogènes et de carburants liquides, en adaptant la condition de tonnage aux possibilités de chargement dans les wagons du type normal.

NOTE SPECIALE

pour Monsieur le Ministre, Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications à l'appui de la proposition concernant le Tarif Spécial P.V. n° 29, Chap. 4 - art. 3 et 5.

Enoncé de la question -

1°- Insertion à la suite du premier alinéa de l'article 3 § d du tarif spécial P.V. n° 29, chapitre 4, d'une clause rendant obligatoire pour les wagons particuliers comportant plusieurs réservoirs l'inscription de la contenance de chacun de ces réservoirs.

2°- Fixation à 2 ans 1/2 du délai de 2 ans prévu par l'article 5 du tarif spécial P.V. n° 29, chapitre 4, pour la révision des wagons de particuliers.

Exposé -

1°- Des difficultés se produisent pour le règlement de manquants constatés sur des transports de vins effectués dans des wagons comportant plusieurs réservoirs, lorsque l'indication de la contenance de chacun des réservoirs fait défaut. Dans ce cas, la S.N.C.F. n'est pas en mesure de déterminer exactement le manquant en rapport avec le creux relevé par les Services de la Régie.

D'autre part, l'indication de la capacité des réservoirs des wagons particuliers est exigée par l'Administration des Contributions Indirectes.

2°- Actuellement la périodicité des révisions des wagons est fixée à 2 ans.

Il est apparu que l'application de cette disposition entraînait pour les propriétaires des sujétions non justifiées, la majeure partie des wagons de particuliers pouvant pratiquement circuler pendant un laps de temps plus élevé sans qu'il soit nécessaire de procéder à une révision complète.

Proposition -

La S.N.C.F. propose, en conséquence :

1°- de compléter comme suit le premier alinéa de l'article 3 - § d) du tarif spécial P.V. n° 29, chapitre 4 :

Inscriptions - Les wagons doivent porter sur les chassis et sur la caisse (ou sur les parties qui en tiennent lieu), de chaque côté, les inscriptions réglementaires pour les wagons de la S.N.C.F. et, en outre :

- le nom et l'adresse des entreprises qui ont obtenu l'immatriculation ;
- le nom de la gare d'attache ;

- l'indication de la nature des transports auxquels ils sont spécialement affectés;
- la contenance des wagons réservoirs (ou la contenance propre de chaque réservoir lorsque les wagons en comportent plusieurs);
- le cas échéant, l'indication des accessoires fixes
.....(le reste sans changement)

2°- de porter à 2 ans 1/2 le délai actuellement fixé à 2 ans par l'article 5 du tarif spécial P.V. n° 29, chapitre 4, pour la révision des wagons.

Etant donné le caractère de la présente proposition, les autres indications habituellement fournies dans la note spéciale ne présentent pas d'intérêt.

NOTICE EXPLICATIVE

à l'appui de la proposition concernant
le Tarif Spécial P.V. N° 29, chapitre 4,
articles 3 - d) et 5.

OBJET DE LA PROPOSITION

1°) Insertion d'une clause rendant obligatoire, pour les wagons particuliers comportant plusieurs réservoirs, l'inscription sur chacun de ces réservoirs de leur contenance respective.

2°) Fixation à 2 ans 1/2 du délai de 2 ans prévu actuellement par l'article 5 du tarif spécial P.V. N° 29, chapitre 4 pour la révision des wagons de particuliers.

JUSTIFICATION DE LA PROPOSITION

1°) L'absence de cette indication peut soulever des contestations en cas de manquants.

D'autre part, l'indication de la capacité de chacun des réservoirs des wagons-réservoirs est exigée par l'Administration des Contributions Indirectes.

2°) Faciliter l'utilisation des wagons de l'espèce en espérant les immobilisations provoquées par le séjour en atelier pour révision.

du 30 juin 1943

du 30 JUIN 1943

(Question N° II^{bis})

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

Affaires approuvées par le Directeur Général en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués par le Président.

- Tarif spécial P.V. n°9.

Abaissement à 5 tonnes pour les sarments adressés à une usine de carbonisation ou de distillation, des minima de tonnage de 6 ou 7 tonnes prévus au chapitre 2, § V.

La Société Provençale Industrielle, qui exploite à Cavalière (Var) une usine de production de carburants solides pour gazogènes et de carburants liquides à partir des sarments de vignes, a demandé un abaissement du minimum de tonnage de 6 ou 7 tonnes par wagon prévu audit tarif, en faveur des transports de l'espèce effectués comme "Bois destinés à la distillation", la faible densité des marchandises en cause ne permettant pas de réaliser ces minima de tonnage.

Compte tenu de l'intérêt qui s'attache à développer dans la plus large mesure l'industrie des carburants de remplacement, la S.N.C.F. propose d'abaisser ces minima à .5 T.

- Tarif spécial P.V. n°29, chapitre 4.-

- Insertion, à la suite du 1er alinéa de l'article 3, d'une clause rendant obligatoire pour les wagons particuliers comportant plusieurs réservoirs l'inscription de la contenance de chacun de ces réservoirs.

- Fixation à 2 ans 1/2 du délai de 2 ans prévu par l'article 5 pour la révision des wagons particuliers.

Ces propositions ont pour objet:

- d'une part, de mettre fin aux difficultés qui se produisent,

pour le règlement de manquants constatés sur des transports de vins effectués dans des wagons comportant plusieurs réservoirs, lorsque l'indication de la contenance de chacun de ceux-ci fait défaut;

- d'autre part, de diminuer les immobilisations des wagons de particuliers, ces wagons pouvant généralement circuler pendant plus de 2 ans sans qu'il soit nécessaire de procéder à une révision complète.

NOTES PÉCIALE

pour M. le Ministre, Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle
et aux Communications, à l'appui de la proposition concernant
le tarif spécial P.V. N° 9

Annonce --

Abaissement à 5 tonnes pour les sarments adressés à une usine de carbonisation ou de distillation, des minima de tonnage de 6 ou 7 tonnes prévus au tarif spécial P.V. N° 9, chapitre 2, y V.

Exposé --

La Société Provençale Industrielle qui exploite à Cavalière (Var) une usine de production de carburants solides pour gazogènes et de carburants liquides à partir des sarments de vigne, a demandé à la S.N.C.F. un abaissement du minimum de tonnage par wagon prévu au tarif P.V. N° 9, chapitre 2, y V, en faveur des transports de l'espèce effectués comme "Bois destinés à la distillation".

De l'enquête faite à ce sujet, il s'agit d'un trafic nouveau qui sera susceptible d'atteindre 10.000 tonnes en 1943.

Les sarments doivent être expédiés :

- les 2/3 des envois, découpés en menus fragments de 4 à 8 cm de longueur et chargés en vrac;
- le reste, non découpés remis en bottes ou en fagots.

Eu égard à la faible densité des marchandises en cause qui varie, suivant leur degré de siccité, de 200 à 230 kg au mètre cube pour les sarments découpés et de 75 à 110 kg pour les sarments non découpés, il est impossible de réaliser les minima de tonnage de 6 ou 7 tonnes prévus au chapitre précité.

Proposition --

Dans ces conditions et compte tenu de l'intérêt qui s'attache à développer l'industrie nouvelle des carburants dans la plus large mesure, en lui permettant de bénéficier pleinement des dispositions du tarif spécial P.V. N° 9, chap. 2, y V, la S.N.C.F. propose d'abaisser à 5 tonnes pour les sarments de vigne destinés à la distillation les minima de tonnage de 6 ou 7 tonnes fixés au dit paragraphe.

Etant donné la nature de cette proposition, les autres renseignements habituellement fournis ne présentent pas d'intérêt.

NOTICE EXPLICATIVE

à l'appui de la proposition
concernant le Tarif Spécial P.V. N° 9

OBJET de la PROPOSITION

Abaissement à 5 tonnes pour les sarments adressés à une usine de carbonisation ou de distillation, des minima de tonnage de 6 ou 7 tonnes prévus au Tarif Spécial P.V. n° 9, chapitre 2, § V.

JUSTIFICATION de la PROPOSITION

Permettre le transport des sarments utilisés dans la fabrication des carburants solides pour gazogènes et de carburants liquides, en adaptant la condition de tonnage aux possibilités de chargement dans les wagons du type normal.

NOTE SPECIALE

pour Monsieur le Ministre, Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications à l'appui de la proposition concernant le Tarif Spécial P.V. n° 29, Chap. 4 - art. 3 et 5.

Enoncé de la question -

1°- Insertion à la suite du premier alinéa de l'article 3 § d du tarif spécial P.V. n° 29, chapitre 4, d'une clause rendant obligatoire pour les wagons particuliers comportant plusieurs réservoirs l'inscription de la contenance de chacun de ces réservoirs.

2°- Fixation à 2 ans 1/2 du délai de 2 ans prévu par l'article 5 du tarif spécial P.V. n° 29, chapitre 4, pour la révision des wagons de particuliers.

Exposé -

1°- Des difficultés se produisent pour le règlement de manquants constatés sur des transports de vins effectués dans des wagons comportant plusieurs réservoirs, lorsque l'indication de la contenance de chacun des réservoirs fait défaut. Dans ce cas, la S.N.C.F. n'est pas en mesure de déterminer exactement le manquant en rapport avec le creux relevé par les Services de la Régie.

D'autre part, l'indication de la capacité des réservoirs des wagons particuliers est exigée par l'Administration des Contributions Indirectes.

2°- Actuellement la périodicité des révisions des wagons est fixée à 2 ans.

Il est apparu que l'application de cette disposition entraînait pour les propriétaires des sujétions non justifiées, la majeure partie des wagons de particuliers pouvant pratiquement circuler pendant un laps de temps plus élevé sans qu'il soit nécessaire de procéder à une révision complète.

Proposition -

La S.N.C.F. propose, en conséquence :

1°- de compléter comme suit le premier alinéa de l'article 3 - § d) du tarif spécial P.V. n° 29, chapitre 4 :

Inscriptions - Les wagons doivent porter sur les chassis et sur la caisse (ou sur les parties qui en tiennent lieu), de chaque côté, les inscriptions réglementaires pour les wagons de la S.N.C.F. et, en outre :

- le nom et l'adresse des entreprises qui ont obtenu l'immatriculation ;
- le nom de la gare d'attache ;

- l'indication de la nature des transports auxquels ils sont spécialement affectés;
- la contenance des wagons réservoirs (ou la contenance propre de chaque réservoir lorsque les wagons en comportent plusieurs);
- le cas échéant, l'indication des accessoires fixes
.....(le reste sans changement)

2°- de porter à 2 ans 1/2 le délai actuellement fixé à 2 ans par l'article 5 du tarif spécial P.V. n° 29, chapitre 4, pour la révision des wagons.

Etant donné le caractère de la présente proposition, les autres indications habituellement fournies dans la note spéciale ne présentent pas d'intérêt.

NOTICE EXPLICATIVE

à l'appui de la proposition concernant
le Tarif Spécial P.V. N° 29, chapitre 4,
articles 3 - d) et 5.

OBJET DE LA PROPOSITION

1°) Insertion d'une clause rendant obligatoire, pour les wagons particuliers comportant plusieurs réservoirs, l'inscription sur chacun de ces réservoirs de leur contenance respective.

2°) Fixation à 2 ans 1/2 du délai de 2 ans prévu actuellement par l'article 5 du tarif spécial P.V. N° 29, chapitre 4 pour la révision des wagons de particuliers.

JUSTIFICATION DE LA PROPOSITION

1°) L'absence de cette indication peut soulever des contestations en cas de manquants.

D'autre part, l'indication de la capacité de chacun des réservoirs des wagons-réservoirs est exigée par l'Administration des Contributions Indirectes.

2°) Faciliter l'utilisation des wagons de l'espèce en espaçant les immobilisations provoquées par le séjour en atelier pour révision.

du 30 juin 1943

du 30 juin 1943
(Question N° II bis)

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

Affaires approuvées par le Directeur Général en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués par le Président.

- Tarif spécial P.V. n°9.

Abaissement à 5 tonnes pour les sarments adressés à une usine de carbonisation ou de distillation, des minima de tonnage de 6 ou 7 tonnes prévus au chapitre 2, § V.

La Société Provençale Industrielle, qui exploite à Cavalière (Var) une usine de production de carburants solides pour gazogènes et de carburants liquides à partir des sarments de vignes, a demandé un abaissement du minimum de tonnage de 6 ou 7 tonnes par wagon prévu audit tarif, en faveur des transports de l'espèce effectués comme "Bois destinés à la distillation", la faible densité des marchandises en cause ne permettant pas de réaliser ces minima de tonnage.

Compte tenu de l'intérêt qui s'attache à développer dans la plus large mesure l'industrie des carburants de remplacement, la S.N.C.F. propose d'abaisser ces minima à .5 T.

- Tarif spécial P.V. n°29, chapitre 4.-

- Insertion, à la suite du 1er alinéa de l'article 3, d'une clause rendant obligatoire pour les wagons particuliers comportant plusieurs réservoirs l'inscription de la contenance de chacun de ces réservoirs.

- Fixation à 2 ans 1/2 du délai de 2 ans prévu par l'article 5 pour la révision des wagons particuliers.

Ces propositions ont pour objet:

- d'une part, de mettre fin aux difficultés qui se produisent,

.....

pour le règlement de manquants constatés sur des transports de vins effectués dans des wagons comportant plusieurs réservoirs, lorsque l'indication de la contenance de chacun de ceux-ci fait défaut;

- d'autre part, de diminuer les immobilisations des wagons de particuliers, ces wagons pouvant généralement circuler pendant plus de 2 ans sans qu'il soit nécessaire de procéder à une révision complète.

NOTES PÉCIALE

pour M. le Ministre, Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle
et aux Communications, à l'appui de la proposition concernant
le tarif spécial P.V. N° 9

Enonce -

Abaissement à 5 tonnes pour les sarments adressés à une usine de carbonisation ou de distillation, des minima de tonnage de 6 ou 7 tonnes prévus au tarif spécial P.V. N° 9, chapitre 2, y V.

Exposé -

La Société Provençale Industrielle qui exploite à Cavalière (Var) une usine de production de carburants solides pour gazogènes et de carburants liquides à partir des sarments de vigne, a demandé à la S.N.C.F. un abaissement du minimum de tonnage par wagon prévu au tarif P.V. N° 9, chapitre 2, y V, en faveur des transports de l'espèce effectués comme "Bois destinés à la distillation".

De l'enquête faite à ce sujet, il s'agit d'un trafic nouveau qui sera susceptible d'atteindre 10.000 tonnes en 1943.

Les sarments doivent être expédiés :

- les 2/3 des envois, découpés en menus fragments de 4 à 8 cm de longueur et chargés en vrac;
- le reste, non découpés remis en bottes ou en fagots.

Eu égard à la faible densité des marchandises en cause qui varie, suivant leur degré de siccité, de 200 à 230 kg au mètre cube pour les sarments découpés et de 75 à 110 kg pour les sarments non découpés, il est impossible de réaliser les minima de tonnage de 6 ou 7 tonnes prévus au chapitre précité.

Proposition -

Dans ces conditions et compte tenu de l'intérêt qui s'attache à développer l'industrie nouvelle des carburants dans la plus large mesure, en lui permettant de bénéficier pleinement des dispositions du tarif spécial P.V. N° 9, chap. 2, y V, la S.N.C.F. propose d'abaisser à 5 tonnes pour les sarments de vigne destinés à la distillation les minima de tonnage de 6 ou 7 tonnes fixés au dit paragraphe.

Etant donné la nature de cette proposition, les autres renseignements habituellement fournis ne présentent pas d'intérêt.

NOTICE EXPLICATIVE

à l'appui de la proposition
concernant le Tarif Spécial P.V. N° 9

OBJET de la PROPOSITION

Abaissant à 5 tonnes pour les sarments adressés à une usine de carbonisation ou de distillation, des minima de tonnage de 6 ou 7 tonnes prévus au Tarif Spécial P.V. n° 9, chapitre 2, § V.

JUSTIFICATION de la PROPOSITION

Permettre le transport des sarments utilisés dans la fabrication des carburants solides pour gazogènes et de carburants liquides, en adaptant la condition de tonnage aux possibilités de chargement dans les wagons du type normal.

NOTE SPECIALE

pour Monsieur le Ministre, Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications à l'appui de la proposition concernant le Tarif Spécial P.V. n° 29, Chap. 4 - art. 3 et 5.

Enoncé de la question -

1°- Insertion à la suite du premier alinéa de l'article 3 § d du tarif spécial P.V. n° 29, chapitre 4, d'une clause rendant obligatoire pour les wagons particuliers comportant plusieurs réservoirs l'inscription de la contenance de chacun de ces réservoirs.

2°- Fixation à 2 ans 1/2 du délai de 2 ans prévu par l'article 5 du tarif spécial P.V. n° 29, chapitre 4, pour la révision des wagons de particuliers.

Exposé -

1°- Des difficultés se produisent pour le règlement de manquants constatés sur des transports de vins effectués dans des wagons comportant plusieurs réservoirs, lorsque l'indication de la contenance de chacun des réservoirs fait défaut. Dans ce cas, la S.N.C.F. n'est pas en mesure de déterminer exactement le manquant en rapport avec le creux relevé par les Services de la Régie.

D'autre part, l'indication de la capacité des réservoirs des wagons particuliers est exigée par l'Administration des Contributions Indirectes.

2°- Actuellement la périodicité des révisions des wagons est fixée à 2 ans.

Il est apparu que l'application de cette disposition entraînait pour les propriétaires des sujétions non justifiées, la majeure partie des wagons de particuliers pouvant pratiquement circuler pendant un laps de temps plus élevé sans qu'il soit nécessaire de procéder à une révision complète.

Proposition -

La S.N.C.F. propose, en conséquence :

1°- de compléter comme suit le premier alinéa de l'article 3 - § d) du tarif spécial P.V. n° 29, chapitre 4 :

Inscriptions - Les wagons doivent porter sur les chassis et sur la caisse (ou sur les parties qui en tiennent lieu), de chaque côté, les inscriptions réglementaires pour les wagons de la S.N.C.F. et, en outre :

- le nom et l'adresse des entreprises qui ont obtenu l'immatriculation ;
- le nom de la gare d'attache ;

- l'indication de la nature des transports auxquels ils sont spécialement affectés;
- la contenance des wagons réservoirs (ou la contenance propre de chaque réservoir lorsque les wagons en comportent plusieurs);
- le cas échéant, l'indication des accessoires fixes
.....(le reste sans changement)

2°- de porter à 2 ans 1/2 le délai actuellement fixé à 2 ans par l'article 5 du tarif spécial P.V. n° 29, chapitre 4, pour la révision des wagons.

Etant donné le caractère de la présente proposition, les autres indications habituellement fournies dans la note spéciale ne présentent pas d'intérêt.

NOTICE EXPLICATIVE

à l'appui de la proposition concernant
le Tarif Spécial P.V. N° 29, chapitre 4,
articles 3 - d) et 5.

OBJET DE LA PROPOSITION

1°) Insertion d'une clause rendant obligatoire, pour les wagons particuliers comportant plusieurs réservoirs, l'inscription sur chacun de ces réservoirs de leur contenance respective.

2°) Fixation à 2 ans 1/2 du délai de 2 ans prévu actuellement par l'article 5 du tarif spécial P.V. N° 29, chapitre 4 pour la révision des wagons de particuliers.

JUSTIFICATION DE LA PROPOSITION

1°) L'absence de cette indication peut soulever des contestations en cas de manquants.

D'autre part, l'indication de la capacité de chacun des réservoirs des wagons-réservoirs est exigée par l'Administration des Contributions Indirectes.

2°) Faciliter l'utilisation des wagons de l'espèce en espaçant les immobilisations provoquées par le séjour en atelier pour révision.

NOTES PARTICULIÈRES

pour M. le Ministre, Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle
et aux Communications, à l'appui de la proposition concernant
le tarif spécial P.V. N° 9

Enoncé -

Abaissément à 5 tonnes pour les sarments adressés à une usine de carbonisation ou de distillation, des minima de tonnage de 6 ou 7 tonnes prévus au tarif spécial P.V. N° 9, chapitre 2, § V.

Exposé -

La Société Provençale Industrielle qui exploite à Cavalière (Var) une usine de production de carburants solides pour gazogènes et de carburants liquides à partir des sarments de vigne, a demandé à la S.N.C.F. un abaissement du minimum de tonnage par wagon prévu au tarif P.V. N° 9, chapitre 2, § V, en faveur des transports de l'espèce effectués comme "Bois destinés à la distillation".

De l'enquête faite à ce sujet, il s'agit d'un trafic nouveau qui sera susceptible d'atteindre 10.000 tonnes en 1943.

Les sarments doivent être expédiés :

- les 2/3 des envois, découpés en menus fragments de 4 à 8 cm de longueur et chargés en vrac;
- le reste, non découpés remis en bottes ou en fagots.

Eu égard à la faible densité des marchandises en cause qui varie, suivant leur degré de siccité, de 200 à 230 kg au mètre cube pour les sarments découpés et de 75 à 110 kg pour les sarments non découpés, il est impossible de réaliser les minima de tonnage de 6 ou 7 tonnes prévus au chapitre précité.

Proposition -

Dans ces conditions et compte tenu de l'intérêt qui s'attache à développer l'industrie nouvelle des carburants dans la plus large mesure, en lui permettant de bénéficier pleinement des dispositions du tarif spécial P.V. N° 9, chap. 2, § V, la S.N.C.F. propose d'abaisser à 5 tonnes pour les sarments de vigne destinés à la distillation les minima de tonnage de 6 ou 7 tonnes fixés au dit paragraphe.

Etant donné la nature de cette proposition, les autres renseignements habituellement fournis ne présentent pas d'intérêt.

NOTICE EXPLICATIVE

à l'appui de la proposition
concernant le Tarif Spécial P.V. N° 9

OBJET de la PROPOSITION

Abaissant à 5 tonnes pour les sarments adressés à une usine de carbonisation ou de distillation, des minima de tonnage de 6 ou 7 tonnes prévus au Tarif Spécial P.V. n° 9, chapitre 2, § V.

JUSTIFICATION de la PROPOSITION

Permettre le transport des sarments utilisés dans la fabrication des carburants solides pour gazogènes et de carburants liquides, en adaptant la condition de tonnage aux possibilités de chargement dans les wagons du type normal.

NOTE SPECIALE

pour Monsieur le Ministre, Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications à l'appui de la proposition concernant le Tarif Spécial P.V. n° 29, Chap. 4 - art. 3 et 5.

Enoncé de la question -

1°- Insertion à la suite du premier alinéa de l'article 3 § d du tarif spécial P.V. n° 29, chapitre 4, d'une clause rendant obligatoire pour les wagons particuliers comportant plusieurs réservoirs l'inscription de la contenance de chacun de ces réservoirs.

2°- Fixation à 2 ans 1/2 du délai de 2 ans prévu par l'article 5 du tarif spécial P.V. n° 29, chapitre 4, pour la révision des wagons de particuliers.

Exposé -

1°- Des difficultés se produisent pour le règlement de manquants constatés sur des transports de vins effectués dans des wagons comportant plusieurs réservoirs, lorsque l'indication de la contenance de chacun des réservoirs fait défaut. Dans ce cas, la S.N.C.F. n'est pas en mesure de déterminer exactement le manquant en rapport avec le creux relevé par les Services de la Régie.

D'autre part, l'indication de la capacité des réservoirs des wagons particuliers est exigée par l'Administration des Contributions Indirectes.

2°- Actuellement la périodicité des révisions des wagons est fixée à 2 ans.

Il est apparu que l'application de cette disposition entraînait pour les propriétaires des sujétions non justifiées, la majeure partie des wagons de particuliers pouvant pratiquement circuler pendant un laps de temps plus élevé sans qu'il soit nécessaire de procéder à une révision complète.

Proposition -

La S.N.C.F. propose, en conséquence :

1°- de compléter comme suit le premier alinéa de l'article 3 - § d) du tarif spécial P.V. n° 29, chapitre 4 :

Inscriptions - Les wagons doivent porter sur les chassis et sur la caisse (ou sur les parties qui en tiennent lieu), de chaque côté, les inscriptions réglementaires pour les wagons de la S.N.C.F. et, en outre :

- le nom et l'adresse des entreprises qui ont obtenu l'immatriculation ;
- le nom de la gare d'attache ;

- l'indication de la nature des transports auxquels ils sont spécialement affectés;
- la contenance des wagons réservoirs (ou la contenance propre de chaque réservoir lorsque les wagons en comportent plusieurs);
- le cas échéant, l'indication des accessoires fixes
.....(le reste sans changement)

2°- de porter à 2 ans 1/2 le délai actuellement fixé à 2 ans par l'article 5 du tarif spécial P.V. n° 29, chapitre 4, pour la révision des wagons.

Etant donné le caractère de la présente proposition, les autres indications habituellement fournies dans la note spéciale ne présentent pas d'intérêt.

NOTICE EXPLICATIVE

à l'appui de la proposition concernant
le Tarif Spécial P.V. N° 29, chapitre 4,
articles 3 - d) et 5.

OBJET DE LA PROPOSITION

1°) Insertion d'une clause rendant obligatoire, pour les wagons particuliers comportant plusieurs réservoirs, l'inscription sur chacun de ces réservoirs de leur contenance respective.

2°) Fixation à 2 ans 1/2 du délai de 2 ans prévu actuellement par l'article 5 du tarif spécial P.V. N° 29, chapitre 4 pour la révision des wagons de particuliers.

JUSTIFICATION DE LA PROPOSITION

1°) L'absence de cette indication peut soulever des contestations en cas de manquants.

D'autre part, l'indication de la capacité de chacun des réservoirs des wagons-réservoirs est exigée par l'Administration des Contributions Indirectes.

2°) Faciliter l'utilisation des wagons de l'espèce en espaçant les immobilisations provoquées par le séjour en atelier pour révision.

NOTES PÉCIALE

pour M. le Ministre, Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle
et aux Communications, à l'appui de la proposition concernant
le tarif spécial P.V. N° 9

Enonce -

Abaissement à 5 tonnes pour les sarments adressés à une usine de carbonisation ou de distillation, des minima de tonnage de 6 ou 7 tonnes prévus au tarif spécial P.V. N° 9, chapitre 2, § V.

Exposé -

La Société Provençale Industrielle qui exploite à Cavalière (Var) une usine de production de carburants solides pour gazogènes et de carburants liquides à partir des sarments de vigne, a demandé à la S.N.C.F. un abaissement du minimum de tonnage par wagon prévu au tarif P.V. N° 9, chapitre 2, § V, en faveur des transports de l'espèce effectués comme "Bois destinés à la distillation".

De l'enquête faite à ce sujet, il s'agit d'un trafic nouveau qui sera susceptible d'atteindre 10.000 tonnes en 1943.

Les sarments doivent être expédiés :

- les 2/3 des envois, découpés en menus fragments de 4 à 8 cm de longueur et chargés en vrac;
- le reste, non découpés remis en bottes ou en fagots.

Eu égard à la faible densité des marchandises en cause qui varie, suivant leur degré de siccité, de 200 à 230 kg au mètre cube pour les sarments découpés et de 75 à 110 kg pour les sarments non découpés, il est impossible de réaliser les minima de tonnage de 6 ou 7 tonnes prévus au chapitre précité.

Proposition -

Dans ces conditions et compte tenu de l'intérêt qui s'attache à développer l'industrie nouvelle des carburants dans la plus large mesure, on lui permettant de bénéficier pleinement des dispositions du tarif spécial P.V. N° 9, chap. 2, § V, la S.N.C.F. propose d'abaisser à 5 tonnes pour les sarments de vigne destinés à la distillation les minima de tonnage de 6 ou 7 tonnes fixés au dit paragraphe.

Etant donné la nature de cette proposition, les autres renseignements habituellement fournis ne présentent pas d'intérêt.

NOTICE EXPLICATIVE

à l'appui de la proposition
concernant le Tarif Spécial P.V. N° 9

OBJET de la PROPOSITION

Abaissement à 5 tonnes pour les sarments adressés à une usine de carbonisation ou de distillation, des minima de tonnage de 6 ou 7 tonnes prévus au Tarif Spécial P.V. n° 9, chapitre 2, § V.

JUSTIFICATION de la PROPOSITION

Permettre le transport des sarments utilisés dans la fabrication des carburants solides pour gazogènes et de carburants liquides, en adaptant la condition de tonnage aux possibilités de chargement dans les wagons du type normal.

NOTE SPECIALE

pour Monsieur le Ministre, Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications à l'appui de la proposition concernant le Tarif Spécial P.V. n° 29, Chap. 4 - art. 3 et 5.

Enoncé de la question --

1°- Insertion à la suite du premier alinéa de l'article 3 § d du tarif spécial P.V. n° 29, chapitre 4, d'une clause rendant obligatoire pour les wagons particuliers comportant plusieurs réservoirs l'inscription de la contenance de chacun de ces réservoirs.

2°- Fixation à 2 ans 1/2 du délai de 2 ans prévu par l'article 5 du tarif spécial P.V. n° 29, chapitre 4, pour la révision des wagons de particuliers.

Exposé -

1°- Des difficultés se produisent pour le règlement de manquants constatés sur des transports de vins effectués dans des wagons comportant plusieurs réservoirs, lorsque l'indication de la contenance de chacun des réservoirs fait défaut. Dans ce cas, la S.N.C.F. n'est pas en mesure de déterminer exactement le manquant en rapport avec le creux relevé par les Services de la Régie.

D'autre part, l'indication de la capacité des réservoirs des wagons particuliers est exigée par l'Administration des Contributions Indirectes.

2°- Actuellement la périodicité des révisions des wagons est fixée à 2 ans.

Il est apparu que l'application de cette disposition entraînait pour les propriétaires des sujétions non justifiées, la majeure partie des wagons de particuliers pouvant pratiquement circuler pendant un laps de temps plus élevé sans qu'il soit nécessaire de procéder à une révision complète.

Proposition -

La S.N.C.F. propose, en conséquence :

1°- de compléter comme suit le premier alinéa de l'article 3 - § d) du tarif spécial P.V. n° 29, chapitre 4 :

Inscriptions -- Les wagons doivent porter sur les chassis et sur la caisse (ou sur les parties qui en tiennent lieu), de chaque côté, les inscriptions réglementaires pour les wagons de la S.N.C.F. et, en outre :

- le nom et l'adresse des entreprises qui ont obtenu l'immatriculation ;
- le nom de la gare d'attache ;

- l'indication de la nature des transports auxquels ils sont spécialement affectés;
- la contenance des wagons réservoirs (ou la contenance propre de chaque réservoir lorsque les wagons en comportent plusieurs);
- le cas échéant, l'indication des accessoires fixes
.....(le reste sans changement)

2°- de porter à 2 ans 1/2 le délai actuellement fixé à 2 ans par l'article 5 du tarif spécial P.V. n° 29, chapitre 4, pour la révision des wagons.

Etant donné le caractère de la présente proposition, les autres indications habituellement fournies dans la note spéciale ne présentent pas d'intérêt.

NOTICE EXPLICATIVE

à l'appui de la proposition concernant
le Tarif Spécial P.V. N° 29, chapitre 4,
articles 3 - d) et 5.

OBJET DE LA PROPOSITION

1°) Insertion d'une clause rendant obligatoire, pour les wagons particuliers comportant plusieurs réservoirs, l'inscription sur chacun de ces réservoirs de leur contenance respective.

2°) Fixation à 2 ans 1/2 du délai de 2 ans prévu actuellement par l'article 5 du tarif spécial P.V. N° 29, chapitre 4 pour la révision des wagons de particuliers.

JUSTIFICATION DE LA PROPOSITION

1°) L'absence de cette indication peut soulever des contestations en cas de manquants.

D'autre part, l'indication de la capacité de chacun des réservoirs des wagons-réservoirs est exigée par l'Administration des Contributions Indirectes.

2°) Faciliter l'utilisation des wagons de l'espèce en espaçant les immobilisations provoquées par le séjour en atelier pour révision.

SERVICE COMMERCIAL

3ème Division

M. T...
M. Audouin

Exécution des prescriptions de la lettre
D - 814/16 du 1^{er} 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.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du 30 juin 1943

III - Marchés et Commandes :

- 1°) 2ème avenant à la Convention passée pour la réparation de voitures et wagons avec la Compagnie Industrielle de Matériel de Transport (Ateliers de St-Pierre-des-Corps).-

30 JUIN 1943

S.M.C.F.

Service Central
du Matériel

Paris, le 12 JUIN 1943

"Marchés et Commandes"

(Question N° ~~III~~ 1)

N° 24205/5 Tw

S.O.

NOTE

pour le Conseil d'Administration
au sujet d'un projet de 2ème Avenant à la Convention
du 29 avril 1936, pour la réparation de voitures et
wagons, par la Cie Industrielle de Matériel de Transport
dans les Ateliers de St-Pierre-des-Corps

Cet avenant a pour objet l'octroi à la Cie Industrielle
de Matériel de Transport (C.I.M.T.), pour ses ateliers de
St-Pierre-des-Corps :

- d'une allocation forfaitaire horaire destinée à lui per-
mettre d'accorder à son personnel un supplément de rémunéra-
tion pour rapprocher celle-ci des conditions sensiblement plus
élevées accordées par les usines voisines travaillant direc-
tement ou non pour les autorités d'occupation, sans qu'il en
résulte aucun accroissement du bénéfice de l'industriel;

- d'une majoration de prix horaire, en cas de régime heb-
domadaire de travail supérieur au régime légal, pour tenir
compte de l'incidence, d'une part du supplément de salaire
dû légalement sur les heures supplémentaires, d'autre part
de la baisse du rendement du personnel consécutive à l'augmen-
tation de la durée du travail. En contre-partie, l'Industriel
disposant d'un supplément de temps pour effectuer les répara-
tions, les primes et les pénalités calculées avec la formule
usuelle des marchés sont respectivement réduites et majorées.

Cet Avenant est analogue à ceux déjà passés avec les in-
dustriels énumérés dans le tableau qui figure plus loin, et
dont un certain nombre, en raison de l'importance de l'enga-
gement de dépenses, ont été approuvés par le Conseil d'Admi-
nistration, savoir :

- ACIERIES du NORD à Cannes-la-Bocca
- COMMENTRY-CLISSEL à Clissel
- ACIERIES du NORD à Marseille

Les justifications des avenants de ce genre ont été lon-
guement exposées dans les notices de présentation précédentes,
auxquelles on pourra utilement se reporter.

En ce qui concerne les Ateliers de St-Pierre, il a été constaté que la plupart des industries locales de la région accordaient à leurs ouvriers, sous forme de primes et d'avantages divers, des compléments de rémunération relativement importants attirant vers elles toute la main-d'oeuvre disponible.

Dans ces conditions, la C.I.M.T., en accord avec la S.N.C.F., se propose, afin de rétablir l'équilibre des salaires, d'accorder au personnel des ateliers de St-Pierre une prime horaire de 2 f. qui, compte tenu du personnel de frais généraux et des charges patronales et fiscales, donne une allocation forfaitaire horaire de 3 f.50 par heure facturée.

Cette prime et cette allocation se comparent comme suit à celles déjà accordées, savoir :

Industriels	Ateliers	Prime ouvrière	allocation forfaitaire
S.C.E.M.R.	Nanterre (Seine)	3,50	5,62
Bruz. & Epluches	Epluches (S. et O.)	3,40	5,44
Gadoux	Beauchamp (S. et O.)	3,25	5,15
C.I.M.T.	Mantes (S. & O.)	3,00	4,82
A.D.N.	Marseille (B. du R.)	2,00	3,67
A.D.N.	Cannes-la-Bocca (Var)	2,00	3,56
Commentry- Oissel	Oissel (Soc Inf.)	1,50	2,73
Cerel et Fouché	Aubevoye et Le Mans (Eure)	1,00	1,60
Rolland	Nîmes (Gard)	1,00	1,75
Ducros	Alès (Gard)	1,00	1,75

Ce taux de 3 f.50 sera un maximum correspondant au cas où tout le personnel des Ateliers de St-Pierre recevrait la prime spéciale; dans le cas contraire, l'allocation horaire serait réduite en conséquence. Un contrôle mensuel sera effectué par la S.N.C.F. sur les livres de paye de la C.I.M.T.

En outre, les Ateliers de St-Pierre font actuellement 54 h de travail par semaine, d'où résultera, d'après le barème de l'avenant, une majoration de rémunération de 4 %.

Le tableau ci-après indique la comparaison du prix horaire actuellement en vigueur, du prix nouveau compte tenu de l'allocation forfaitaire et du prix théorique qui résulterait de l'application pure et simple de la formule de révision du marché en considérant la rémunération supplémentaire ouvrière de 2 f. comme une hausse de salaires.

Prix horaire en vigueur P	Prix horaire + allocation forfaitaire $P' = P + A$	Prix horaire + allocation, majoré pour heures supplémentaires (54h)	Prix horaire révisé avec la formule du marché P_1	Différence $P_1 - P'$ en faveur de la SNCF
20,85	24,35	25,32	25,35	1,00

Ce tableau montre que l'octroi de cette allocation forfaitaire présente sur la révision contractuelle du prix horaire une économie horaire en valeur absolue de 1 f.00 ou, en valeur relative par rapport à l'augmentation théorique $P_1 - P = 4,50$, de 22 % environ.

Cet avenant est proposé avec effet du 1er mars 1943.

Le supplément de dépenses à engager par la S.N.C.F. d'ici à la fin du marché, soit jusqu'au 14 mai 1946, et en admettant que les conditions nouvelles soient maintenues jusqu'à cette date, peut être évalué à :

- 1°) ALLOCATION HORAIRE, en francs 3,50
 - Nombre d'heures mensuelles 100.000
 - Nombre de mois restant à courir 38 m.1/2
 - Nombre d'heures total 3.850.000
 - Dépense totale 13.475.000 f.
- 2°) MAJORATION POUR HEURES SUPPLEMENTAIRES (54 heures)
 - Par heure facturée, en francs 0,97
 - Dépense totale 3.734.500
- 3°) Dépense totale de l'ensemble 1°) + 2°) 17.209.500^f
soit: 17 M 2

Il est demandé au Conseil d'Administration de bien vouloir émettre un avis favorable.

LE DIRECTEUR :

Signé: PONCET

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du 30 juin 1943

III - Marchés et Commandes :

- 2°) 3ème avenant à la Convention passée pour la réparation de voitures et wagons avec les Etablissements CODER (ateliers de Marseille).-

S.N.C.F.

802

Service Central
du Matériel

Paris, le 112 JUIN 1943

30 JUIN 1943

"Marchés et Commandes"

(Question N° III)

N° 24205/5 Tw

Exemplar S.E.

Messieurs les Membres du
CONSEIL D'ADMINISTRATION

NOTE

pour le Conseil d'Administration
au sujet d'un projet de 3ème Avenant à la Convention
du 29 juillet 1931, pour la réparation de voitures
et wagons par les Etablissements CODER dans leurs
Ateliers de Marseille

Cet avenant a pour objet l'octroi aux Etablissements
CODER, pour leurs Ateliers de Marseille :

- d'une allocation forfaitaire horaire destinée à leur per-
mettre d'accorder à leur personnel un supplément de rémunéra-
tion pour rapprocher celle-ci des conditions sensiblement plus
élevées accordées par les usines voisines travaillant direc-
tement ou non pour les autorités d'occupation, sans qu'il en
résulte aucun accroissement du bénéfice de l'industriel;

- d'une majoration de prix horaire, en cas de régime heb-
domadaire de travail supérieur au régime légal, pour tenir
compte de l'incidence, d'une part du supplément de salaire dû
légalement sur les heures supplémentaires, d'autre part de la
baisse de rendement du personnel consécutive à l'augmentation
de la durée du travail. En contre-partie, l'industriel dispo-
sant d'un supplément de temps pour effectuer les réparations,
les primes et les pénalités calculées avec la formule usuelle
des marchés sont respectivement réduites et majorées. c.

Cet Avenant est analogue à ceux déjà passés avec les in-
dustriels énumérés dans le tableau qui figure plus loin, et
dont un certain nombre, en raison de l'importance de l'engage-
ment de dépenses, ont été approuvés par le Conseil d'Adminis-
tration, savoir :

- ACIERIES du NORD à Cannes-la-Bocca
- COLENTY-OISSEL à Oissel
- ACIERIES du NORD à Marseille

Les justifications des avenants de ce genre ont été lon-
guement exposées dans les notices de présentation précédentes,
auxquelles on pourra utilement se reporter.

En ce qui concerne les Ateliers de Marseille, ceux-ci ont perdu, au cours de l'année 1942, 10 % de leurs ouvriers attirés par des entreprises voisines dont les salaires horaires dépassent de 2 à 3 francs ceux payés par les Etablissements CODER.

Pour conserver le personnel restant et embaucher le personnel complémentaire qui leur est nécessaire, les Etablissements CODER, en accord avec la S.N.C.F., se proposent d'accorder au personnel de leurs Ateliers de Marseille une prime horaire de 2 f. de valeur identique à celle accordée aux Aciéries du Nord (Ateliers de Marseille-Capelette) et qui, compte tenu du personnel de frais généraux et des charges patronales et fiscales, donne une allocation forfaitaire horaire de 3 f. 25.

Cette prime et cette allocation se comparent, par ailleurs, comme suit, à celles déjà accordées, savoir:

Industriels	Ateliers	Prime ouvrière fr	Allocation forfaitaire fr.
S.C.E.M.R.	Nanterre (Seine)	3, 50	5, 62
Bruz et Epluches	Epluches (S. et O.)	3, 40	5, 44
Cadoux	Beauchamp (S. & O.)	3, 25	5, 15
O.I.M.T.	Mantes (S. & O.)	3, 00	4, 32
A.D.N.	Marseille (B. du R.)	2, 00	3, 67
A.D.N.	Cannes-la-Bocca	2, 00	3, 56
Commentry-Oissel	Oissel (S. Inf.)	1, 50	2, 73
Carel et Fouché	Aubeyoye et Le Mans (Eure)	1, 00	1, 60
Rolland	Nîmes (Gard)	1, 00	1, 75
Ducros	Alès (Gard)	1, 00	1, 75

Ce taux de 3 f. 25 sera un maximum correspondant au cas où tout le personnel des ateliers recevrait la prime spéciale; dans le cas contraire, l'allocation horaire serait réduite en conséquence. Un contrôle mensuel sera effectué par la S.N.C.F. sur les livres de paye des Etablissements CODER. En outre, les Etablissements CODER font actuellement 54 h de travail par semaine, d'où résultera, d'après le barème de l'avenant, une majoration de rémunération de 4 %.

Le tableau ci-après indique la comparaison des prix horaires actuellement en vigueur, des prix nouveaux, compte tenu de l'allocation forfaitaire et des prix théoriques qui résulteraient de l'application pure et simple de la formule de révision du marché en considérant la rémunération supplémentaire ouvrière de 2 f comme une hausse de salaires.

Prix horaire en vigueur P	Prix horaire + allocation forfaitaire $P' = P + A$	Prix horaire + allocation majoré pour heures supplé- mentaires (54 h)	Prix horaire ré- visé avec la formule du marché P_1	Différence $P_1 - P'$ en faveur de la SNCF
G.V. $20,98^f$	$24,23^f$	$25,20^f$	$25,23^f$	1^f
P.V. $17,38$	$20,63$	$21,46$	$20,01$	$0,38$

Ce tableau montre que l'octroi de cette allocation forfaitaire présente sur la révision contractuelle des prix horaires une économie horaire moyenne en valeur absolue de 0,70 ou, en valeur relative par rapport à l'augmentation moyenne théorique $P_1 - P = 3 \text{ F.50}$, de 20 % environ.

Cet avenant est proposé avec effet du 1er avril 1943.

Le supplément de dépenses à engager par la S.N.C.F. d'ici à la fin du marché, soit jusqu'au 30 juin 1947, et en admettant que les conditions nouvelles soient maintenues jusqu'à cette date, peut-être évalué à :

- 1°) ALLOCATION HORAIRE, en francs 3,25
 - Nombre d'heures mensuelles 108.000
 - Nombre de mois restant à courir 51
 - Nombre d'heures total 5.508.000h
 - Dépense totale 17.901.000f
- 2°) MAJORATION POUR HEURES SUPPLEMENTAIRES (54 heures) 4 %
 - Par heure facturée, en francs (en moyenne) 0,90
 - Dépense totale 4.957.000f
- 3°) Dépense totale de l'ensemble 1°) + 2°) 22.858.000f
soit 23 M

Il est demandé au Conseil d'Administration de bien vouloir émettre un avis favorable.

LE DIRECTEUR :

SIGNÉ : J. PICARD

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

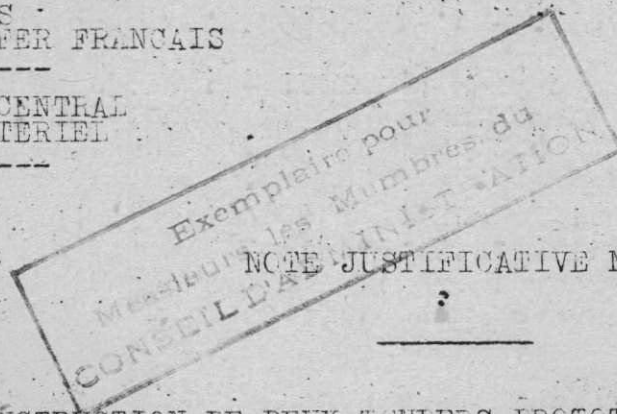
Séance du 30 juin 1943

--

V - Projets :

- Construction de 2 tenders prototypes à 5 essieux.

23
200



NOTE JUSTIFICATIVE N° 64 Te/132

CONSTRUCTION DE DEUX TENDERS PROTOTYPES A 5 ESSIEUX

MONTANT DU CREDIT DEMANDE: 2 200 000 f.

Au programme ordinaire de l'Etat Etablissement de l'année 1943 figure la construction, à titre de prototype, d'un tender à 5 essieux pour une dépense brute totale en principal de 1 000 000 f.

La présente note justificative a pour objet de demander l'autorisation de construire, pour les raisons exposées ci-après, non pas un, mais deux tenders, d'ailleurs, en principe, identiques, devant servir à l'expérimentation des dispositions nouvelles que comportera ce matériel.

Cette note comprend 4 parties:

- I - Justification de la construction envisagée.
- II - Description du matériel à construire.
- III - Evaluation du prix.
- IV - Imputation de la dépense.

I - JUSTIFICATION DE LA CONSTRUCTION ENVISAGEE -

Les tenders accouplés aux locomotives puissantes modernes doivent pouvoir contenir à la fois une grande quantité d'eau et une charge importante de combustible. L'accroissement de la longueur des distances effectuées sans arrêt, ainsi que celui du rayon d'action des locomotives, c'est-à-dire des parcours assurés sans obligation de les rentrer au dépôt, permettent en effet, - il

....

est aisé de la concevoir. - d'améliorer l'utilisation du matériel

Or, nos tenders les plus récents, - dérivés du tender type NORD, conçu pour la charge manuelle du combustible, qui contient 38 m³ d'eau, 20 t. de combustible et qui, à chargement complet, comporte une charge de 20 t. par essieu, - ont dû recevoir un appareillage important, lorsqu'il fut décidé d'appliquer des chargeurs mécaniques dits "stoker" aux locomotives récentes. Cet aménagement conduisit à réduire de 2 m³ la capacité de leurs caisses à eau et à ramener ainsi de 38 à 36 m³ leur contenance en eau.

La soute à combustible fut ensuite jugée insuffisante pour effectuer certains parcours, sans passage au dépôt, et pour accroître la contenance de cette soute, nous n'eûmes d'autre solution que de réduire encore la capacité en eau, si bien que nos tenders les plus récemment commandés, - s'ils comportent une charge de combustible atteignant 11 t. - n'ont plus qu'une contenance en eau de 34 m³.

Cette réduction n'est pas sans présenter des inconvénients et la situation se trouve encore aggravée, sur la plupart des lignes, en raison de la nécessité d'y limiter à moins de 20 t. la charge par essieu, ce qui nécessite une nouvelle réduction de la quantité d'eau susceptible d'être transportée: à titre d'exemple, sur les lignes admettant une charge de 18,500 t. par essieu, le tender, portant 11 t. de combustible, ne peut recevoir que 25 m³ d'eau.

Aussi, sans méconnaître les qualités de nos tenders actuels les plus récents qui donnent toute satisfaction pour de nombreux services, estimons-nous opportun d'étudier, pour l'avenir, des dispositions de nature à éviter ces diverses difficultés.

Nous avons été ainsi amenés à envisager un nouvel engin capable de transporter à la fois une quantité d'eau et une quantité de combustible plus importantes que notre tender actuel n'en peut contenir, même à charge complète, ce qui conduit à accroître le nombre d'essieux qui serait de 5, - et non de 4, comme les tenders à 2 bogies de nos dernières constructions, - d'où résultera, à charge complète, un poids par essieu n'atteignant pas 18 t.

Destiné notamment à être accouplé aux locomotives de nos séries futures à grande surface de grille (types 152, 142, 242), ce nouveau tender pourra également être utilisé avec les locomotives de nos types modernes actuels: 150 F, 141 P, 232 R et S. Sa longueur et son empattement seront tels que l'ensemble constitué par son accouplement avec l'une quelconque de ces diverses machines sera susceptible d'être reçu, avec une marge admissible, sur les ponts tournants, les transbordeurs et les installations de nos dépôts actuels.

En raison des dispositions originales de cet engin, il nous paraît prudent de l'expérimenter, avant de commander une série: aussi avions-nous prévu la construction d'un prototype dans notre budget de 1943. A la lumière de l'expérience, nous demandons, en fait, la réalisation de 2 unités: 1^{re} pratique nous a, en effet, montré que l'expérimentation d'un matériel prototype se trouve fréquemment retardée par des avaries souvent peu importantes, qui, sans mettre en cause le principe de sa réalisation, retardent sa mise au point. En disposant de 2 unités, on aura la faculté de poursuivre les essais sur l'une d'elles en cas d'immobilisation de l'autre et d'aboutir ainsi plus rapidement.

II - DESCRIPTION DES TENDERS A CONSTRUIRE -

Les caractéristiques principales du nouveau tender sont les suivantes:

<u>Capacité</u> - eau	35,3 m ³
combustible:	
charbon menu	12,800 t.
briquettes	1,400 t.
<u>Nombre d'essieux</u>	5 essieux indépendants
<u>Diamètre des roues</u>	1050 mm. (avec bandages de 90 mm. d'épaisseur)
<u>Poids à vide</u>	35,5 t.
<u>Poids en charge</u> (avec chargement et outillage)	85,6 t.
<u>Poids par essieu</u> :	de 16,8 t. à 17,690 t. suivant les essieux.
<u>Longueur entre tampons</u>	9080 mm.

La caisse à eau est de grande capacité, l'absence de bogies permettant de s'étendre très bas jusqu'entre les roues mêmes. Il est prévu une soute spéciale à briquettes, suivant des dispositions analogues à celles réalisées sur des tenders Etat de 32 m³ d'eau, dispositions qui permettent le chargement, en vrac, à la benne, des briquettes, chargement beaucoup plus rapide que l'emmagasinage à la main.

Le train de roues est constitué par 5 essieux appartenant à un même châssis rigide, sans bogies, pouvant s'inscrire en courbe grâce à un jeu latéral de 10 mm. donné aux essieux extrêmes avec rappel élastique de ces derniers.

.....

Les essieux, à fusées extérieures, sont munis de boîtes à rouleaux.

Le diagramme et la notice ci-joints donnent la description détaillée de ce tender.

III - EVALUATION DU PRIX -

La dépense en principal à prévoir - eu égard à la nouveauté des deux engins et à l'élévation du prix de revient d'une fabrication limitée à deux unités, - est évaluée à 2 200 000 f.

IV - IMPUTATION DE LA DEFENSE -

La dépense totale de 2 200 000 f. est imputable en totalité au Compte de 1er Etablissement du matériel roulant. Les imputations paraissent devoir être échelonnées à raison de:

500 000 f. en 1943.

1 700 000 f. en 1944.

Une dépense de 500 000 f. se trouve inscrite à ce titre au budget de 1er Etablissement de l'exercice 1943.

PARIS, le 24 JUIN 1943

LE DIRECTEUR,

Signé: PONCET

SERVICE CENTRAL
DU MATÉRIEL

NOTICE DESCRIPTIVE DU TENDER A 5 ESSIEUX

Les caractéristiques principales du tender sont les suivantes :

<u>Capacité</u> - eau	35,3 m ³
combustible :	
charbon menu	12,800 t.
briquettes	1,400 t.
<u>Nombre d'essieux</u>	5
<u>Diamètre des roues</u>	1050 mm. (avec bandage de 90 mm.)
<u>Poids à vide</u>	35,5 t.
<u>Poids en charge</u> (avec chargement et outillage)	85,600 t.
<u>Poids par essieu :</u>	
1 ^{er} essieu	17,600 t.
2 ^{ème} d°	17,600 t.
3 ^{ème} d°	16,800 t.
4 ^{ème} d°	16,800 t.
5 ^{ème} d°	16,800 t.
<u>Longueur entre tampons</u>	9080 mm.

Le diagramme N° 05-LP 184 ci-joint en donne l'aspect général, ainsi que les coupes longitudinales et transversales.

Dispositions générales -

La construction du tender est caractérisée par l'emploi de tous les moyens susceptibles d'utiliser au maximum la place disponible, afin de ne pas dépasser la longueur permise par les ponts tournants et les installations de dépôt. Par ailleurs, le tender étant très ramassé sur lui-même et le poids par mètre courant imposant ses limites, on a été conduit à faire largement appel au procédé de construction par soudure qui permet l'allègement maximum.

Caisse et châssis - Le fond de la caisse et les deux longerons du châssis sont étroitement associés par des entretoises en tôle formant caissons transversaux. L'espace disponible entre les roues est utilisé au maximum pour accroître la capacité en eau. Cette particularité est une des caractéristiques essentielles du tender; elle a pu être obtenue grâce à l'absence de bogies, la soute à eau descendant très bas entre les longerons.

Les extrémités des longerons font corps avec les caissons d'attelage AV et AR confectionnés également en tôle soudée. Au droit des principales entretoises du châssis s'élèvent les cloisons transversales ajourées de la caisse exécutées au moyen de larges bandes soudées bord à bord.

Ces cloisons comportent les échancrures appropriées à la mise en place de la soute à charbon.

Il est prévu une soute à briquettes semblable à celle expérimentée sur le tender Etat de 32 m³ et qui permet le chargement à la benne de ce combustible. Ce mode de chargement, considérablement plus rapide que celui qui consiste à ranger les briquettes à la main, n'est possible qu'avec une soute de ce genre. L'espace réservé aux briquettes permet d'en emmagasiner 1400 kg. en vrac.

A la partie supérieure et à l'arrière de la caisse à eau sont disposés des coffres spacieux destinés aux égrès, l'appareil doseur automatique des matières désincrustantes et les prises d'eau. Ces dernières sont pourvues de couvercles commandés à distance depuis la plateforme avant.

Trains de roues - Le train de roues est constitué par 5 essieux appartenant à un même châssis rigide, sans bogie, permettant une construction légère du type classique à 2 longerons, qui évite le poids du châssis et des entretoises d'appui des bogies. L'ensemble des 5 essieux pourra s'inscrire grâce à un jeu latéral de 10 mm. donné aux essieux extrêmes, avec rappel élastique de ces essieux. A ce point de vue, le nouveau tender se rapproche des tenders anglais qui, comme on le sait, ne comportent pas l'emploi de bogies.

Les essieux montés sont à fusées extérieures et boîtes à rouleaux ou à graissage mécanique. Les pièces en acier moulé de ces boîtes sont toutes de même type; elles seront simplement exécutées avec ou sans les oreilles servant de points d'attache aux dispositifs de rappel transversal des essieux, selon qu'elles équipent les essieux extrêmes ou intermédiaires. Tous les organes mobiles de la suspension sont articulés sur couteaux, et non sur des axes, exactement alignés et garantissant la plus grande sensibilité sans aucun graissage.

Les roues ont un diamètre de 1,050 m.

Prises d'eau - Les couvercles de prises d'eau peuvent être actionnés à distance.

Une disposition nouvelle des clapets conduisant l'eau d'alimentation à la locomotive permet de procéder à l'entretien de leurs portées et à celui de leurs sièges au prix d'un démontage facile effectué de l'extérieur, sous la seule condition que la caisse à eau ait été vidée au préalable.

Freinage - Chaque roue est freinée par deux sabots doubles mûs par une timonerie identique en son principe à celle des locomotives 232 R et S et commandée par deux cylindres à frein faisant corps avec le caisson d'attelage AV.

Le frein à main agit sur la totalité des sabots. La timonerie a été calculée pour permettre éventuellement d'élever le coefficient de freinage à 180 % et toutes dispositions sont prévues pour permettre la mise en place d'appareils de freinage en fonction de la charge ou de la vitesse, ou simultanément.

Chargeur mécanique - Le fond de la soute est étudié pour admettre à volonté, soit le stoker HT₁, soit le stoker à plus grand débit HT.

La plateforme AV est disposée de façon à permettre éventuellement le chargement à la main. Il suffit en pareil cas de remplir toujours la soute complètement au départ, en sorte que le charbon arrive par le jeu naturel de la pesanteur à portée de la pelle sur la plus grande partie du parcours à prévoir sans que l'emploi d'aucun pousseur de charbon paraisse nécessaire.

Conditions d'exécution - Bien qu'assez délicate du fait qu'elle comporte de très importants travaux de soudure, la construction de tenders de ce modèle ne présente pas de difficulté supérieure à celle que l'industrie est accoutumée de rencontrer.

Une simplification est cependant à noter par rapport à la construction qui était jusqu'à présent classique; elle provient de l'absence presque totale de moulages en acier. Seuls les corps de roues et de boîtes sont en acier moulé.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du 30 juin 1943

VI - Rapport sur l'évolution de la trésorerie et
l'exécution du budget au cours du premier
trimestre 1943.-

63
15

2ème tirage

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

CONSEIL D'ADMINISTRATION

du 30 JUIN 1943

(Question N° 16)

RAPPORT DU PREMIER TRIMESTRE 1943

sur la situation budgétaire et financière de la S.N.C.F.

TRAITS CARACTÉRISTIQUES DU TRIMESTRE (Page 1)

- 1^{ère} PARTIE - EXÉCUTION DU BUDGET D'EXPLOITATION (pages 2 à 14)
- 2^e PARTIE - EXÉCUTION DU BUDGET D'ÉTABLISSEMENT (pages 15 à 19)
- 3^e PARTIE - ÉVOLUTION DE LA TRÉSORERIE (pages 20 à 26)

ANNEXES

R A P P O R T
DU 1^{er} TRIMESTRE 1943 SUR LA SITUATION BUDGETAIRE
ET FINANCIERE DE LA S.N.C.F.

TRAITS CARACTERISTIQUES DU TRIMESTRE

Les recettes et les dépenses d'exploitation de la S.N.C.F. pour le 1^{er} trimestre 1943 avaient été évaluées respectivement à 6.787 M.8 et à 6.910 M.7. Par rapport aux prévisions initiales, les recettes font ressortir une plus-value de 528 M.1 et les dépenses accusent un dépassement de 184 M.1. Dans l'ensemble, les résultats d'exploitation sont en excédent de 221 M.1, alors que les estimations laissaient entrevoir un déficit de 122 M.9.

Cette évolution favorable, qui a pu se produire malgré l'absence de tout versement de la part des autorités d'occupation au titre des prestations de matériel S.N.C.F., est due essentiellement au développement du trafic voyageurs car les recettes du trafic marchandises ne dépassent passablement les prévisions, en raison de l'aggravation de la situation générale et de la pénurie croissante de matériel roulant.

Les dépenses d'exploitation proprement dites sont très voisines des estimations initiales rectifiées en février pour tenir compte des mesures prises en faveur du personnel à la suite de l'allongement de la durée du travail. Les dépenses de travaux et les versements effectués au compte de la provision pour travaux différés sont supérieurs, dans l'ensemble, aux prévisions initiales, en raison de la hausse des prix.

L'excédent enregistré, compte tenu des versements du Trésor au titre de l'indemnité compensatrice, est sensiblement égal à celui de la période correspondante de l'an dernier.

- 2 -

1^e P A R T I E

EXECUTION DU BUDGET D'EXPLOITATION

OBSERVATIONS PRELIMINAIRES

Les chiffres qui figurent dans le présent compte-rendu sont les cumuls des résultats comptables pour les mois de janvier et février et des résultats approchés pour mars. Ils ne constituent donc que des évaluations, bien qu'ils soient très voisins de la réalité.

SECTION I

RENSEIGNEMENTS STATISTIQUES CONCERNANT LE TRAFIC,
L'EFFECTIF DU PARC ET LES PARCOURS

1^o) Trafic et Parc

A — VOYAGEURS

Le trafic voyageurs a continué de progresser sensiblement au cours du premier trimestre de 1943 ainsi qu'en témoigne le tableau suivant :

	1 ^{er} TRIMESTRE 1942	1 ^{er} TRIMESTRE 1943	VARIATION 1943/1942 %
1 ^o) <u>Trafic des grandes lignes et des lignes secondaires :</u>			
Nombre de voyageurs	52 ^M 5	75 ^M 5	+ 43,8
Distance moyenne parcourue	50K3	62K5	+ 5,4
Nombre de voyageurs-kilomètres	3.111 ^M	4.715 ^M	+ 51,6
2 ^o) <u>Trafic de la banlieue parisienne (zone du Comité)</u>			
Nombre de voyageurs	66M4	75M2	+ 13,3
Distance moyenne parcourue	15K1	15K1	"
Nombre de voyageurs-kilomètres	1.002M5	1.133M3	+ 13,1
3 ^o) <u>Ensemble</u>			
Nombre de voyageurs	118M9	150M7	+ 26,7
Distance moyenne parcourue	34K6	3K9	+ 12,1
Nombre de voyageurs-kilomètres	4.113M5	5.848M3	+ 42,2

Le développement du trafic sur les grandes lignes est dû principalement à l'augmentation de la charge moyenne des trains. Celle-ci est passée, en effet, à 346 voyageurs pendant le 1^{er} trimestre 1943, contre 248 pendant la période correspondante de 1942, accusant ainsi une hausse de 41 %.

En ce qui concerne les trains de banlieue, le nombre de voyageurs par train ressort à 414 pendant le premier trimestre 1943 contre 378 pendant la période correspondante de 1942, en augmentation de 10 %.

B - TRAFFIC MARCHANDISES

Ainsi que le montre le tableau ci-après, le trafic marchandises du 1^{er} trimestre 1943 exprimé en tonnes-kilomètres, n'est en recul que de 3,5 % sur celui du 1^{er} trimestre 1942, malgré les réductions importantes subies par notre parc de wagons :

	1 ^{er} TRIMESTRE 1942	1 ^{er} TRIMESTRE 1943	VARIATION 1943/1942
Nombre de tonnes transportées	24 ^M	23 ^M 7	- 1,3
Distance moyenne parcourue	273.6	287.6	- 2,2
Nombre de tonnes kilométriques	6.567 ^M	6.340 ^M	- 3,5
Charge utile d'un train	189 T	169 T	- 10,6

Le nombre moyen de wagons qui ressortait à 237.207 au cours du premier trimestre 1942 n'est plus que de 201.683 pendant la période correspondante de 1943, accusant ainsi une baisse de 15 %.

Au total, y compris les wagons étrangers à la S.N.C.F. (wagons particuliers, des Compagnies secondaires, des Réseaux étrangers et, notamment, de la Reichsbahn) et compte tenu du pourcentage d'immobilisation, l'effectif des wagons utilisés dans le trafic commercial (1) a accusé une baisse de 17 % sur l'année dernière (164.000 contre 197.500) alors que le nombre des wagons chargés (1.950.000 contre 2.180.000) n'est en recul que de 10,6 %. Cette chute étant inférieure à celle du parc, on en déduit que le rendement moyen des wagons fait ressortir une amélioration de 8 % qui, ajoutée à l'augmentation du chargement des wagons (12 T. 15 contre 11 T. 01 soit +10,3 %), compense en partie la baisse constatée.

Le tonnage transporté au cours du 1^{er} trimestre 1943 est en recul de 1,3 % seulement sur celui de la période correspondante de l'année dernière, du fait de la réduction subie par le trafic en février 1942. D'autre part, le parcours moyen de la tonne est en recul de 2,2 % et le trafic total n'a pas dépassé 6.340 M. de T.Km. contre 6.567 M. de T.Km., accusant une baisse de 3,5 %.

(1) Le trafic non commercial a nécessité l'utilisation d'un nombre de wagons dépassant de 50 % celui du premier trimestre 1942. par rapport à la même période, le matériel de la Reichsbahn en circulation sur nos lignes est passé de 20.407 à 53.677 unités.

Les graphiques figurant à l'Annexe I représentent l'évolution du nombre des voyageurs-kilomètres, des tonnes-kilomètres et de ces deux éléments totalisés, depuis le 1^{er} janvier 1942.

22) Parcours des trains et des machines

A) PARCOURS DES TRAINS

Les parcours des trains, particulièrement ceux des trains de marchandises, sont en augmentation sensible comme le montre le tableau ci-après :

	1 ^{er} TRIMESTRE 1942	1 ^{er} TRIMESTRE 1943	% DE VARIATIONS 1943 PAR RAPPORT A 1942
	<i>en milliers de km.</i>		
Trains de voyageurs	15.224	16.349	+ 7,4
Trains de marchandises et assimilés	39.466	43.456	+ 10,1
<i>Ensemble</i>	54.710	59.805	+ 9,3

L'augmentation enregistrée par les parcours des trains de voyageurs est la conséquence des nouvelles relations créées à la suite des événements de novembre 1942 et de la suppression, à dater du 1^{er} mars dernier, de la ligne de démarcation.

En ce qui concerne les trains de marchandises, la progression des parcours résulte d'une part, de l'augmentation du volume total des transports et, d'autre part, de l'allègement des trains nécessité par la livraison à la Reichsbahn d'un certain nombre de machines lourdes ainsi que d'un ensemble de mesures prises pour accroître le rendement du matériel.

B) PARCOURS DES MACHINES

Le tableau ci-dessous compare les parcours de machines par mode de traction au cours des deux premiers trimestres de 1942 et de 1943 :

	1 ^{er} TRIMESTRE 1942	1 ^{er} TRIMESTRE 1943	% DE VARIATIONS 1943 PAR RAPPORT A 1942
	<i>en milliers de km.</i>		
Traction à vapeur	62.745	67.684	+ 7,9
Traction électrique	15.322	16.803	+ 9,7
Autorails (comptés pour moitié)	213	87	- 59,2
<i>Ensemble</i>	78.280	84.574	+ 8,-

La proportion des parcours en traction électrique par rapport aux parcours totaux ressort à 19,87 % contre 19,57 % l'année dernière.

L'augmentation des parcours de machines est proportionnellement moins forte que celle des parcours des trains en raison de la diminution des parcours de manœuvres et des efforts faits pour réduire les parcours haut-le-pied.

C) PARCOURS MOYEN JOURNALIER DU MATÉRIEL MOTEUR

La réduction de notre parc de locomotives à vapeur (1) jointe à l'allongement des parcours, a entraîné une amélioration de rendement de notre matériel moteur. En effet, le parcours journalier moyen s'est relevé à 79 Km.8 pour le 1^{er} trimestre 1943 contre 65 Km.9 pour la période correspondante de 1942. Il y a lieu de noter que ce résultat a été acquis malgré une baisse de la valeur technique de notre parc, provoquée par la remise en service de 900 machines anciennes. Cette mesure a été rendue nécessaire pour compenser en partie les prélèvements de la Reichsbahn (4.383 locomotives en moyenne se trouvaient en territoire allemand pendant le premier trimestre 1943, contre 2.877 au cours de la même période de 1942).

Le parcours journalier moyen des locomotives électriques, dont le parc est d'une stabilité beaucoup plus grande, se maintient aux environs de 150 Km.

SECTION II

RECETTES

Les recettes du 1^{er} trimestre 1943 sont résumées dans le tableau ci-dessous et comparées aux prévisions budgétaires initiales. Celles-ci ont, d'ailleurs, été rectifiées pour tenir compte de la majoration de 10 % intervenue le 1^{er} février dernier sur les tarifs de colis postaux et de petits colis.

(1) Le parc moyen du premier trimestre 1942 s'élevait à 10.579 unités contre 10.039 dans le premier trimestre 1943. La diminution ressort à 540 unités.

RECETTES DU PREMIER TRIMESTRE

(EN MILLIONS DE FRANCS)

	1942	1943		DIFFERENCE ENTRE LES RESULTATS ET LES PREVISIONS	
		Prévisions	Résultats	Montant	%
RECETTES DU TRAFIC					
Voyageurs	1.240,-	1.678,1	2.214,3	+ 427,2	+ 23,9
Marchandises	2.850,-	2.890,9	2.982,3	+ 75,4	+ 2,6
Recettes sur exercices clos	34,4	4,1	4,1	"	"
Redevance de la poste	70,-	65,-	65,-	"	"
Total des recettes du trafic	4.194,4	4.763,1	5.265,7	+ 502,6	+ 10,6
RECETTES HORS TRAFIC					
Produits du domaine et loca- tions de terrains	26,4	24,7	27,2	+ 2,5	+ 10,-
Règlements de communauté, locations et échanges de matériel	47,5	50,4	51,6	+ 1,1	+ 2,2
Ventes d'énergie électrique	7,-	17,1	17,6	+ 0,5	+ 3,-
Divers	6,-	6,4	10,-	+ 3,6	+ 56,3
Total des recettes hors trafic	86,9	98,6	106,3	+ 7,7	+ 7,8
RECETTES MILITAIRES					
Transports	1.079,8	1.000,-	1.230,-	+ 230,-	+ 23,-
Privation de jouissance et ré- paration du matériel roulant	"	600,-	"	- 600,-	"
Total des recettes militaires	1.079,8	1.600,-	1.230,-	- 370,-	- 23,1
Indemnité due par le Trésor	502,5	326,1	713,9	+ 387,8	+ 118,9
TOTAL DES RECETTES	5.863,6	6.787,8	7.315,9	+ 528,1	+ 7,8

Recettes voyageurs. - Les recettes voyageurs dépassent de 427 millions en chiffres ronds les prévisions initiales. Par rapport à la période correspondant de 1942 elles font, à égalité de tarifs, ressortir une hausse de 45% alors que les parcours des trains n'ont été augmentés que de 7,39%. La fréquentation moyenne s'est donc accrue dans une proportion très importante. Ces résultats sont dus à l'assouplissement à dater du 1^{er} mars des conditions de franchissement de la ligne de démarcation dont l'influence sur les recettes s'est fait sentir dès le milieu de février, en raison de la possibilité offerte aux voyageurs de louer leurs places 15 jours à l'avance et, par contraste avec l'an dernier, à la clémence de la température.

Recettes marchandises. - Les recettes marchandises sont supérieures de 75 M. aux prévisions rectifiées et dépassent également celles de la période correspondante de l'année dernière. Cette évolution est due essentiellement à l'augmentation considérable du trafic des petits colis et des colis postaux (auxquels a été appliquée à la date du 1^{er} février une hausse de tarifs de 10% dont le produit peut être évalué à 16 M. environ pour février et mars) tandis que le trafic par charges complètes a accusé un recul qui s'est accentué sensiblement dans le courant de mars en raison de la pénurie toujours croissante de matériel roulant. Ce recul a eu pour effet de ramener l'ensemble des recettes afférentes à ce dernier mois à un niveau inférieur à celui de mars 1942.

Recettes sur exercice clos. - L'essentiel de ces recettes qui s'élèvent à 4 M.l seulement, est relatif aux transports de l'armée française et aux redevances versées par diverses administrations au titre des facilités de circulation dont bénéficient certains fonctionnaires.

Redevance de la Poste. - Le premier acompte trimestriel dû par l'Administration des P.T.T. n'a pas encore été versé à la S.N.C.F. Il en est fait état, néanmoins, et son montant a été évalué au quart des recettes totales prévues initialement à ce titre dans le Budget de 1943. Cette somme n'est plus en rapport avec la hausse enregistrée par nos prix de revient depuis l'établissement du budget. Il sera tenu compte de cette hausse dans la révision budgétaire d'avril.

Recettes hors trafic. - Tous les postes sont en augmentation par rapport aux prévisions : les produits du domaine en raison de l'accroissement du chiffre d'affaires des buffets; le produit des ventes d'énergie électrique en raison, non d'une progression des fournitures de courant qui ont diminué, mais d'une hausse du prix de l'énergie cédée aux tiers et de la modification des contrats passés avec l'U.P.E.P.O.

L'augmentation du poste "Divers" provient surtout de la prise en compte de taxes de factage dont le remboursement est dû, mais n'a pas été demandé.

Recettes provenant des autorités d'occupation

a) Transports

Les recettes enregistrées augmentent constamment depuis quelques mois en raison de l'importance des transports allemands. Aussi, dépassent-elles sensiblement les prévisions sur lesquelles elles font ressortir une plus-value de 230 M., soit 23 %.

Il y a d'ailleurs lieu de noter que les recettes en question ne concernent pas les transports de troupes allemandes et italiennes en zone sud, les discussions engagées à ce sujet n'ayant pas abouti au cours du premier trimestre. D'autre part, on remarquera que les versements afférents aux transports de la zone occupée interviennent avec un assez long retard (2 mois environ). C'est ainsi que pour le premier trimestre, seuls les transports de janvier et de février ont été réglés.

b) Indemnités pour privation de jouissance et frais de réparation du matériel retenu à l'étranger

Rien ne permet de prévoir un règlement rapide de la question. Il y a lieu toutefois de signaler qu'au courant du mois de mai, le Ministre des Communications du Reich a fait connaître son intention de verser à la S.N.C.F. des acomptes en attendant que soit arrêté dans ses détails le régime définitif.

Indemnité compensatrice due par le Trésor

La S.N.C.F. a encaissé le premier quart de l'indemnité qu'elle a réclamée, conformément aux dispositions de l'article 18 de la Convention du 31 août 1937, en raison du retard apporté par le Gouvernement à la mise en application des mesures tarifaires proposées par la S.N.C.F. pour assurer son équilibre budgétaire.

La recette perçue à ce titre et qui se monte à 713 M. est supérieure de 387 M. aux prévisions. Celles-ci, en effet, ne tenaient pas compte de la majoration complémentaire de 15 % des tarifs marchandises réclamée le 13 janvier par la S.N.C.F., et dont la mise en vigueur était prévue pour le 1^{er} février.

SECTION III - DEPENSES

Les dépenses d'exploitation proprement dites (Chap. I à V) du 1^{er} trimestre 1943 classées en grandes catégories, sont présentées dans le tableau ci-dessous et comparées aux résultats de 1942 et aux prévisions rectifiées pour tenir compte des conséquences de l'allongement de la durée du travail.

DEPENSES D'EXPLOITATION PROPREMENT DITES DU 1^{er} TRIMESTRE
(EN MILLIONS DE FRANCS)

	1942	1943		DIFFERENCES ENTRE LES RESULTATS ET LES PREVISIONS	
		Prévisions	Résultats	Montant	%
<u>DEPENSES NORMALES</u>					
a) Personnel	20517,2	3211,1	3233,1	+ 22,-	+ 0,7
b) Charges patronales	453,9	523,2	527,5	+ 4,3	+ 0,8
c) Combustibles, carburants et énergie électrique	513,2	669,8	648,4	- 21,4	- 3,2
d) Travaux	381,-	655,4	581,2	- 74,2	- 11,3
e) Dépenses diverses	422,8	522,1	554,-	+ 31,9	+ 6,1
f) Crédits pour frais généraux et charges patronales	- 91,5	- 108,5	- 111,6	- 3,1	- 2,9
Total des dépenses normales	4196,6	5473,1	5432,6	- 40,5	- 0,7
<u>DEPENSES DE GUERRE</u>					
a) Personnel	77,6	111,2	104,4	- 6,8	- 6,1
b) Allocations aux mobilisés et agents détachés en Allemagne	89,3	120,3	113,4	- 15,9	- 12,3
c) Charges patronales	59,2	68,8	67,7	- 1,1	- 1,6
d) Travaux	105,5	162,4	136,3	- 26,1	- 16,1
e) Dépenses diverses	59,6	30,6	50,8	+ 20,2	+ 66,-
Total des dépenses de guerre	391,2	502,3	472,6	- 29,7	- 5,9
TOTAL DES DEPENSES D'EXPLOITATION PROPREMENT DITES (Chap. 1 à 7)	4587,8	5975,4	5905,2	- 70,2	- 1,2

a) Personnel - Allocations aux mobilisés

Dans l'ensemble, les dépenses normales du personnel ont été à peine supérieures aux prévisions initiales rectifiées pour tenir compte de certains éléments nouveaux.

Le S.N.C.F. a dû faire face à des charges qui n'étaient pas prévues lors de l'établissement du budget initial : mesures prises en faveur du personnel à la suite de l'allongement de la durée de travail; relèvement des indemnités de déplacement; conséquences découlant pour le Chemin de fer de l'occupation de la France entière, de la reprise de l'exploitation de la zone côtière Nord et de l'intensification des destructions dues à des actes de guerre ou de sabotage; élévation du taux de morbidité du personnel; etc... Le nombre des agents en service au 31 mars est sensiblement inférieur à l'effectif en service au 31 décembre 1942 bien que, malgré les compressions, il dépasse les besoins réduits par l'allongement de la durée du travail.

Le tableau ci-dessous en montre l'évolution :

	PERMANENTS EN SERVI CE P	MOBILISÉS, PRISONNIERS OU DÉTACHÉS EN ALLEMAGNE M	ENSEMBLE DU PERSONNEL PERMANENT P + M	AUXILIAIRES ET RETRAITÉS RAPPELÉS A	ENSEMBLE P+M+A	TOTAL DES AGENTS EN SERVI CE P+A
31 août 1939	448.058	"	448.058	17.249	465.307	465.307
31 décembre 1939	354.575	87.500	442.375	30.413	472.788	385.288
30 avril 1940	346.060	91.330	437.440	56.244	495.684	404.304
31 août 1940 (1)	374.734	34.696	409.630	20.530	430.160	395.264
31 décembre 1940	374.006	23.582	398.488	34.715	433.203	409.621
31 décembre 1941	389.434	19.372	386.806	33.032	426.838	407.466
31 décembre 1942	362.463	21.069	383.522	50.769	434.291	418.232
31 mars 1943	359.270	25.050	384.320	48.480	431.800	408.750

(1) A partir d'août 1940, les agents de la Sous-Direction de Strasbourg (environ 26.000) ne sont plus repris dans la statistique.

La chute de l'effectif du cadre permanent se poursuit. En effet, d'une part, le recrutement est toujours limité par la situation du marché du travail; d'autre part, si la cadence des mises à la retraite reste inférieure à la normale, le nombre des révocations pour vols ne cesse de s'accroître.

Au cours du premier trimestre, les effectifs réels sont cependant demeurés supérieurs aux prévisions comme l'indique le tableau ci-dessous :

	EFFECTIFS PRÉVIS	EFFECTIFS RÉELS	DIFFÉRENCE
Administration Générale	7.453	7.707	+ 254
Exploitation	147.151	154.517	+ 7.366
Traction	149.580	148.669	- 911
Voie	98.180	93.872	- 1.278
Economats	1.944	1.995	+ 51
Services médicaux et sociaux	1.070	1.018	- 52
Ensemble	405.336	410.778	+ 5.430

Par rapport à 1942, l'accroissement des dépenses de personnel est très important (770 M. environ, soit 28,5 %) du fait des modifications apportées aux éléments entrant dans la rémunération des agents et de l'augmentation de la durée du travail qui entraîne le paiement d'heures supplémentaires.

b) Charges patronales

Les charges patronales demeurent, dans l'ensemble, très voisines des prévisions. Le léger dépassement constaté est dû au relèvement du taux des cotisations versées à la Caisse de Prévoyance et à l'augmentation des indemnités de zone pour certaines régions. L'incidence de ces dispositions a été atténuée par la réduction des charges afférentes aux agents détachés en Allemagne.

Par rapport à 1942, les charges patronales sont en hausse de 73 M.6 en raison de l'application des mesures mentionnées ci-dessus auxquelles s'ajoutent des dépenses supplémentaires dues à l'augmentation des indemnités spéciales temporaires allouées aux retraités, au développement des services sociaux et au versement, aux agents détachés en Allemagne, d'indemnités qui n'avaient pas d'équivalent en 1942.

c) Combustibles, carburants, énergie électrique

Les dépenses sont inférieures de 21 M. aux prévisions. Certains facteurs agissant en sens divers ont contribué à cette évolution.

Le relèvement des prix du charbon est entré en vigueur plus tard qu'on ne l'escomptait; les parcours haut-le-pied, en renfort et en adjonction ont été inférieurs aux prévisions. Mais le jeu de ces éléments a été partiellement compensé par l'augmentation des parcours, le relèvement du prix du courant électrique et l'augmentation de la consommation kilométrique de charbon.

Par rapport à 1942, ces dépenses accusent une progression de 135 M.

Le tableau ci-dessous permet de comparer les dépenses moyennes de combustible ou d'énergie de traction par km. machine en 1943 à celles de 1942 ainsi qu'aux prévisions budgétaires :

	1942	1943	
		Prévisions	Résultats
Traction à vapeur	7 ^f 30	9 ^f 39	8 ^f 58
- électrique	3,41	3,75	4,02
Tous modes de traction	6,54	8,29	7,66

a) Travaux

Les travaux continuent d'être entravés fortement par la pénurie de main-d'oeuvre et de matières premières à laquelle s'ajoutent depuis quelque temps les conséquences d'actes de guerre ou d'alertes aériennes qui réduisent de plus en plus la capacité de production de nos ateliers. Aussi le volume des travaux ressort-il à un niveau très inférieur aux prévisions.

Dans ces conditions, nous avons dû aviser la Reichsbahn que la situation ne nous permettait plus d'assurer l'exécution du programme envisagé en ce qui concerne le matériel retenu à l'étranger.

L'économie résultant de ces retards est largement compensée par l'incidence de la hausse des prix.

Dans l'ensemble, les dépenses normales d'entretien du matériel roulant sont inférieures de 116 M. aux prévisions et dépassent de 127 M. celles de 1942; les dépenses de guerre sont inférieures de 58 M. aux prévisions et supérieures de 19 M. à celles de l'année dernière.

Les dépenses normales de la voie dépassent, au contraire, de 43 M. les prévisions budgétaires. En effet, si la pénurie de matières premières oblige à réduire les travaux de renouvellement, l'entretien a pu être poussé activement par suite de la clémence de la température.

Par rapport à l'année dernière, ces dépenses accusent une progression de 74 M.

Quant aux dépenses de guerre, elles ont doublé par rapport aux prévisions et font ressortir une augmentation sensiblement du même ordre sur l'année dernière.

La réduction du volume des travaux trouve sa contrepartie dans l'accroissement de la provision pour travaux différés pour l'établissement de laquelle on a dû également tenir compte de la hausse des prix. Aussi le montant de cette provision fait-il apparaître une augmentation de 264 M. sur les estimations et de 14 M. seulement par rapport à l'année dernière.

e) Dépenses diverses

Les dépenses diverses dépassent de 32 M. les prévisions.

Les contributions payées par la S.N.C.F. se sont accrues par suite du développement du trafic; les dépenses de manutention et de factage ont été également plus importantes pour la même raison, notamment en ce qui concerne les petits colis. D'autre part, la gestion des centres de livraison créés dans certaines grandes villes, en raison des circonstances, s'est révélée assez onéreuse. Enfin, en ce qui concerne les dépenses de guerre, on relève une augmentation sensible pour les travaux de défense passive. Seules, les dépenses de coordination font ressortir une réduction sur les prévisions.

Par rapport à l'année dernière, les dépenses sont en augmentation de 132 M. Cette augmentation est due, en ce qui concerne les contributions, à la suppression, à dater du 1er mars 1942, d'exonérations de taxes dont bénéficiaient certains transports, et, en ce qui concerne les dépenses de manutention et de factage, à la majoration du prix de base des contrats, abstraction faite du développement du trafic.

Autres dépenses d'exploitation.

Ces dépenses peuvent se détailler ainsi :

	1942	1943		DIFFERENCE PAR RAPPORT A 1942	
		Prévisions	Résultats	Montant	%
Provision pour travaux différés	508,2	266,2	522,5	+ 14,3	+ 2,8
Fonds de renouvellement { 1er élément	22,6	24,1	24,1	+ 1,5	+ 6,6
{ 2e élément	467,5	546,5	546,5	+ 79,-	+ 16,9
Charges financières	102,-	96,5	96,5	- 5,5	- 5,4
	1.100,3	935,3	1.169,6	+ 89,3	+ 8,1

Le gonflement de la provision pour travaux différés a été commenté ci-dessus.

La dotation du fonds de renouvellement est conforme aux prévisions. Mais elle dépasse de 79 M. celle de l'année dernière. Le pourcentage à prendre sur l'annuité théorique de base a été porté, en effet, de 50 à 60 %.

Les charges financières n'appellent pas de commentaires particuliers.

Total des dépenses d'exploitation

L'ensemble des dépenses d'exploitation du premier trimestre se résume de la manière suivante :

	PREVISIONS	RESULTATS	DIFFERENCES ENTRE RESULTATS ET PREVISIONS	
			Montant	%
Dépenses d'exploitation proprement dites	5.975,4	5.905,2	- 70,2	- 1,2
Autres dépenses d'exploitation	935,3	1.189,6	+ 254,3	+ 27,2
	6.910,7	7.094,8	+ 184,1	+ 2,7

SECTION IV - RESULTATS D'ENSEMBLE DU 1^{er} TRIMESTRE

A la date du 31 mars 1943, la situation du compte d'exploitation est, approximativement, la suivante :

	PREVISIONS	RESULTATS
RECETTES		
Recettes du trafic	4.698,1	5.280,7
Redevance de la poste	65,-	65,-
Recettes diverses	98,8	106,3
Recettes { Transports	1.000,-	1.230,-
allemandes { Matériel retenu à l'étranger	820,-	"
Indemnités dues par le Trésor	328,1	713,9
Ensemble des Recettes	6.787,6	7.515,9
DEPENSES		
Dépenses d'exploitation proprement dites (Chap. I à V)	5.975,4	5.905,2
Fonds de renouvellement, charges financières, provision pour travaux différés	935,3	1.189,6
Total des dépenses	6.910,7	7.094,8
EXCEDENT	"	221,1
ou		
DEFICIT	122,9	"

Le résultat d'exploitation accuse un excédent de 221 M. 1 alors que les prévisions faisaient envisager un déficit de 122 M. 9. Cette évolution favorable s'est produite grâce à la progression du trafic voyageurs et malgré le non versement de recettes à provenir de la Reichsbahn.

En ce qui concerne les dépenses, il y a lieu de s'attendre à de nouvelles hausses de prix dont les incidences peuvent être lourdes.

Dans ces conditions, il serait imprudent de tirer des conclusions trop optimistes de l'examen des résultats du premier trimestre, comparables dans l'ensemble à ceux de l'exercice 1942 dont la clôture accuse un équilibre rigoureux.

Les tableaux III et IV ci-après permettent de comparer respectivement les recettes et les dépenses du premier trimestre 1943, d'une part, aux prévisions budgétaires initiales, d'autre part, aux résultats correspondants de 1942. L'annexe N° 2 récapitule, en outre, par chapitre de la nomenclature budgétaire, l'ensemble des recettes et des dépenses du premier trimestre.

Les graphiques figurant à l'annexe n° 3 permettent de suivre le mouvement des dépenses au cours des premiers trimestres 1942 et 1943.

DEPENSES D'ETABLISSEMENT

Le présent compte rendu, consacré à l'exécution du budget des dépenses d'établissement au cours du premier trimestre 1943, fait état des dépenses comptables jusqu'à fin février et des résultats approchés pour le mois de mars 1943.

Les stades successifs de l'exécution des dépenses d'établissement à la date des 31 décembre 1942 et 31 mars 1943, sont indiqués dans le tableau ci-dessous pour chacun des programmes envisagés (programme quinquennal, programme spécial d'équipement, deuxième programme quinquennal et programme ordinaire) et pour chacune des principales catégories de dépenses :

SITUATION DES DEPENSES D'ETABLISSEMENT AU 31 MARS 1943
(EN MILLIONS DE FRANCS)

CATEGORIES PRINCIPALES DE DEPENSES	CREDITS D'ENGAGE- MENT	ENGAGEMENTS REALISES	CREDITS DE PAIEMENT POUR L'EXERCICE	PAIEMENTS EFFECTUES DEPUIS LE 1-1-1943 JUSQU'AU 31-3-1943	PROJETS PRESENTES (Montant réévalué)	PROJETS APPROUVES	REEVALUATION DU TOTAL DES PROJETS
PROGRAMME QUINQUENNAL							
MATERIEL ROULANT NEUF :							
au 31-12-1942	1.736	1.383	554	"	1.695,-	1.505,-	"
au 31- 3-1943	"	1.383	"	76	1.695,-	1.505,-	1.695,-
MOBILIER ET OUTILLAGE :							
au 31-12-1942	182	98	78	"	178,-	148,-	"
au 31- 3-1943	"	110	"	4	178,-	148,-	178,-
TRAVAUX COMPLEMENTAIRES :							
au 31-12-1942	3.379	1.180	340	"	3.345,-	1.332,-	"
au 31- 3-1943	"	1.265	"	45	3.345,-	1.332,-	3.421,-
ENSEMBLE au 31-12-1942	3.317	2.639	972	"	3.218,-	2.985,-	"
au 31- 3-1943	"	2.778	"	125	3.218,-	2.985,-	5.294,-
PROGRAMME SPECIAL D'EQUIPEMENT							
MATERIEL ROULANT NEUF :							
au 31-12-1942	1.944	376	280	"	1.944,-	1.944,-	"
au 31- 3-1943	"	391	"	13	1.944,-	1.944,-	1.944,-
MOBILIER ET OUTILLAGE :							
au 31-12-1942	70,	13	7	"	75,-	27,-	"
au 31- 3-1943	"	13	"	"	75,-	27,-	75,-
TRAVAUX COMPLEMENTAIRES :							
au 31-12-1942	4.172	1.014	275	"	4.221,-	1.625,-	"
au 31- 3-1943	"	1.045	"	26	4.221,-	1.625,-	4.302,-
ENSEMBLE au 31-12-1942	6.156	1.403	522	"	6.240,-	3.596,-	"
au 31- 3-1943	"	1.454	"	39	6.240,-	3.596,-	6.321,-

(EN MILLIONS DE FRANCS)

TABLEAU III		RESULTATS DE 1942	1943		DIFFERENCE ENTRE LES RESULTATS DE 1943 ET CEUX DE 1942		DIFFERENCE ENTRE LES RESULTATS DE 1943 ET LES PREVISIONS INITIALES	
RECETTES DU PREMIER TRIMESTRE 1943			Prévisions Initiales	Résultats	en valeur	en %	en valeur	en %
RECETTES DU TRAFFIC	Voyageurs	1.240,-	1.787,1	2.214,3	+ 974,8	+ 78,6	+ 127,2	+ 23,9
	Marchandises	2.850,-	2.906,9	2.982,3	+ 132,3	+ 4,6	+ 75,4	+ 2,6
	Recettes sur exercice clos	54,4	4,1	4,1	- 30,3	- 88,8	"	"
	Redevance de la poste	70,-	65,-	65,-	- 5,-	- 7,1	"	"
	Ensemble des recettes du trafic	4.194,4	4.763,1	5.265,7	+ 1.071,3	+ 25,5	+ 502,6	+ 10,6
RECETTES HORS TRAFFIC	Produits du domaine et locations de terrains	28,4	24,7	27,2	+ 0,8	+ 3,-	+ 2,5	+ 10,1
	Règlements de communauté, locations et échanges de matériel	47,5	50,4	51,5	+ 4,-	+ 8,-	+ 1,1	+ 2,2
	Vente d'énergie électrique	7,-	17,1	17,6	+ 10,6	+ 151,4	+ 0,5	+ 2,9
	Divers	8,-	6,4	10,-	+ 4,-	+ 86,6	+ 3,6	+ 56,2
	Total des recettes hors trafic	88,9	98,6	106,3	+ 19,4	+ 22,3	+ 7,7	+ 7,6
RECETTES ALLEMANDES		1.079,8	1.800,-	1.250,-	+ 150,2	+ 13,9	- 370,-	+ 23,1
INDEMNITE COMPENSATRICE		502,5	528,1	713,9	+ 211,4	+ 42,1	+ 387,6	+ 118,9
TOTAL DES RECETTES		5.863,6	6.787,6	7.316,9	+ 1.452,3	+ 24,8	+ 528,1	+ 7,6

TABLEAU IV								
DEPENSES DU PREMIER TRIMESTRE 1943								
DEPENSES NORMALES								
Personnel		2.517,2	3.211,1	3.235,1	+ 715,9	+ 28,4	+ 22,-	+ 0,7
Charges patronales		453,9	583,2	527,5	+ 73,6	+ 16,2	+ 4,3	+ 0,6
Contributions		228,1	285,6	329,7	+ 101,6	+ 44,6	+ 44,1	+ 15,4
Pertes, avaries, et retards		33,2	20,2	29,1	- 4,1	- 12,3	+ 0,9	+ 3,2
Combustibles, carburants et énergie électrique		513,2	669,6	646,4	+ 135,2	+ 26,3	- 21,4	- 3,2
Travaux		231,-	655,-	581,2	+ 200,2	+ 52,5	- 74,2	- 11,3
Dépenses diverses		161,5	208,3	195,2	+ 33,7	+ 20,9	- 13,1	- 6,3
Crédits pour frais généraux et charges patronales		91,5	- 108,5	- 111,6	- 20,1	- 21,9	- 3,1	- 2,9
Total des dépenses normales		4.196,6	5.473,1	5.432,6	+ 1.236,-	+ 29,5	- 40,5	- 0,7
DEPENSES DE GUERRE								
Personnel		77,6	111,2	4,4	+ 26,3	+ 34,5	- 6,8	- 6,1
Allocations aux mobilisés et allo- cations aux agents détachés en Allemagne		89,3	129,3	113,4	+ 24,1	+ 27,-	- 15,9	- 12,3
Charges patronales de guerre		59,2	68,6	67,7	+ 8,5	+ 14,3	- 1,1	- 1,6
Travaux		105,5	182,4	130,6	+ 30,6	+ 29,2	- 28,1	- 16,1
Autres dépenses de guerre		59,6	50,8	50,0	- 8,8	- 14,7	+ 20,2	+ 68,-
Total des dépenses de guerre		391,2	502,3	472,8	+ 81,4	+ 20,8	- 28,7	- 5,9
TOTAL GENERAL DES DEPENSES D'EXPLOITATION PROPREMENT DITES		4.587,8	5.975,4	5.905,2	+ 1.317,4	+ 28,7	- 70,2	- 1,2
Provisions pour travaux différés		506,2	286,2	522,5	+ 14,3	+ 2,8	+ 254,3	+ 94,0
Fonds de renouvellement		480,1	570,6	570,6	+ 80,5	+ 16,4	"	"
Charges financières		102,-	96,6	96,5	- 5,5	- 5,4	"	"
Total		1.100,3	935,3	1.189,6	+ 89,3	+ 8,1	+ 254,3	+ 27,2
TOTAL GENERAL DES DEPENSES		5.688,1	6.910,7	7.094,8	+ 1.406,7	+ 24,7	+ 184,1	+ 2,7

SITUATION DES DEPENSES D'ETABLISSEMENT AU 31 MARS 1943

(EN MILLIONS DE FRANCS)

CATEGORIES PRINCIPALES DE DEPENSES	CREDITS D'ENGAGE- MENT	ENGAGEMENTS REALISES	CREDITS DE PAIEMENT POUR L'EXERCICE	PAIEMENTS EFFECTUES DEPUIS LE 1-1-1943 JUSQU'AU 31-3-1943	PROJETS PRESENTES (Montant r��valu��)	PROJETS APPROUVES	REEVALUATION DU TOTAL DES PROJETS
<u>2^E PROGRAMME QUINQUENNAL</u>							
MATERIEL ROULANT NEUF :							
au 31-12-1942	386	"	38	"	386,-	388,-	"
au 31- 3-1943	"	17	"	"	388,-	388,-	388,-
TRAVAUX COMPLEMENTAIRES :							
au 31-12-1942	800	10	50	"	"	"	"
au 31- 3-1943	"	80	"	"	"	"	800,-
ENSEMBLE au 31-12-1942	1.186	10	88	"	388,-	388,-	"
au 31- 3-1943	"	77	"	"	388,-	388,-	1.188,-
<u>PROGRAMME ORDINAIRE</u>							
MATERIEL ROULANT NEUF :							
au 31-12-1942	1.099	533	252	"	984,-	798,-	"
au 31- 3-1943	"	533	"	10	987,-	798,-	1.119,-
MATERIEL ROULANT AUTRE QUE NEUF, MOBILIER ET OUTILLAGE ET MATERIEL NAVAL :							
au 31-12-1942	1.079	608	314	"	1.023,-	996,-	"
au 31- 3-1943	"	639	"	10	1.044,-	1.014,-	1.138,-
TRAVAUX COMPLEMENTAIRES, LIGNES NOU- VELLES, TRAVAUX DIVERS, PARTICIPA- TIONS FINANCIERES, art. 44, DEPE- SES DE CARACTERE SOCIAL ET INCORPO- RATION AU DOMAINE PUBLIC D'IMMEU- BLES APPARTENANT A LA CAISSE DES RETRAITES :							
au 31-12-1942	1.496	940	450	"	1.412,6	1.148,6	"
au 31- 3-1943	"	1.089	"	8	1.525,6	1.273,6	1.845,2
ENSEMBLE au 31-12-1942	3.674	2.076	1.016	"	3.419,6	2.942,6	"
au 31- 3-1943	"	2.477	"	104	3.556,6	3.085,6	4.102,2
<u>ENSEMBLE DES QUATRE PROGRAMMES</u>							
MATERIEL ROULANT NEUF :							
au 31-12-1942	5.187	2.292	1.104	"	5.011,-	4.635,-	"
au 31- 3-1943	"	2.324	"	99	5.014,-	4.635,-	5.146,-
MATERIEL ROULANT AUTRE QUE NEUF, MOBILIER ET OUTILLAGE ET MATERIEL NAVAL :							
au 31-12-1942	1.331,-	714	360	"	1.276,-	1.171,-	"
au 31- 3-1943	"	984	"	14	1.297,-	1.129	1.391,-
TRAVAUX COMPLEMENTAIRES, LIGNES NOUVELLES, TRAVAUX DIVERS, PARTICI- PATIONS FINANCIERES, art.44, DEPE- SES DE CARACTERE SOCIAL ET INCORPO- RATION AU DOMAINE PUBLIC D'IMMEUBLES APPARTENANT A LA CAISSE DES RETRAI- TES :							
au 31-12-1942	9.847,-	3.124	1.115	"	8.976,6	4.105,6	"
au 31- 3-1943	"	3.478	"	159	9.108,6	4.230,6	10.368,2
ENSEMBLE au 31-12-1942	16.363	6.130	2.618	"	15.265,6	9.911,6	"
au 31- 3-1943	"	6.783	"	272	15.417,6	10.054,6	16.805,2

1°) Crédits d'engagement et engagements réalisés

Au 31 mars 1943, les engagements réalisés, comparés aux crédits d'engagement prévus pour l'exercice, laissent un disponible de 9.579 M.

Cette marge importante est due essentiellement aux difficultés de toutes sortes qui entravent la passation des marchés et des commandes et à la pénurie de matériaux qui met obstacle à l'exécution des travaux; en ce qui concerne ces derniers, elle provient également de l'obligation qui nous est faite par les Autorités d'occupation d'avoir à arrêter certains d'entre eux.

Ce disponible se décompose comme il suit :

A) par programmes :

	programme quinquennal	2.539 M.
	" spécial d'équipement	4.732
2ème	" quinquennal	1.111
"	" ordinaire	1.197
		<hr/>
soit au total :		9.579 M.

b) par principales catégories de dépenses :

matériel roulant neuf	2.863 M.
matériel roulant autre que neuf, mobilier et outillage, matériel naval	347
travaux complémentaires, lignes nouvelles, travaux divers, participations finan- cières, art. 44 et dépenses de caracte- re social	6.969
<hr/>	
ensemble	9.579 M.

2°) Crédits de paiement pour l'exercice - Paiements effectués au
1er janvier au 31 mars 1943

Au 31 décembre 1942, nous avions prévu pour l'exercice 1943 un montant total de dépenses de 2.618 M.
dont :

	pour le programme quinquennal	372 M.
	" " spécial d'équipement	542
" 2ème	" quinquennal	88
"	" ordinaire	1.016
		<hr/>
au total		2.618 M.

à reporter 2.618 M.

Report 2.618,-

Les paiements effectués au cours du premier trimestre sont relativement faibles; ils s'élèvent

à :		M
	pour le programme quinquennal	125,-
	" " " spécial d'équipement .	39,-
	" 2e " quinquennal	4,-
	" " " ordinaire	104,-

272,-

laissant une marge pour les trois autres

trimestres de 2.546,-

La mise en route des travaux ne s'est faite qu'au ralenti par suite des difficultés relevées ci-dessus. Leur exécution ne fait donc que commencer.

3°) Projets présentes - Projets approuvés

Le montant des dépenses prévues par les projets présentes ou approuvées entre l'élaboration du programme budgétaire (Septembre 1942) et la fin de l'exercice (31 décembre 1942), a dû être réévalué au cours du premier trimestre de cette année. Cette réévaluation a fait apparaître une dépense supplémentaire de 152 M. sur le total des projets présentes et de 143 M. sur le total des projets approuvés. Pour un grand nombre de ces projets, les dépenses doivent s'échelonner sur plusieurs exercices.

4°) Réévaluation au total des projets

Dans l'ensemble, les projets réévalués soumis à l'approbation ministérielle et les projets en instance de présentation s'élèvent à un montant total de 16.905 M., y compris une somme de 1.218 M. afférente à des projets différés depuis le 1er janvier 1943 et dont les crédits d'engagement deviennent disponibles.

Abstraction faite de cette somme, les projets qui restent à exécuter représentent au total 15.687 M. et sont en diminution de 678 M. sur les crédits d'engagement prévus au 31 décembre 1942.

5°) Approvisionnement

La difficulté de faire des prévisions chiffrées en ce qui concerne les variations subies par la valeur des Approvisionnements au cours de la période de hausse des prix que nous traversons, nous avait conduits à inscrire en face de ce poste la mention "mémoire" dans notre programme budgétaire du 31 décembre 1942.

Depuis cette date, les stocks accusent, à fin mars 1943, une augmentation de 75 M. ainsi que le montre le tableau ci-dessous qui donne un aperçu des variations enregistrées par leur valeur :

	FIN 1941	FIN 1942	AU 31-3-1943
Approvisionnements-Voie	1.250	1.324	1.358
Combustibles (toutes catégories)	172	148	131
Autres approvisionnements M.T.	2.023	2.387	2.385
<i>Total</i>	<i>3.445</i>	<i>3.859</i>	<i>3.874</i>

En se rapportant au graphique figurant à l'annexe 9, on pourra suivre l'évolution de ces variations depuis 1934.

Les variations enregistrées depuis le début de l'année par la valeur et la quantité des stocks de combustibles Traction, de rails et de traverses sont indiquées dans le tableau suivant :

	VALEUR DES STOCKS (en millions)		%	CONSISTANCE DES STOCKS		%
	au 31-12-42	au 31-3-43		au 31-12-42	au 31-3-43	
Combustibles - Traction	117 ^{M (1)}	155 ^{M (1)}	+ 32	303.180 ^T	394.133 ^T	+ 30
Rails	13 ₂	148	+ 11	809 ^{km}	745 ^{km}	- 8
Traverses	206	20 ₂	- 1	3.344.617 ^t	3.133.023 ^t	- 5

(1) Non compris les combustibles divers (31M. au 31 décembre 1942 et 26M. au 31 mars 1943).

Le graphique de l'annexe n° 10 donne un aperçu de la consommation journalière et du nombre de jours d'approvisionnements en combustibles traction. La consommation journalière qui était de 22.600 T au 31 décembre 1942 n'est plus que de 22.145 T au 31 mars 1943. Depuis l'armistice, le stock, qui était de 66 jours, est tombé à 14 jours à fin janvier, est remonté à 15 jours à fin février et à 18 jours au 31 mars 1943.

En résumé, l'examen de l'exécution du budget des dépenses d'établissement pour le premier trimestre 1943 permet de conclure que les crédits de paiement prévus au 31 décembre 1942 ne seront vraisemblablement pas atteints à la fin de l'exercice en cours. On peut même admettre que nous serons en état de couvrir les variations subies par la valeur des approvisionnements à concurrence de nos disponibilités.

3^e PARTIE

EVOLUTION DE LA TRESDORERIE AU COURS DU PREMIER TRIMESTRE 1943

A - RESSOURCES D'ETABLISSEMENT

(Tableau annexe N° 11 - Rubrique C.4)

Ainsi qu'il a été exposé dans le précédent Rapport, la S.N.C.F. a procédé, en décembre 1942, à une émission d'obligations S.N.C.F. 3 1/2 % 1943 dont le solde, soit 621 millions, a été encaissé le 4 janvier 1943. Aucune émission nouvelle ni aucun remboursement d'emprunts à valoir sur autorisation d'émission n'ont eu lieu au cours du premier trimestre 1943.

Abstraction faite des opérations de conversion proprement dites en cours, lesquelles n'affectent pas, en définitive, le montant des ressources d'établissement, celles-ci se sont donc accrues pendant le trimestre de 621 millions auxquels s'ajoute l'excédent des ressources au 31 décembre 1942 1.242 -

soit ensemble 1.863 millions

D'autre part, les sommes nécessaires à la couverture des dépenses d'établissement de l'exercice 1942, compte tenu de diverses rectifications concernant les exercices antérieurs, s'élèvent à 904 -

L'excédent des ressources d'établissement au 31 mars 1943 ressort à 959 millions (1)

à appliquer :

- aux besoins de l'opération de conversion du 1^{er} janvier 1943, à raison de 728 millions

- au financement des dépenses d'établissement de l'exercice en cours, pour le solde, soit 231 millions (1)

(1) Compte non tenu des avances du Trésor à recevoir au titre des dépenses du plan spécial d'équipement pour l'exercice 1942 qui n'étaient pas encore eximées à fin mars 1943 et dont le montant s'élève à 205 M.

B - OPERATIONS DE CONVERSION ET DE CONSOLIDATION

(Tableau annexe N° 11 - Rubrique D.8)

1°) Conversion du 1er janvier 1942 et remplacement des Bons 5 % 1932/1942 remboursés le 1er mars 1942.

Les paiements effectués au titre de ces opérations, presque totalement réalisées à fin 1942, n'ont porté que sur des montants de faible importance au cours du trimestre; il n'en est fait état dans ce Rapport que pour mémoire.

2°) Conversion du 1er janvier 1943.

Les opérations consécutives à la conversion des obligations 6 % des Réseaux, dont il a été fait mention au précédent Rapport, ont donné lieu, pendant le premier trimestre, aux sorties de fonds suivantes :

- Remboursements	350 millions
- Impôts	232 -
- Soultes de conversion	91 -

Ensemble 663 millions

C - RESSOURCES A COURT TERME

(Tableau annexe N° 11 - Rubriques E.5 et D.7)

Au 31 décembre 1942, le montant des engagements à court terme s'élevait au total à 4.495 millions

se décomposant ainsi :

- Billets	4.457 millions
- Emprunts en compte courant	11 -
- Emprunts par acceptation de traites de fournisseurs	27 -
	<u>4.495 millions</u>

Le tableau ci-après résume, mois par mois, les mouvements survenus pour l'ensemble de ces engagements au cours du premier trimestre 1943.

Par suite des opérations conclues pendant le trimestre, la durée moyenne des engagements souscrits par la S.N.C.F. se trouve réduite à 5 mois 2 jours contre 5 mois 17 jours et 5 mois 13 jours pour les deux trimestres précédents.

Le graphique annexe N° 12 indique, pour les années 1939, 1940, 1941 et 1942 et pour le premier trimestre 1943 les variations du montant total des engagements à court terme. Il fait ressortir la diminution continue de la dette, amorcée depuis bientôt deux ans par la suspension des émissions nouvelles.

Le graphique annexe N° 13 donne la décomposition, selon leur durée, des opérations conclues pendant le premier trimestre 1943 et chacun des quatre trimestres précédents.

Les taux pratiqués au 31 mars 1943 par la S.N.C.F. pour les opérations de renouvellement étaient les suivants (1) :

- 3 mois	1 25/32 %
- 6 mois par billets à 3 mois renouvelables	1 27/32 %
- 6 mois	2 1/32 %
- 1 an	2 5/8 %

sans changement depuis mai 1942.

Les taux d'émission des billets S.N.C.F. en vigueur au 31 mars 1943 pour les opérations de renouvellement ont été comparés, dans le tableau ci-après, à ceux des Bons du Trésor de même durée; on a tenu compte, pour ces derniers, des commissions d'usage et, pour les billets de la S.N.C.F., des taxes sur les agios (chiffre d'affaires et transactions).

	3 MOIS	6 MOIS	1 AN
	(Taux d'émission)		
	%	%	%
Billets S.N.C.F.	1,70	1,94	2,51
Bons du Trésor	1,82	1,85	2,40
<i>Différence</i>	0,08	0,09	0,11

Ce tableau fait ressortir des écarts en faveur des preneurs de billets S.N.C.F. d'environ 3/32 %, sans changement sur le trimestre précédent. Mais les écarts sur le marché ont été sensiblement plus faibles du fait que les Bons du Trésor de durée inférieure à un an ont été le plus souvent négociés à des taux légèrement supérieurs aux taux d'émission correspondants. L'accroissement du montant des remboursements sur billets S.N.C.F. peut avoir été provoqué par cette situation.

(1) Ces taux s'entendent nets de tout courtage ou commission, taxes à la charge des preneurs, sauf l'impôt sur le revenu qui est supporté par la S.N.C.F.

MOUVEMENT DES ENGAGEMENTS A COURT TERME
AU COURS DU PREMIER TRIMESTRE 1943
(EN MILLIONS DE FRANCS)

	JANVIER 1943	FEVRIER 1943	MARS 1943	ENSEMBLE DU TRIMESTRE
Remboursements	628	613	570	1.811
Renouvellements	542	512	457	1.511
Opérations nouvelles	23	24	20	70
Mouvement net	- 60	- 77	- 93	- 230
Pour comparaison : Mouvement au cours du quatrième trimestre 1942				- 346

Il n'a été conclu aucune opération nouvelle sous forme d'es-compte de billets, la suspension des émissions contre argent frais, décidée le 26 février 1941, ayant été maintenue sans interruption depuis lors.

La proportion des renouvellements aux remboursements a été de 83 % contre 90 % pour le trimestre précédent.

Le montant des engagements s'est réduit de 230 millions, accusant une diminution de 5,12 % contre 7,15 % pour le trimestre précédent.

Au 31 mars 1943, la situation de la dette à court terme était la suivante :

- Billets	4.233 millions
- Emprunts par acceptation de traites de fournisseurs	32 -
	<u>4.265 millions</u>

La décomposition de ces engagements, selon le mois d'échéance se présentait ainsi :

ECHÉANCES	MONTANT (en millions de francs)
Avril 1943	1.217
Mai 1943	1.110
Juin 1943	832
Juillet 1943	364
Août 1943	307
Septembre 1943	317
Octobre 1943	15
Novembre 1943	30
Décembre 1943	15
Janvier 1944	10
Février 1944	13
Mars 1944	2
	<u>4.265</u>

D - AVANCES DU TRESOR
(Tableau annexe N° 11 - Rubriques E.8 et D.11)

12) Avances "article 27"

Il n'a été demandé aucune avance de cette nature au cours du premier trimestre 1943. Le montant des avances consenties est ainsi demeuré nul depuis le 1er avril 1941.

20) Avances "article 25"

La situation de ces avances au 31 mars 1943 s'établit comme suit :

- au titre du premier alinéa de l'article 25
(couverture des charges du grand équilibre) 12.097 millions
soit, pour le premier trimestre, une augmentation de 1.935 millions, représentant les trois premiers acomptes versés par le Trésor à valoir sur les avances à recevoir au titre de l'exercice 1942;
 - au titre du deuxième alinéa de l'article 25
(couverture des insuffisances budgétaires
d'exploitation) néant
- sans changement pour le premier trimestre 1943.

E - FONDS DISPONIBLES

12) Disponibilités au Trésor

Les disponibilités de la S.N.C.F. en compte courant au Trésor au 31 décembre 1942 s'élevaient à 4.995 millions
et au 31 mars 1943 à 4.268 -
soit une diminution de 727 millions

Le graphique annexe N° 14 donne le détail des mouvements du solde du compte 27/28 de la S.N.C.F. au Trésor pour la période du 31 décembre 1941 au 31 mars 1943.

Le solde moyen des disponibilités effectives de la S.N.C.F. au Trésor pendant le premier trimestre 1943 s'est élevé à 4.870 millions
contre 6.830 millions pendant le quatrième trimestre 1942.

Les chiffres ci-dessus font abstraction des Bons du Trésor à un an souscrits en emploi de la provision pour travaux différés et du fonds de renouvellement des installations et du matériel.

Ces souscriptions se sont échelonnées d'octobre 1942 à mars 1943 à raison de 500 millions par mois et leur montant global a atteint

3.000 millions en nominal, fin mars dernier, pour une sortie de fonds de 2.932,5 millions.

2a) Autres disponibilités

Abstraction faite des fonds de roulement des gares et autres établissements de la S.N.C.F., les autres disponibilités de la S.N.C.F. sont centralisées par les Services Financiers et se décomposent en :

- fonds en caisse,
- fonds en comptes courants bancaires ou postaux,
- valeurs en portefeuille.

Les valeurs en portefeuille comprennent les effets de commerce S.N.C.F. pris à l'escompte et les titres Réseaux rachetés en Bourse en vue de l'amortissement.

Le tableau ci-après indique le montant moyen de ces différents postes au cours du premier trimestre 1943 et de chacun des quatre trimestres précédents.

(EN MILLIONS DE FRANCS)

	1942				1943
	PREMIER TRIMESTRE	DEUXIEME TRIMESTRE	TROISIEME TRIMESTRE	QUATRIEME TRIMESTRE	PREMIER TRIMESTRE
Caisses	4,3	3,3	2,6	5,4	3,7
Chèques postaux	2,1	2,4	1,7	1,8	1,5
Banques en France	5,5	3,1	1,8	-	-
Banques à l'étranger	8,5	3,8	8,8	2,7	8,8
Total Caisses et Banques	20,4	16,6	14,7	13,9	14,-
Portefeuille	60,9	121,2	121,-	73,5	32,6
TOTAL	81,3	137,8	135,7	87,4	76,8

Le tableau ci-dessus fait ressortir pour la rubrique "Portefeuille" une diminution de 11 millions environ due à la cause signalée ci-après. Quant aux autres postes, les chiffres sont restés sensiblement les mêmes au cours des deux derniers trimestres, leur total se maintenant aux alentours du minimum compatible avec le fonctionnement normal de la trésorerie.

Au 31 mars 1943, le montant des dites disponibilités était de 39 millions en diminution de 45 millions sur la situation au 31 décembre 1942. Cette diminution concerne uniquement les valeurs en portefeuille et est due essentiellement à la sortie d'obligations S.N.C.F. 4 % 1941 affectées à l'amortissement du 1er mars 1943.

F - PHYSIONOMIE GENERALE DE LA TRESORERIE
POUR LE PREMIER TRIMESTRE 1943.

Le tableau annexe N° 11 indique, par grandes rubriques de recettes et de paiements, le mouvement général des capitaux enregistré par les Services Financiers de la S.N.C.F. pendant le premier trimestre 1943, comparé au mouvement correspondant pendant chacun des quatre trimestres précédents.

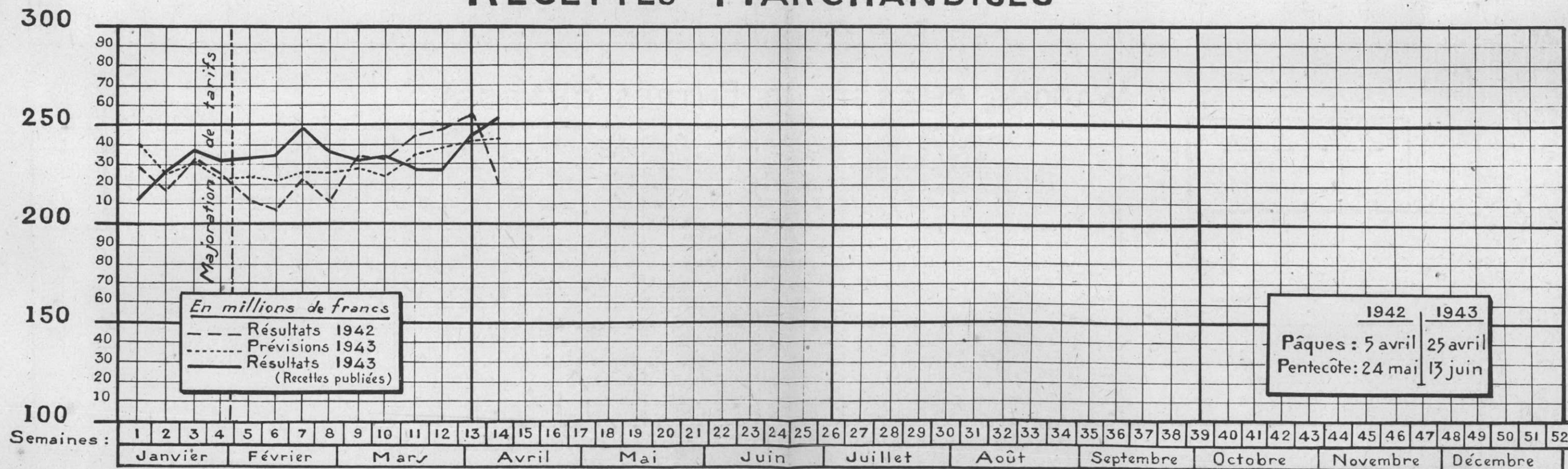
Ainsi qu'il ressort de ce tableau, les encaissements se sont élevés à 16.143 millions
et les décaissements, comprenant notamment les
souscriptions de Bons du Trésor en emploi de
provisions pour un montant net de 1.466 millions,
à 16.914 -

L'excédent des décaissements sur les
encaissements se chiffre ainsi à 772 millions
montant égal à la variation des fonds disponibles mentionnée au paragraphe E ci-dessus,
savoir :

- Diminution des disponibilités en compte courant au Trésor	727 millions
- Diminution des autres disponibilités ..	<u>45 -</u>
Ensemble égal	<u>772 millions</u>

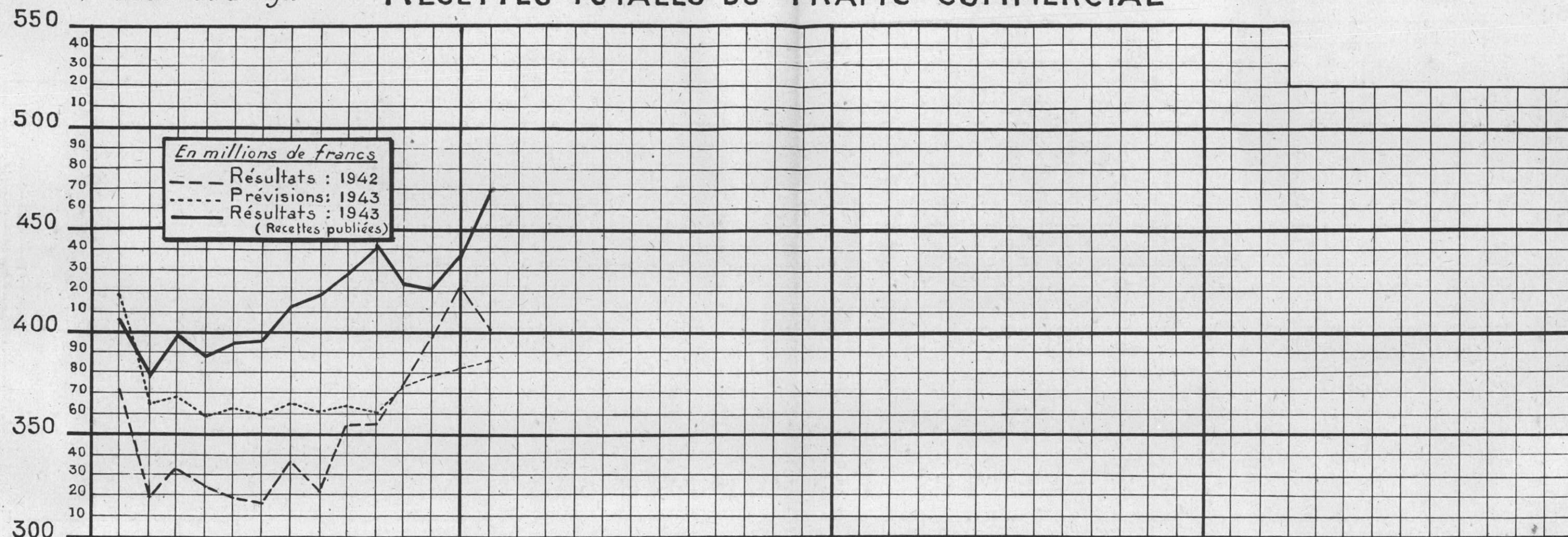
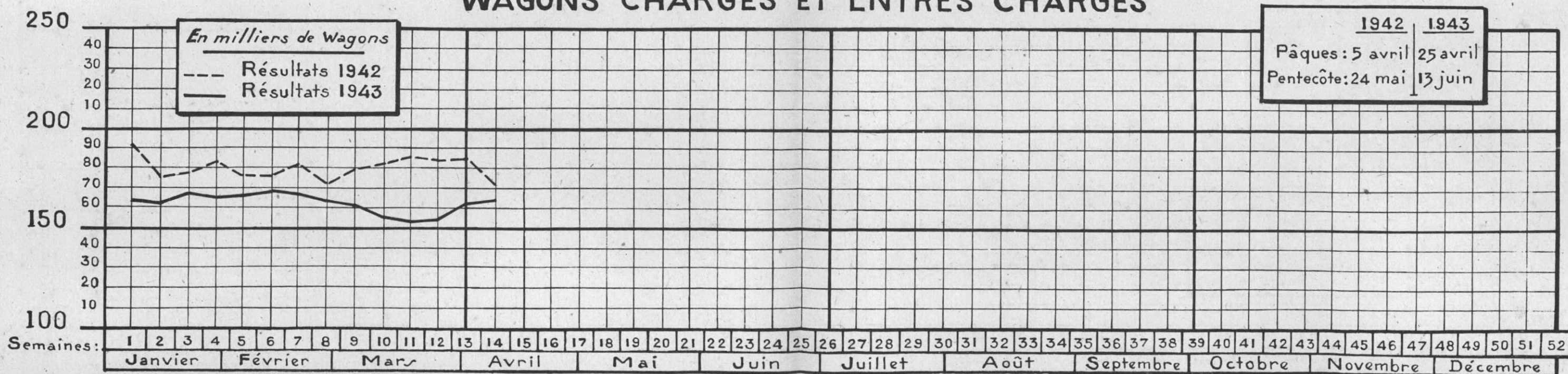


RECETTES MARCHANDISES



Compte tenu du relèvement de tarifs appliqué à partir du 1^{er} Février 1943 (10% sur les petits colis)

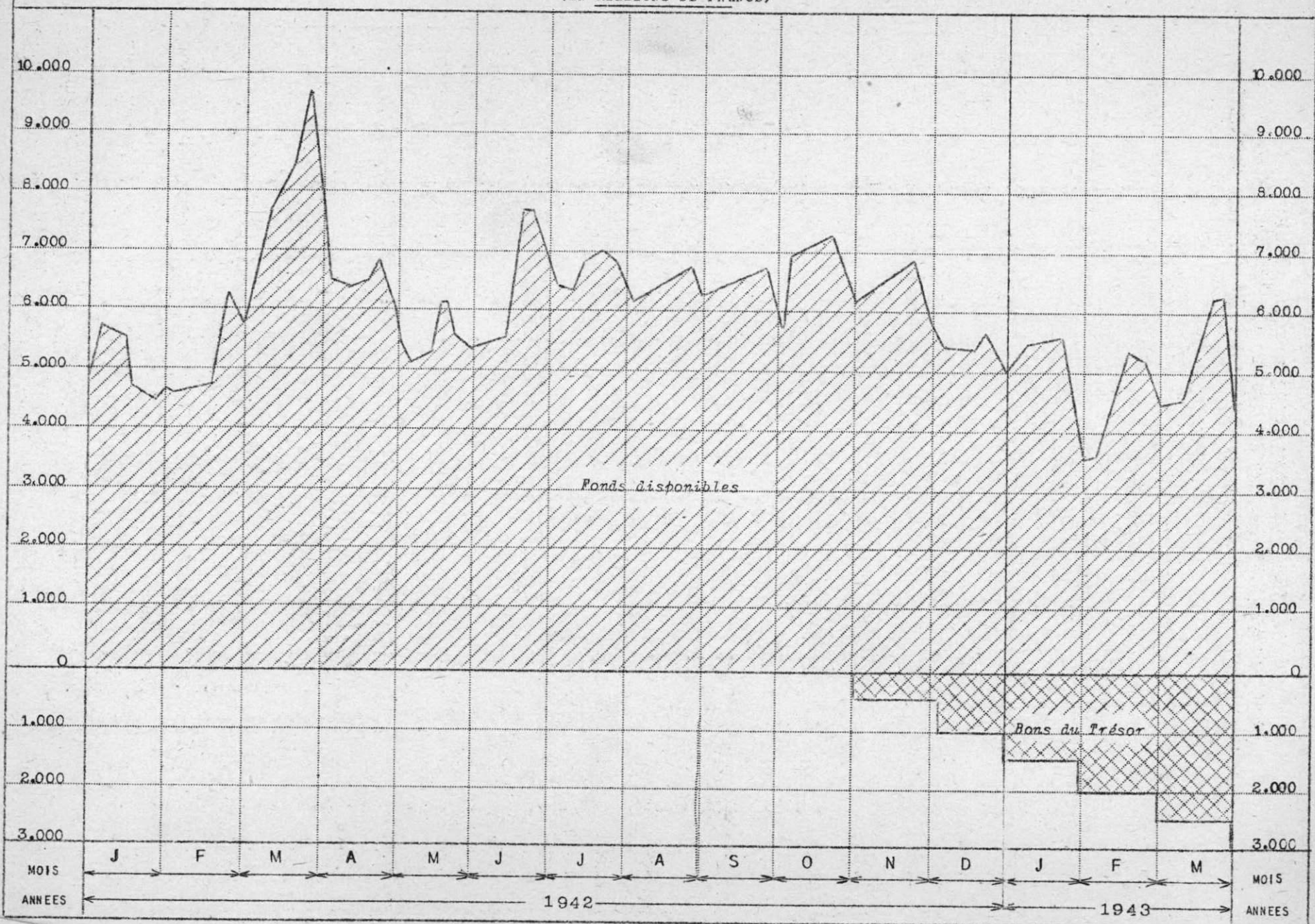
RECETTES TOTALES DU TRAFIC COMMERCIAL

WAGONS CHARGÉS ET ENTRÉS CHARGÉS ⁽¹⁾

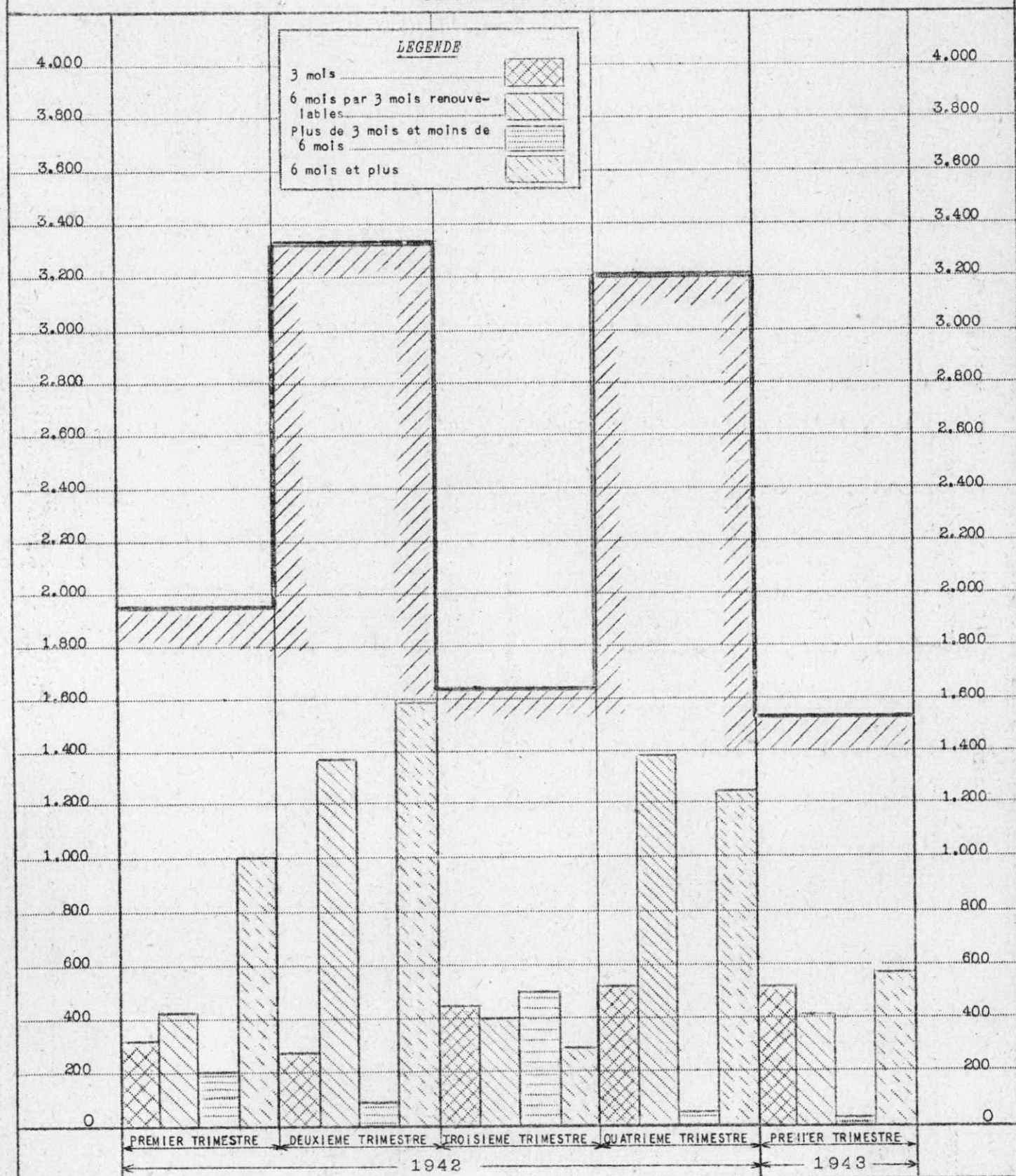
(1) A l'exclusion des wagons entrés chargés en provenance des Réseaux étrangers

COMPTE COURANT DE LA S.N.C.F. AU TRESOR

(EN MILLIONS DE FRANCS)



**MONTANT ET REPARTITION PAR DUREES
DES ENGAGEMENTS A COURT TERME (ESCOMPTE FERME)
CONTRACTES PAR LA S.N.C.F. AU COURS DE CHAQUE TRIMESTRE**
(EN MILLIONS DE FRANCS)

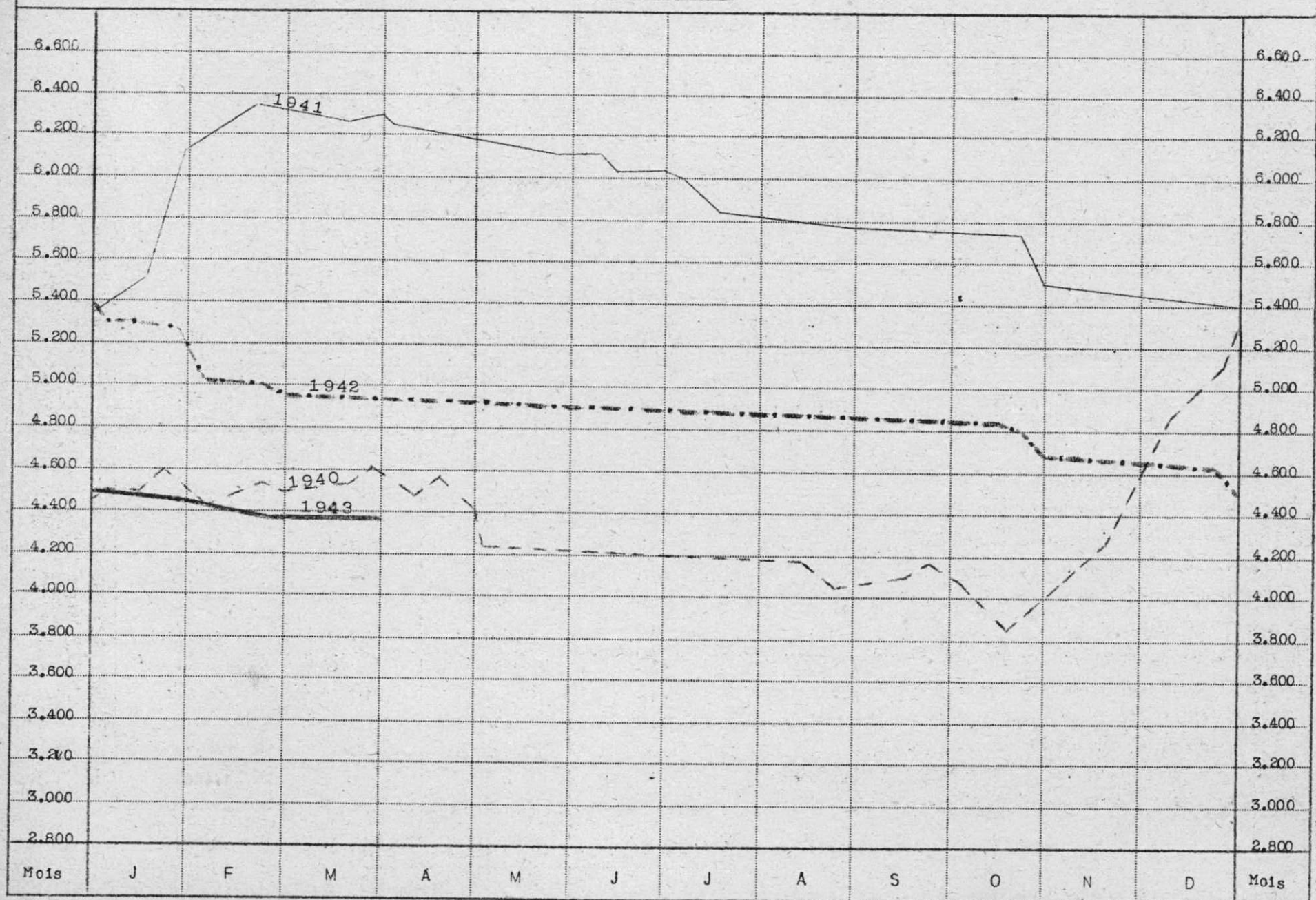


MOUVEMENT DES CAPITAUX

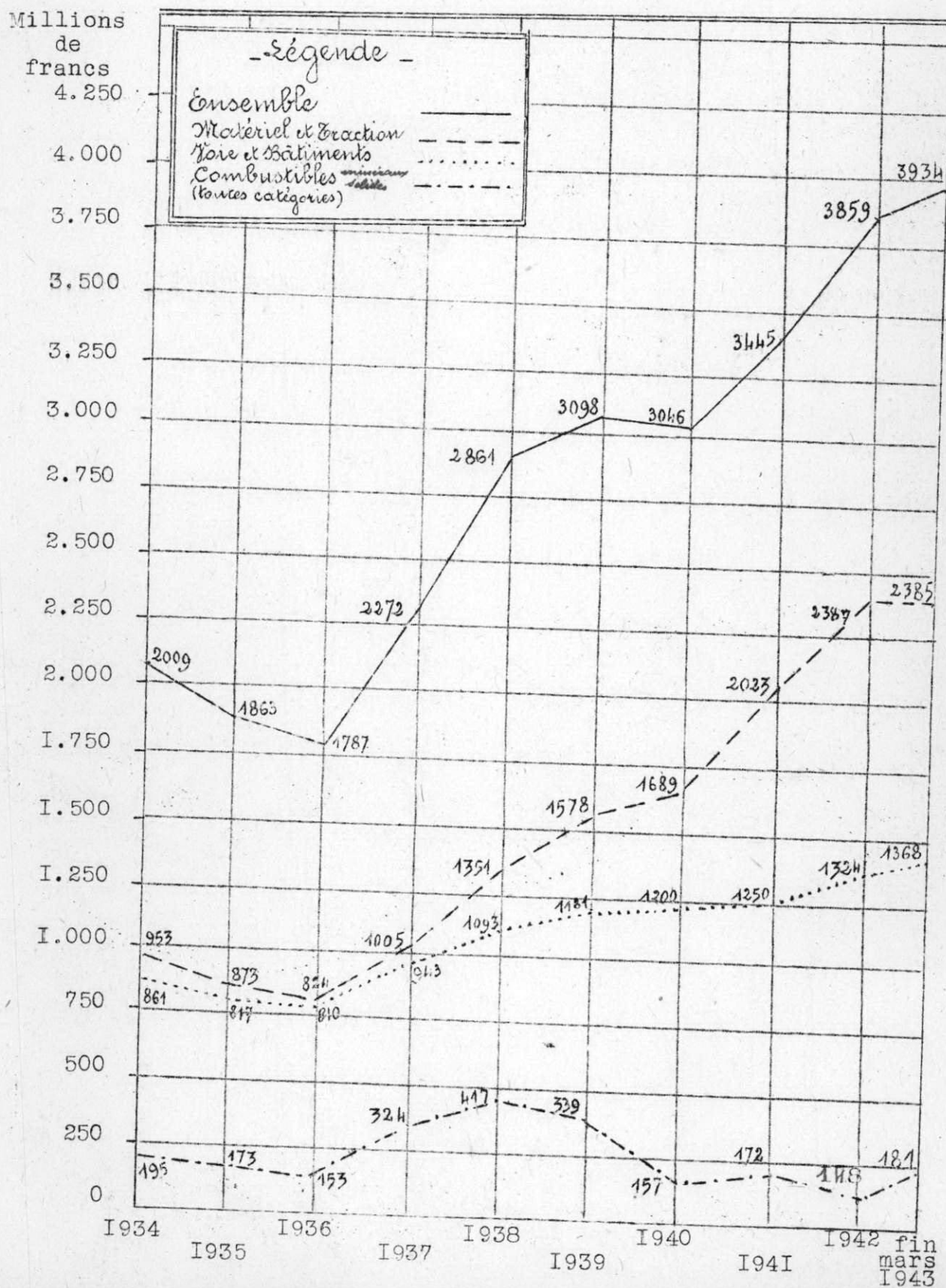
(en millions de francs)

	1942				1943
	PREMIER TRIMESTRE	DEUXIEME TRIMESTRE	TROISIEME TRIMESTRE	QUATRIEME TRIMESTRE	PREMIER TRIMESTRE
Disponibilités en début de trimestre	4.742	6.627	6.660	5.803	5.081
ENCAISSEMENTS					
1°) Versements des gares et assimilés	9.168	9.502	9.984	9.221	9.223
2°) Mandats administratifs	1.959	2.240	764	3.803	2.132
3°) Annuités versées par l'Etat	724	169	819	491	650
4°) Ressources d'établissement	4.999	44	48	1.134	621
5°) Ressources à court terme	2.151	3.645	1.666	3.260	1.581
6°) Opération de conversion	1.953	57	3	6	-
7°) Sommes portées au crédit des Compagnies	5.817	1.744	1.118	655	-
8°) Avances du Trésor (Article 25)	2.023	2.036	-	-	1.935
Total des ENCAISSEMENTS	26.796	19.439	14.402	18.370	16.142
DECAISEMENTS					
1°) Solde du Personnel et Retraites	2.902	2.963	3.177	3.933	3.585
2°) Règlements-traffic	5.218	5.057	4.846	4.479	4.678
3°) Fournisseurs et divers	2.270	2.184	2.463	2.527	2.553
4°) Impôts et Contributions	755	667	779	826	574
5°) Charges financières	1.632	753	1.202	1.341	1.584
6°) Remboursement de ressources d'établissement à remplacer	4.015	1.280	70	25	-
7°) Remboursement de ressources à court terme	2.399	3.677	1.712	3.606	1.811
8°) Opération de conversion	1.818	662	54	18	863
9°) Prélèvements des Compagnies	3.804	1.963	908	871	-
10°) Souscription de Bons du Trésor en emploi de provisions	-	-	-	1.466	1.466
11°) Remboursement d'Avances du Trésor (Article 25)	-	-	48	-	-
Total des DECAISEMENTS	24.911	19.406	15.259	19.092	16.914
Disponibilités en fin de trimestre	6.627	6.660	5.803	5.081	4.309

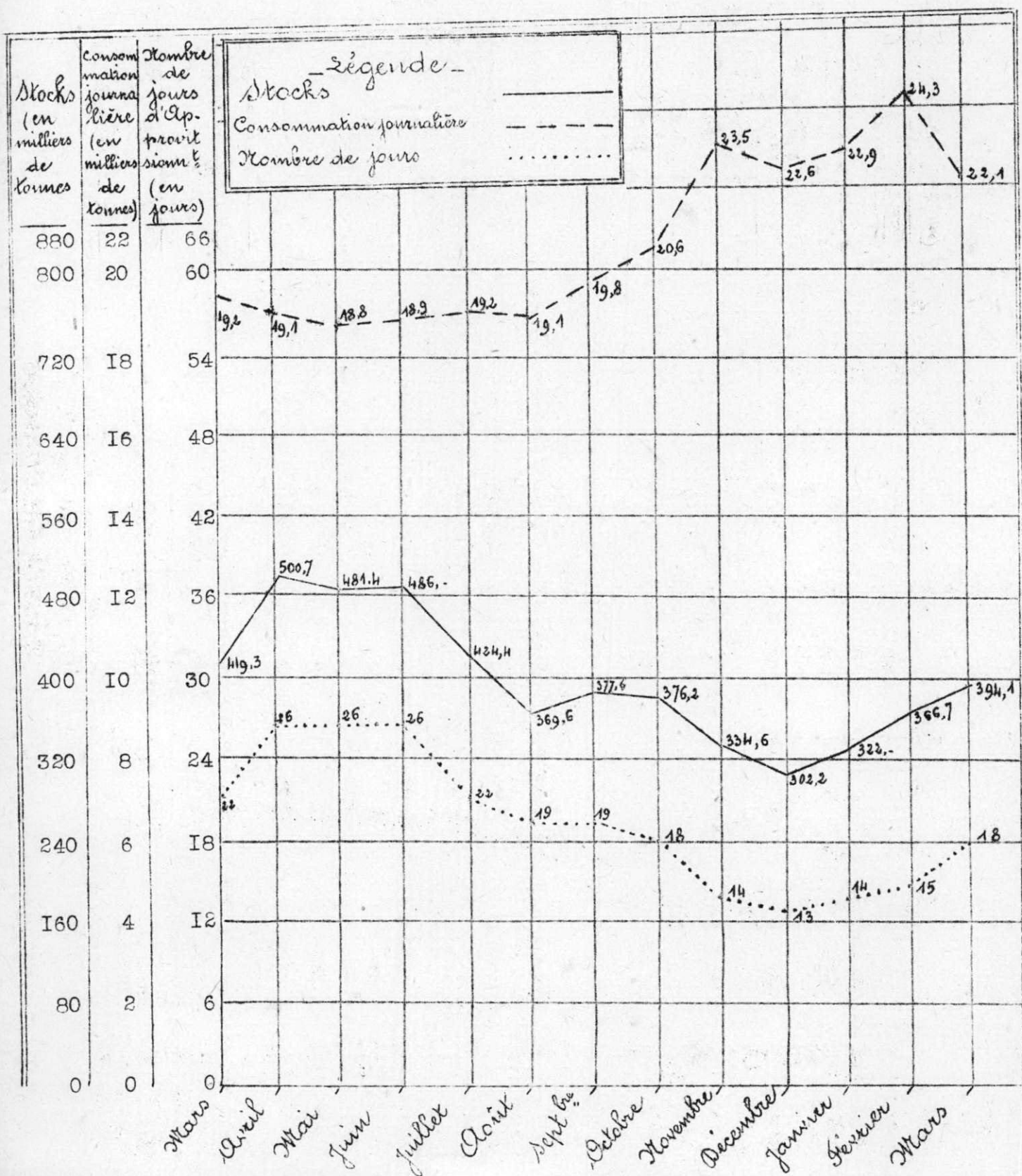
ENGAGEMENTS A COURT TERME DE LA S.N.C.F. (EN MILLIONS DE FRANCS)



Variation du montant des Approvisionnements
du 31 décembre 1934
au 31 mars 1943.



Situation des Combustibles - Traction -
de la S.N.C.F. du 31 mars 1942
au 31 mars 1943
(briquettes, criblé, tout venant, menu)

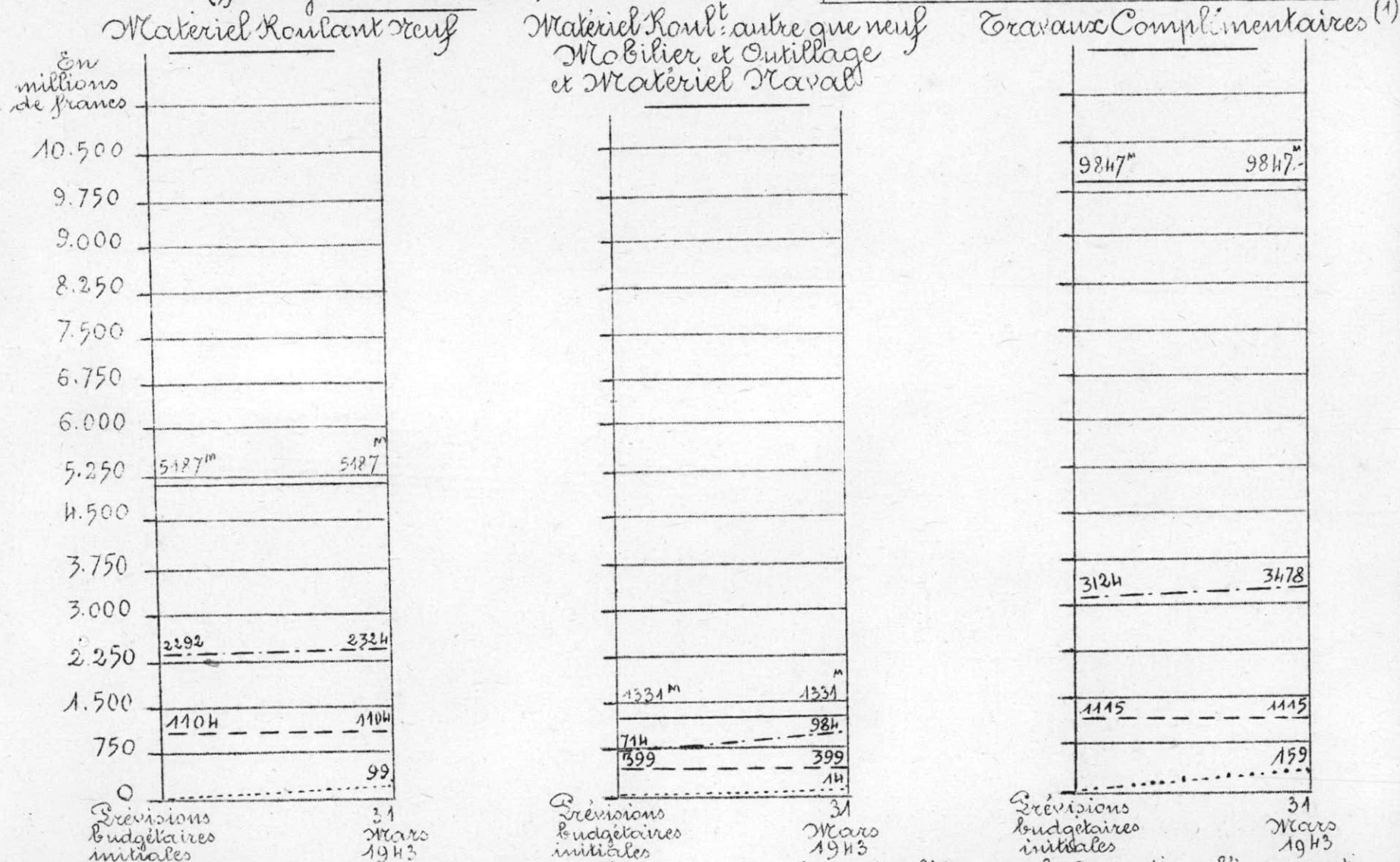


Budget d'Établissement de l'Exercice 1943

Ensemble des Programmes

Situation au 31 Mars 1943
(frais généraux compris)

Légende	
—	Credits d'engagement
---	Engagements réalisés
- - -	Credits de paiement
.....	Paiements de 1943



(1) Y compris les lignes nouvelles, les travaux divers, les participations financières, l'Art. 14 de la Convention, l'incorporation des immeubles de la Caisse des Retraites et les dépenses de caractère social.

Budget d'Établissement de l'Exercice 1943

2^{ème} Programme Quinquennal.

Situation au 31 Mars 1943.

(Frais généraux compris)

Matériel Roulant Neuf

Travaux Complémentaires

En
millions
de francs

800

600

400

200

0

Prévisions
budgétaires
initiales

31
Mars
1943

388^m

388^m

38

38

17

800^m

800^m

50

40

60

50

4

Prévisions
budgétaires
initiales

31
Mars
1943

— Légende —

- Crédits d'engagement
- - - Engagements réalisés
- - - Crédits de paiement
- Paiements de 1943

Budget d'établissement de l'exercice 1943

Programme Ordinaire

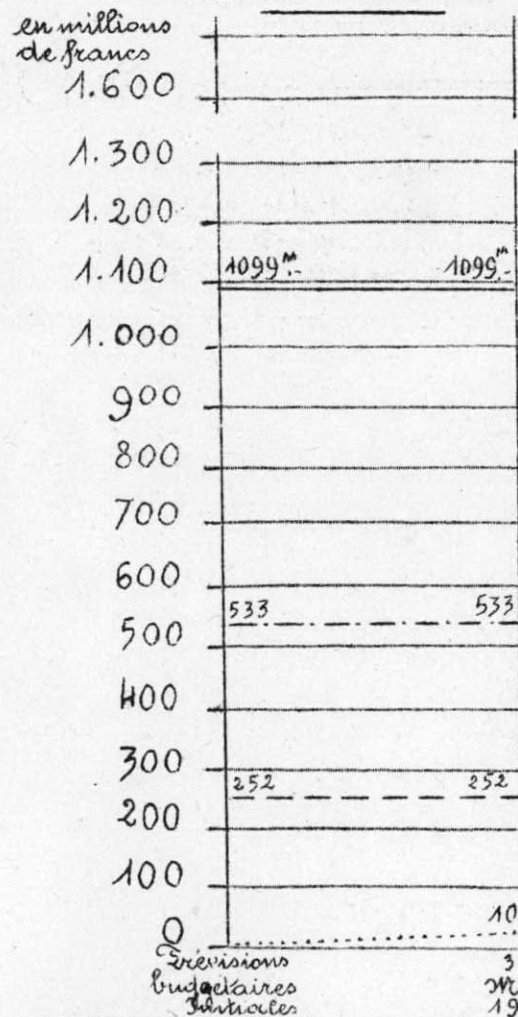
Situation au 31 Mars 1943

(frais généraux compris)

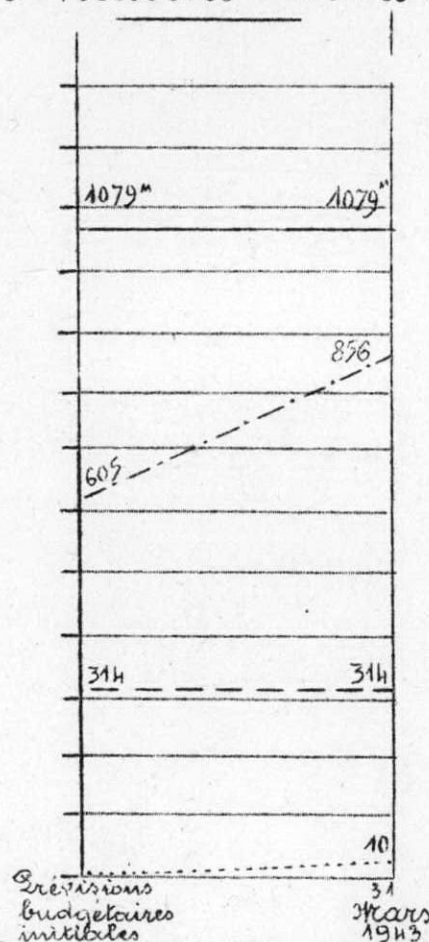
Annexe 7

Légende	
—	Crédits d'engagement
---	Engagements réalisés
- - -	Crédits de paiement
.....	Paiements de 1943

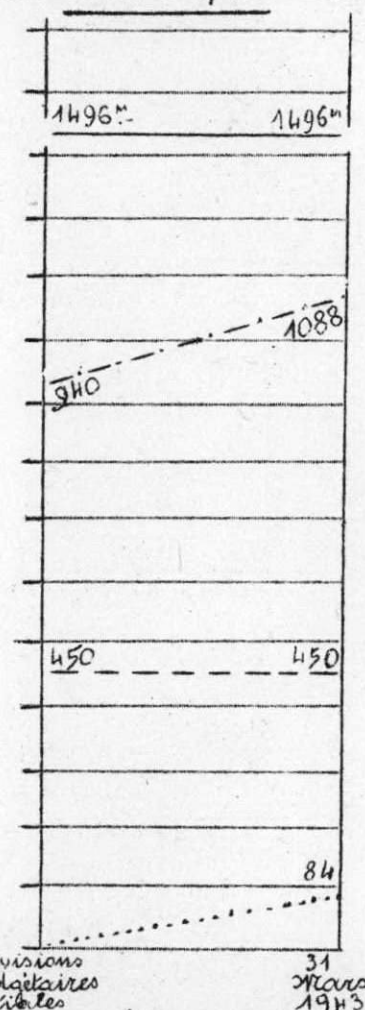
Matériel Roulant Neuf



Matériel Roult. autre que neuf
Mobiliier et Outillage
et Matériel Naval



Travaux Complémentaires (1)



(1) Y compris les lignes nouvelles, les travaux divers, les participations financières, l'art. 11 de la Convention, l'incorporation des immeubles de la Caisse des Retraites et les dépenses de caractère social.

Société Nationale des Chemins de Fer Français

Budget d'Établissement de l'exercice 1943.

Programme Quinquennal

Situation au 31 Mars 1943.
(frais généraux compris).

Annexe H

— Légende —

— Crédits d'engagement
- - - Engagements réalisés.
- - - Crédits de paiement
..... Paiements de 1943.

Matériel Roulant Neuf

En millions
de francs

3.500

3.000

2.500

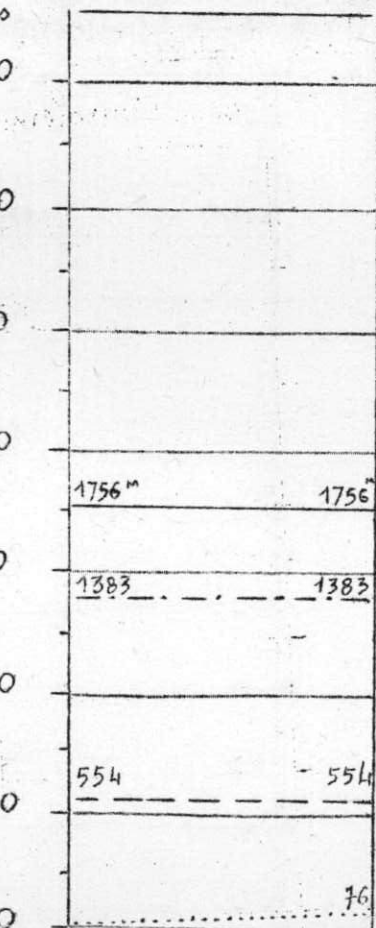
2.000

1.500

1.000

500

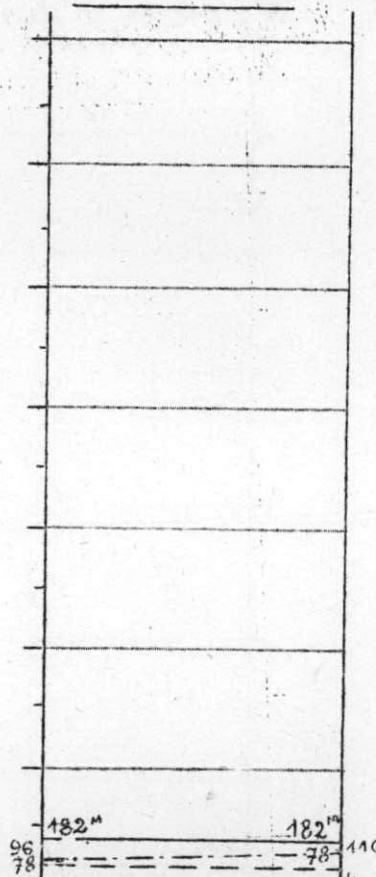
0



Prévisions
budgétaires
initiales

31
mars
1943

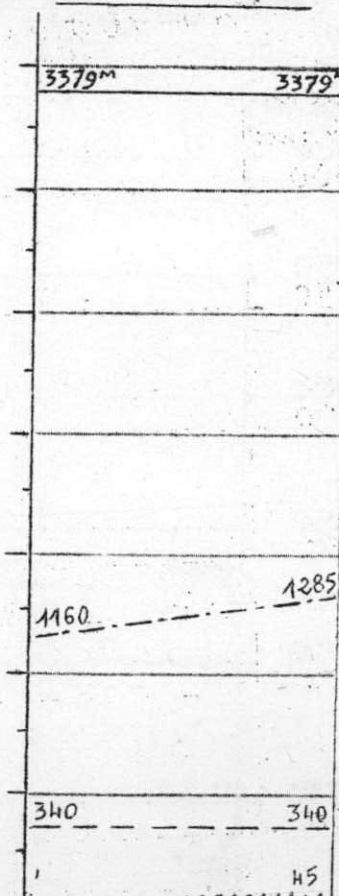
Matériel Roulant autre que neuf
Mobiliier & Outillage



Prévisions
budgétaires
initiales

31
mars
1943

Travaux Complémentaires



Prévisions
budgétaires
initiales

31
mars
1943

Société Nationale des Chemins de Fer Français

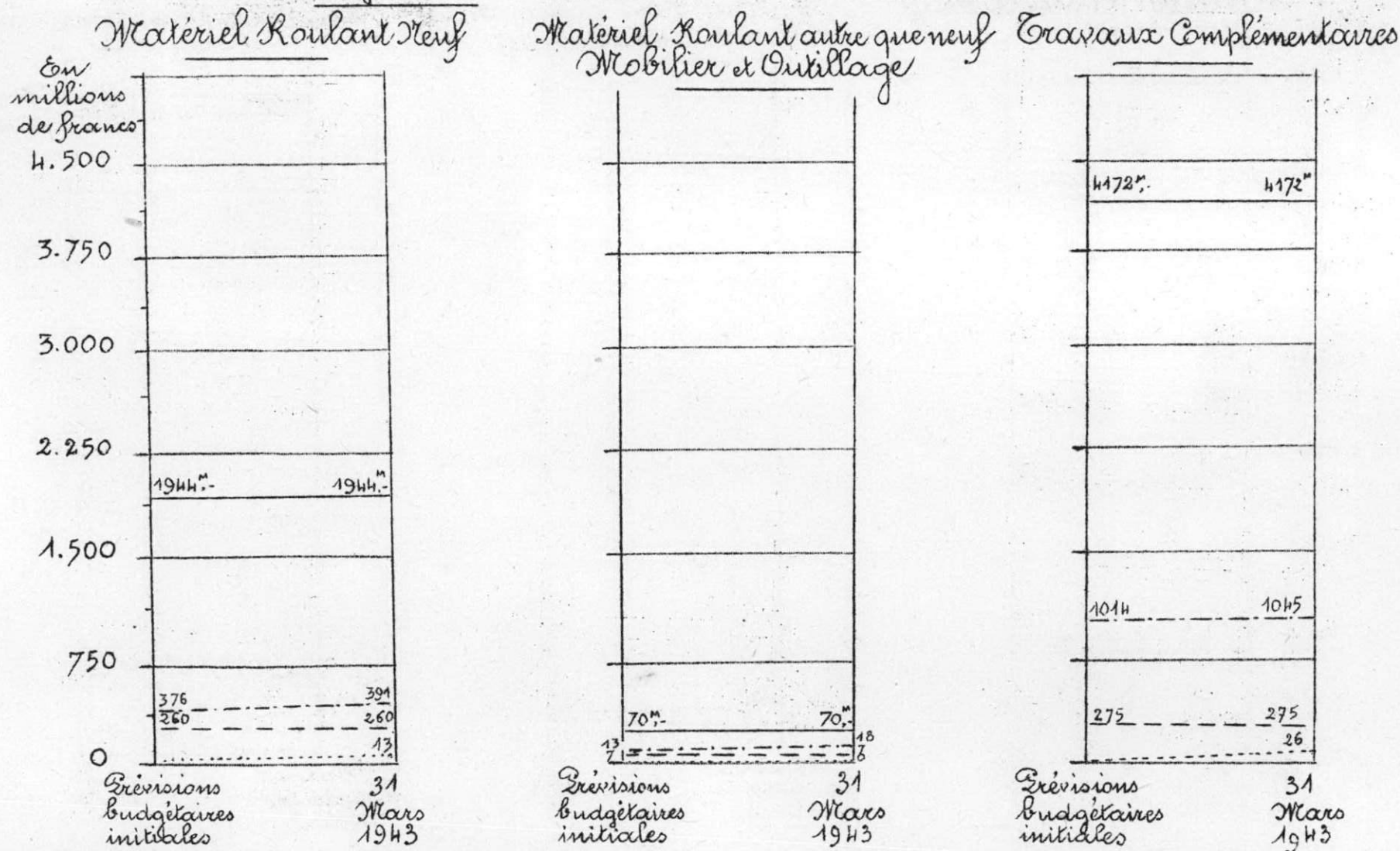
Budget d'établissement de l'exercice 1943.

Programme Spécial d'Équipement

Situation au 31 Mars 1943.
(frais généraux compris)

Annexe 5

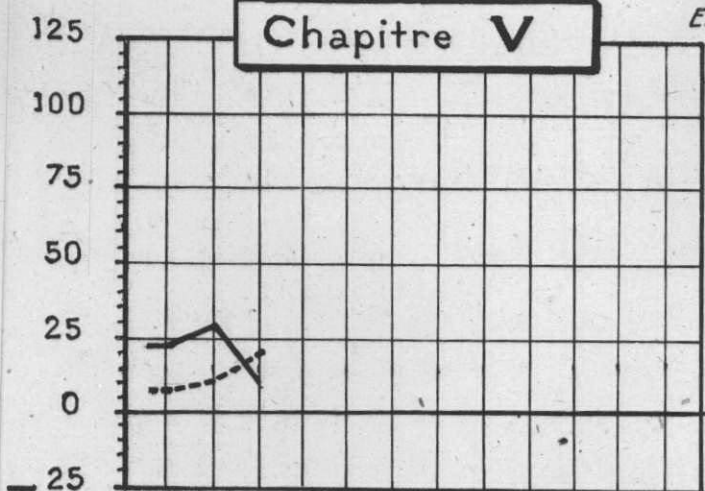
- Légende -	
—	Crédits d'engagement
---	Engagements réalisés
- - -	Crédits de paiement
.....	Paiements de 1943



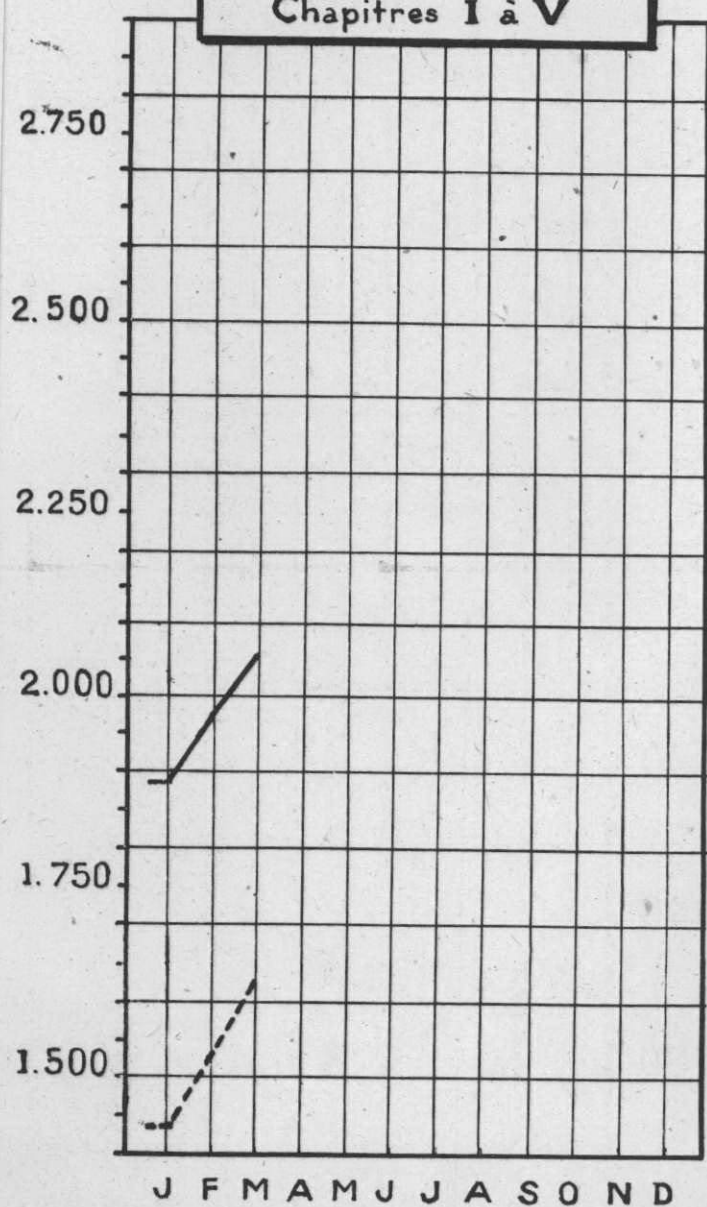
Dépenses par chapitres (suite)

Chapitre V

En millions

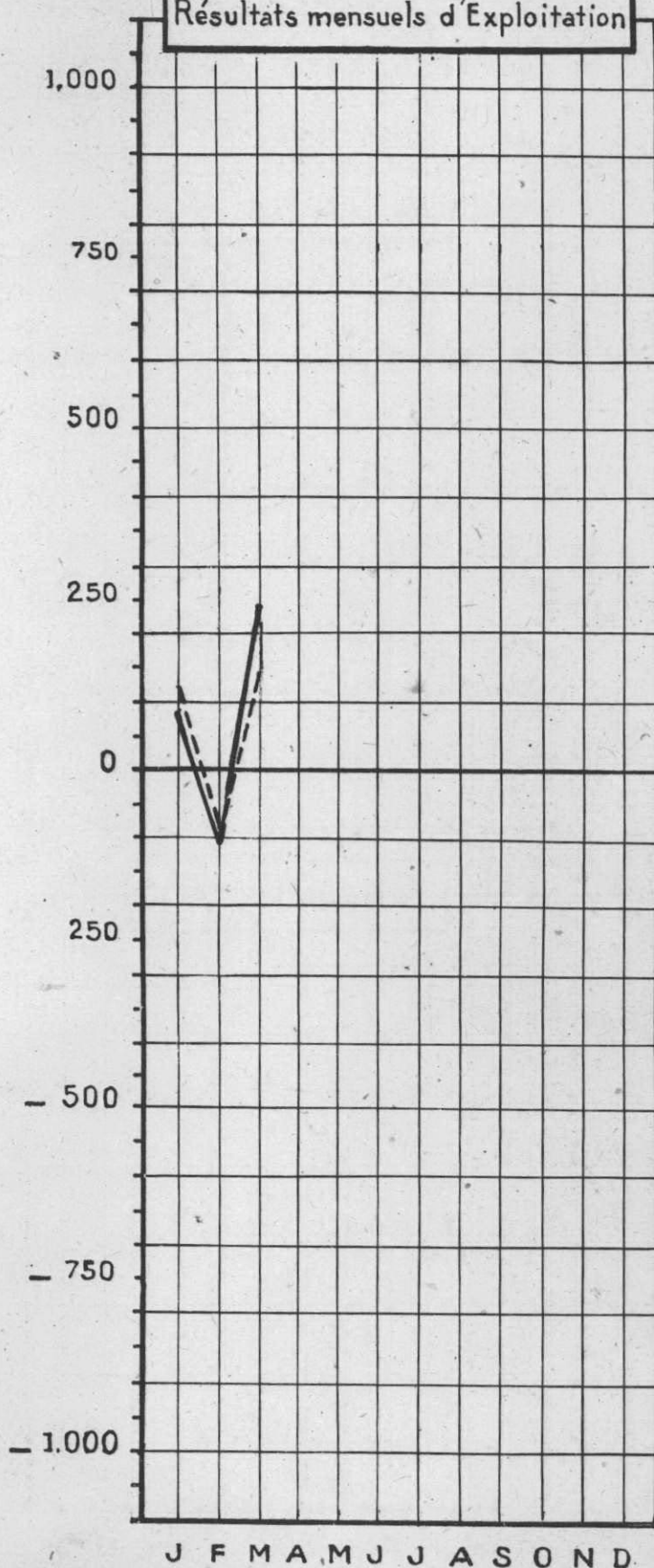


Ensemble des Dépenses Chapitres I à V



Résultats 1942 -----
Résultats 1943 ———

Résultats mensuels d'Exploitation

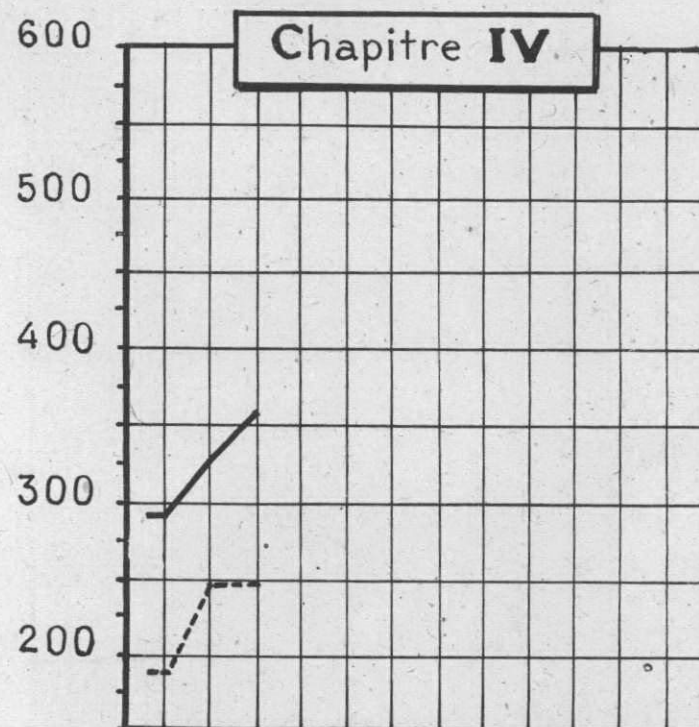
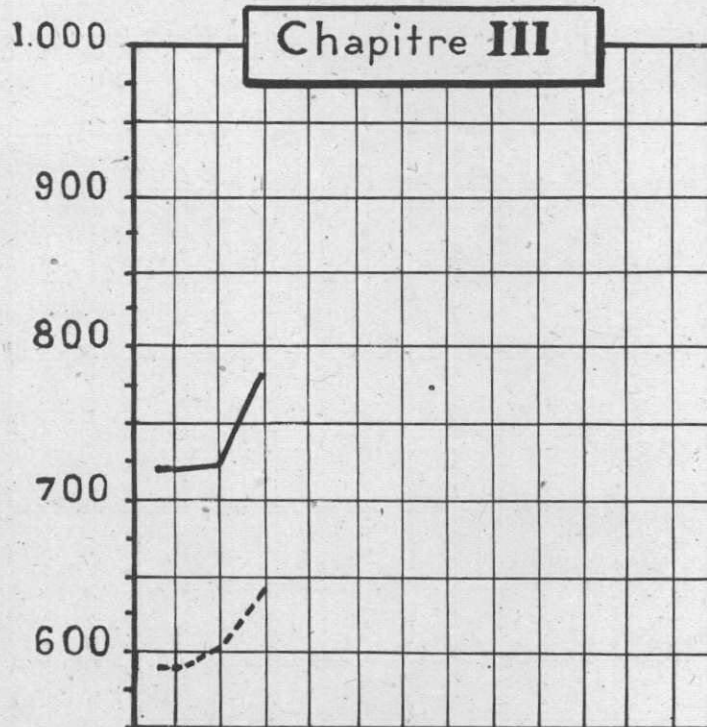
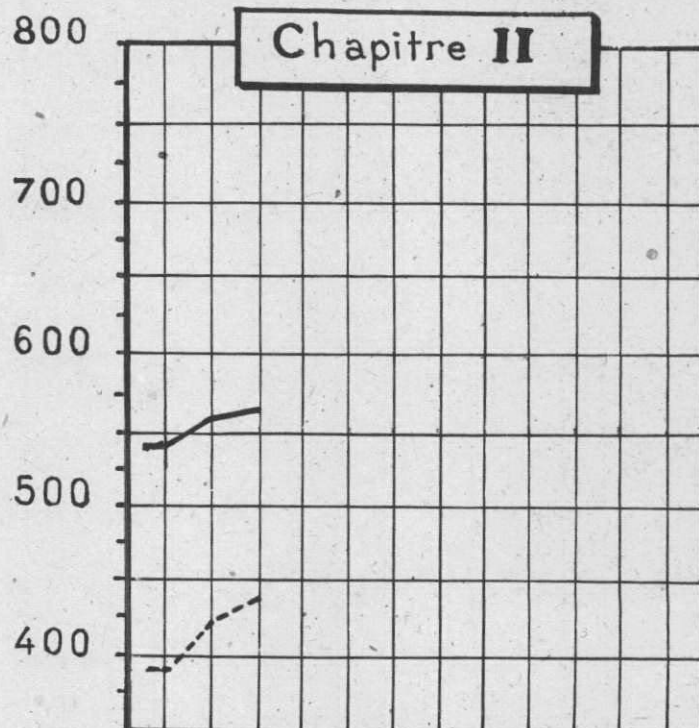
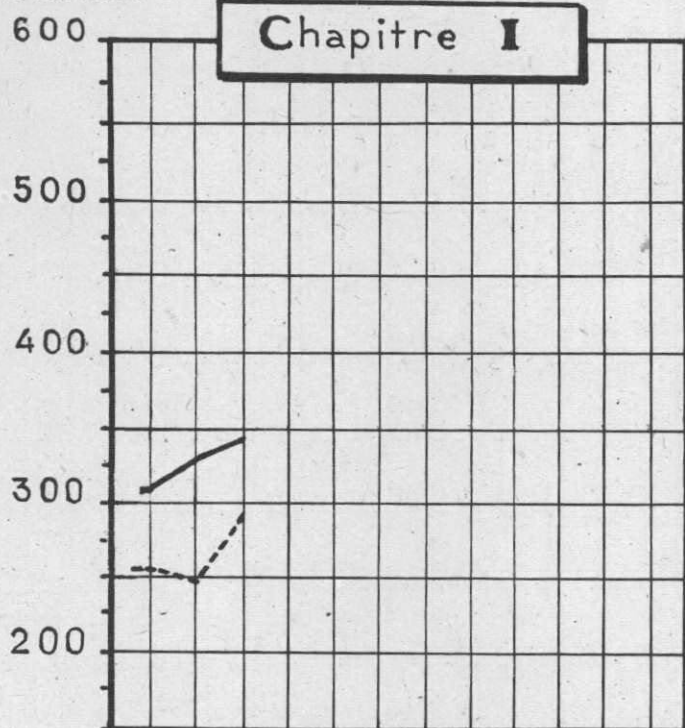


DÉPENSES D'EXPLOITATION
RÉSULTATS MENSUELS D'EXPLOITATION

Dépenses d'Exploitation par chapitres

Résultats 1942
Résultats 1943 ———

En millions



J F M A M J J A S O N D

J F M A M J J A S O N D

Conseil d'Administration

Séance du 30 juin 1943

Ordre du Jour

26 juin 1943

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du mercredi 30 juin 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°) 2ème avenant à la Convention passée pour la réparation de
voitures et wagons avec la Compagnie Industrielle de Maté-
riel de transport (ateliers de Saint-Pierre-des-Corps).

2°) 3ème avenant à la Convention passée pour la réparation de
voitures et wagons avec les Etablissements CODER (ateliers
de Marseille).

IV.- Service Commercial

" "

V.- Projets.

- Construction de 2 tenders prototypes à 5 essieux.

VI.- Rapport sur l'évolution de la trésorerie
et l'exécution du budget au cours du premier
trimestre 1943.

- Questions diverses -

26 juin 1943

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du mercredi 30 juin 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
III.- Marchés et Commandes :

- 1°) 2ème avenant à la Convention passée avec la Compagnie Industrielle de Matériel de transport dans ses (ateliers de Saint-Pierre-des-Corps)
- 2°) 3ème avenant à la Convention passée avec les Etablissements Coder pour la réparation de voitures et wagons dans leurs (ateliers de Marseille).

IV.- Service Commercial

" "

V.- Projets

- Construction de 2 tenders prototypes à 5 essieux.

VI.- Rapport sur l'évolution de la trésorerie et l'exécution du budget au cours du premier trimestre 1943 (article 14 du décret du 11 décembre 1940).

- Questions diverses -

PROJET

accusé

Attente pour la
M. M. M. M. M.
d'un

+ pour la réparation de
voitures et wagons

avec l'Etat pour la réparation
Coder

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'AdministrationRecevoir
PROJET-----
Séance du mercredi 30 juin 1943
88, rue Saint-Lazare, à 9 heures 30-----
ORDRE DU JOURI - Adoption du Procès-Verbal.-II - Comptes rendus :

- 1°) Trafic, recettes, mouvement, etc...
- 2°) Trésorerie.

III - Marchés et Commandes :

- 1°) 2ème avenant à la Convention passée avec la Compagnie Industrielle de Matériel de transport dans ses ateliers de St-Pierre-des Corps.
- 2°) 3ème avenant à la Convention passée avec les Etablissements Coder pour la réparation de voitures et wagons dans leurs ateliers de Marseille.

IV - Service Commercial :

- Relèvement des tarifs et allocations des services de factage et de camionnage à Bordeaux.

V - Projets :

- Construction de 2 tenders prototypes à 5 essieux.

VI - Rapport trimestriel sur l'évolution de la trésorerie et l'exécution du budget de la S.N.C.F. (article 14 du décret du 11 décembre 1940).-- Questions diverses -+ au cours de la
séance du 1er
juin 1943.

26 juin 1943

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Conseil d'Administration

Séance du mercredi 30 juin 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.

III 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°) 2ème avenant à la Convention passée pour la réparation de voitures et wagons avec la Compagnie Industrielle de Matériel de transport (ateliers de Saint-Pierre-des-Corps).
- 2°) 3ème avenant à la Convention passée pour la réparation de voitures et wagons avec les Etablissements CODER (ateliers de Marseille).

IV.- Service Commercial

" "

V.- Projets.

- Construction de 2 tenders prototypes à 5 essieux.

VI.- Rapport sur l'évolution de la trésorerie
et l'exécution du budget au cours du premier
trimestre 1943.

- Questions diverses -

26 juin 1943

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du mercredi 30 juin 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°) 2ème avenant à la Convention passée pour la réparation de voitures et wagons avec la Compagnie Industrielle de Matériel de transport (ateliers de Saint-Pierre-des-Corps).
- 2°) 3ème avenant à la Convention passée pour la réparation de voitures et wagons avec les Etablissements CODER (ateliers de Marseille).

IV.- Service Commercial

" "

V.- Projets.

- Construction de 2 tenders prototypes à 5 essieux.

VI.- Rapport sur l'évolution de la trésorerie
et l'exécution du budget au cours du premier
trimestre 1943.

- Questions diverses -

26 juin 1943

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du mercredi 30 juin 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°) 2ème avenant à la Convention passée pour la réparation de
voitures et wagons avec la Compagnie Industrielle de Maté-
riel de transport (ateliers de Saint-Pierre-des-Corps).

2°) 3ème avenant à la Convention passée pour la réparation de
voitures et wagons avec les Etablissements CODER (ateliers
de Marseille).

IV.- Service Commercial

" "

V.- Projets.

- Construction de 2 tenders prototypes à 5 essieux.

VI.- Rapport sur l'évolution de la trésorerie
et l'exécution du budget au cours du premier
trimestre 1943.

- Questions diverses -

26 juin 1943

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du mercredi 30 juin 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°) 2ème avenant à la Convention passée pour la réparation de voitures et wagons avec la Compagnie Industrielle de Matériel de transport (ateliers de Saint-Pierre-des-Corps).
- 2°) 3ème avenant à la Convention passée pour la réparation de voitures et wagons avec les Etablissements CODER (ateliers de Marseille).

IV.- Service Commercial

" "

V.- Projets.

- Construction de 2 tenders prototypes à 5 essieux.

VI.- Rapport sur l'évolution de la trésorerie
et l'exécution du budget au cours du premier
trimestre 1943.

- Questions diverses -

26 juin 1943

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du mercredi 30 juin 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°) 2ème avenant à la Convention passée pour la réparation de voitures et wagons avec la Compagnie Industrielle de Matériel de transport (ateliers de Saint-Pierre-des-Corps).
- 2°) 3ème avenant à la Convention passée pour la réparation de voitures et wagons avec les Etablissements CODER (ateliers de Marseille).

IV.- Service Commercial

" "

V.- Projets.

- Construction de 2 tenders prototypes à 5 essieux.

VI.- Rapport sur l'évolution de la trésorerie
et l'exécution du budget au cours du premier
trimestre 1943.

- Questions diverses -

26 juin 1943

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du mercredi 30 juin 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°) 2ème avenant à la Convention passée pour la réparation de voitures et wagons avec la Compagnie Industrielle de Matériel de transport (ateliers de Saint-Pierre-des-Corps).
- 2°) 3ème avenant à la Convention passée pour la réparation de voitures et wagons avec les Etablissements CODER (ateliers de Marseille).

IV.- Service Commercial

" "

V.- Projets.

- Construction de 2 tenders prototypes à 5 essieux.

VI.- Rapport sur l'évolution de la trésorerie
et l'exécution du budget au cours du premier
trimestre 1943.

- Questions diverses -

26 juin 1943

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du mercredi 30 juin 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°) 2ème avenant à la Convention passée pour la réparation de
voitures et wagons avec la Compagnie Industrielle de Maté-
riel de transport (ateliers de Saint-Pierre-des-Corps).

2°) 3ème avenant à la Convention passée pour la réparation de
voitures et wagons avec les Etablissements CODER (ateliers
de Marseille).

IV.- Service Commercial

" "

V.- Projets.

- Construction de 2 tenders prototypes à 5 essieux.

VI.- Rapport sur l'évolution de la trésorerie
et l'exécution du budget au cours du premier
trimestre 1943.

- Questions diverses -

26 juin 1943

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du mercredi 30 juin 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°) 2ème avenant à la Convention passée pour la réparation de voitures et wagons avec la Compagnie Industrielle de Matériel de transport (ateliers de Saint-Pierre-des-Corps).
- 2°) 3ème avenant à la Convention passée pour la réparation de voitures et wagons avec les Etablissements CODER (ateliers de Marseille).

IV.- Service Commercial

" "

V.- Projets.

- Construction de 2 tenders prototypes à 5 essieux.

VI.- Rapport sur l'évolution de la trésorerie
et l'exécution du budget au cours du premier
trimestre 1943.

- Questions diverses -

26 juin 1943

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du mercredi 30 juin 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°) 2ème avenant à la Convention passée pour la réparation de voitures et wagons avec la Compagnie Industrielle de Matériel de transport (ateliers de Saint-Pierre-des-Corps).
- 2°) 3ème avenant à la Convention passée pour la réparation de voitures et wagons avec les Etablissements CODER (ateliers de Marseille).

IV.- Service Commercial

" "

V.- Projets.

- Construction de 2 tenders prototypes à 5 essieux.

VI.- Rapport sur l'évolution de la trésorerie
et l'exécution du budget au cours du premier
trimestre 1943.

- Questions diverses -

26 juin 1943

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du mercredi 30 juin 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°) 2ème avenant à la Convention passée pour la réparation de voitures et wagons avec la Compagnie Industrielle de Matériel de transport (ateliers de Saint-Pierre-des-Corps).
- 2°) 3ème avenant à la Convention passée pour la réparation de voitures et wagons avec les Etablissements CODER (ateliers de Marseille).

IV.- Service Commercial

" "

V.- Projets.

- Construction de 2 tenders prototypes à 5 essieux.

VI.- Rapport sur l'évolution de la trésorerie
et l'exécution du budget au cours du premier
trimestre 1943.

- Questions diverses -

26 juin 1943

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Conseil d'Administration

Séance du mercredi 30 juin 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°) 2ème avenant à la Convention passée pour la réparation de voitures et wagons avec la Compagnie Industrielle de Matériel de transport (ateliers de Saint-Pierre-des-Corps).
- 2°) 3ème avenant à la Convention passée pour la réparation de voitures et wagons avec les Etablissements CODER (ateliers de Marseille).

IV.- Service Commercial

" "

V.- Projets.

- Construction de 2 tenders prototypes à 5 essieux.

VI.- Rapport sur l'évolution de la trésorerie
et l'exécution du budget au cours du premier
trimestre 1943.

- Questions diverses -

26 juin 1943

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du mercredi 30 juin 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°) 2ème avenant à la Convention passée pour la réparation de voitures et wagons avec la Compagnie Industrielle de Matériel de transport (ateliers de Saint-Pierre-des-Corps).
- 2°) 3ème avenant à la Convention passée pour la réparation de voitures et wagons avec les Etablissements CODER (ateliers de Marseille).

IV.- Service Commercial

" "

V.- Projets.

- Construction de 2 tenders prototypes à 5 essieux.

VI.- Rapport sur l'évolution de la trésorerie
et l'exécution du budget au cours du premier
trimestre 1943.

- Questions diverses -

26 juin 1943

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du mercredi 30 juin 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°) 2ème avenant à la Convention passée pour la réparation de voitures et wagons avec la Compagnie Industrielle de Matériel de transport (ateliers de Saint-Pierre-des-Corps).
- 2°) 3ème avenant à la Convention passée pour la réparation de voitures et wagons avec les Etablissements CODER (ateliers de Marseille).

IV.- Service Commercial

" "

V.- Projets.

- Construction de 2 tenders prototypes à 5 essieux.

VI.- Rapport sur l'évolution de la trésorerie
et l'exécution du budget au cours du premier
trimestre 1943.

- Questions diverses -

26 juin 1943

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du mercredi 30 juin 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°) 2ème avenant à la Convention passée pour la réparation de voitures et wagons avec la Compagnie Industrielle de Matériel de transport (ateliers de Saint-Pierre-des-Corps).
- 2°) 3ème avenant à la Convention passée pour la réparation de voitures et wagons avec les Etablissements CODER (ateliers de Marseille).

IV.- Service Commercial

" "

V.- Projets.

- Construction de 2 tenders prototypes à 5 essieux.

VI.- Rapport sur l'évolution de la trésorerie
et l'exécution du budget au cours du premier
trimestre 1943.

- Questions diverses -

26 juin 1943

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du mercredi 30 juin 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°) 2ème avenant à la Convention passée pour la réparation de voitures et wagons avec la Compagnie Industrielle de Matériel de transport (ateliers de Saint-Pierre-des-Corps).
- 2°) 3ème avenant à la Convention passée pour la réparation de voitures et wagons avec les Etablissements CODER (ateliers de Marseille).

IV.- Service Commercial

" "

V.- Projets.

- Construction de 2 tenders prototypes à 5 essieux.

VI.- Rapport sur l'évolution de la trésorerie
et l'exécution du budget au cours du premier
trimestre 1943.

- Questions diverses -

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

PROJET

Séance du mercredi 30 juin 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.

III - Marchés et Commandes :

- 1°) 2ème avenant à la Convention passée avec la Compagnie Industrielle de Matériel de transport dans ses ateliers de St-Pierre-des Corps.
- 2°) 3ème avenant à la Convention passée avec les Etablissements Coder pour la réparation de voitures et wagons dans leurs ateliers de Marseille.

IV - Service Commercial :

- Relèvement des tarifs et allocations des services de factage et de camionnage à Bordeaux.

V - Projets :

- Construction de 2 tenders prototypes à 5 essieux.

VI - Rapport trimestriel sur l'évolution de la trésorerie et l'exécution du budget de la S.N.C.F. (article 14 du décret du 11 décembre 1940).-

- Questions diverses -

26 juin
1943

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Conseil d'Administration

Séance du mercredi 25 juin 1943
30
88, rue Saint-Lazare, à 9 heures 30

ORDRE DU JOUR

I - Adoption du Procès-Verbal.

II - Comptes rendus :

- 1°) Trafic, recettes, mouvement, etc...
- 2°) Trésorerie.

III - Marchés et Commandes

- Convention relative à la mise à la disposition du Service de la Garde des Communications d'emplacements et de locaux dans les gares.

1° - 2° Avenant à la Convention passée avec la Compagnie Industrielle de Matériel de transport dans ses ateliers de St Pierre des Corps.

IV - Service Commercial.

2° + Relevés de tarifs et allocations des services de factage et de camionnage à B o de aux.

V - Projets

Construction de 2^e tenders prototypes à 5 essieux.

VI - Subvention, pour 1943, à l'Orphelinat des Chemins de fer Français (Fondation Flamand)

Rapport trimestriel sur l'évolution de la trésorerie et l'exécution du budget de la SNCF (article 14 du décret du 11 décembre 1940)

VII - Subvention, pour 1943, à l'Orphelinat National des Chemins de fer de France et des Colonies.

- Questions diverses -

2° 3° Avenant à la convention passée avec les Etablissements Coder pour la réparation de voitures et wagons dans leurs ateliers de Marseille.