

Conseil d'Administration

Séance du 1^{er} Juin 1961

Texte définitif

2.8. ou 11 juin 1944.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Texte définitif
adopté dans la séance
du 21 juin 1944

Séance du 14 juin 1944

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

Sont présents : M.M. FOURNIER, Président

BOUTET, Vice-Président

LAURENT-ATTHALIN, Vice-Président

CLAUDON

DAYRAS

DEVINAT

FREDAULT

GETTEN

LIAUD

de TARDE

TIRARD

ZAFFREYA

D'autre part, il n'y a aucun commandes plus importantes que commandes pouvant voitures et 15 à l'heure du contrat.

Assistent à la séance : M.M. LE BESNERAIS, Directeur Général

BERTHELOT, Directeur Général adjoint

VAGOGNE, Secrétaire Général adjoint

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

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

Adoption du Procès-Verbal.-

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal.-

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Procès-Verbal de la séance du 7 juin 1944 est adopté.

Comptes rendus.-

QUESTION II - Comptes rendus.-

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

M. LE PRESIDENT tient le Conseil au courant des conditions dans lesquelles s'est poursuivie l'exploitation au cours de la dernière semaine, ainsi que de l'état des stocks de combustibles et de la situation du parc de matériel moteur et roulant.

M. LE BESNERAIS rend compte des derniers chiffres concernant l'évolution du trafic et des recettes.

2°) Trésorerie.-

M. LE PRESIDENT 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."

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 :

- Annexe B aux tarifs généraux pour le transport des marchandises

Modification du mode de taxation du trafic échangé avec le Chemin de fer d'intérêt local de l'Est de Lyon.-

- Tarifs spéciaux P.V. nos 6, 7, 11, 12, 18 et 26

Relèvement de la surtaxe spéciale prévue pour les transports effectués aux conditions des tarifications communes à la S.N.C.F. et aux Chemins de fer de l'Est de Lyon.-

Marchés et Commandes.

QUESTION III - Marchés et Commandes.-

1°) Marché pour la fourniture des sous-stations de traction et des postes d'alimentation et de mise en parallèle nécessaires pour l'électrification de la ligne de Nîmes à Sète.-

M. BOUTET expose que le marché qu'il est proposé de passer avec la Compagnie Electro-Mécanique s'inspire des principes admis par le Conseil lorsqu'il a approuvé le contrat relatif à l'équipement du même parcours en lignes de contact aériennes.

Sans doute, ne paraît-il pas présenter le même caractère d'urgence que ce dernier marché, les études devant être, dans ce cas, moins longues et difficiles. Toutefois, il résulte des renseignements fournis à la Sous-Commission des Marchés qu'il y a intérêt à conclure dès maintenant avec le fournisseur.

Tout d'abord, tout ce qui pourra être fait dès maintenant du point de vue études et autorisations sera autant d'acquis ; et il n'est pas impossible que, certaines matières étant approvisionnées, l'exécution du marché puisse, tout au moins partiellement, commencer dès maintenant.

D'autre part, il ne peut y avoir d'hésitation en ce qui concerne le fournisseur. La Compagnie Electro-Mécanique travaille depuis longtemps pour la S.N.C.F., et c'est elle notamment qui, dans des conditions qui ont donné entière satisfaction, a assuré l'équipement de la ligne Brive-Montauban. Cette Société est d'ailleurs la plus qualifiée pour l'exécution des travaux du genre de ceux qui sont aujourd'hui en cause et, par suite, c'est avec elle que, soit maintenant soit plus tard, il faudra traiter de gré à gré.

Il n'y a aucun inconvénient à passer le contrat sans plus attendre puisque les conditions et prix peuvent être facilement débattus par référence à ceux obtenus pour les installations de la ligne Brive-Montauban.

En fait, le marché se borne à fixer la comparaison entre les travaux à exécuter pour Nîmes-Sète et ceux exécutés pour Brive-Montauban sur la base des conditions économiques de mai 1940. Il

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

est entendu que, lorsque l'ordre d'exécution sera donné, il sera procédé d'un commun accord et, à défaut, par arbitrage, à la mise à jour des prix.

Enfin, la S.N.C.F. aura, à tout moment, la faculté de résilier la commande sans indemnité, pour la partie non encore exécutée, au cas où elle se trouverait dans l'impossibilité d'y donner suite pour une raison indépendante de sa volonté.

Pour ces diverses raisons, la Sous-Commission des Marchés est d'avis qu'il y a lieu d'approuver le marché.

Le Conseil approuve le marché.

M. BOUTET indique que le montant de cette fourniture, qui porte sur 6.450 T. de rails et 250 T. d'éclisses, s'élève à 20.900.000 fr.

Les prix sont fixés par l'arrêté ministériel du 28 décembre 1943 et ne peuvent, par suite, donner lieu à aucune observation. Le Conseil approuve le marché.

Service Commercial.-

QUESTION IV - Service Commercial.-

Projets.-

QUESTION V - Projets.-

Rapport du Directeur Général sur le fonctionnement des Services au cours de l'année 1943.-

QUESTION VI - Rapport du Directeur Général sur le fonctionnement des Services au cours de l'année 1943.-

Le Conseil prend acte du Rapport.

La séance est levée à 10 heures 45.

Questions diverses.-

a) Délégation exceptionnelle de pouvoirs du Conseil au Président.-

M. LE PRESIDENT expose qu'en raison des circonstances, il est amené à demander une extension de la délégation de pouvoirs consentie par le Conseil le 6 novembre 1940.

Sur sa proposition, le Conseil adopte la délibération suivante :

"En cas d'urgence ou d'impossibilité de réunir le Conseil
- circonstances dont le Président sera seul juge - le Président
peut exercer l'ensemble des pouvoirs du Conseil sans limitation,
à l'exception de ceux concernant :
- l'approbation des comptes et bilan annuels.

Le Président peut consentir lui-même toutes délégations
qu'il juge utile dans la limite des pouvoirs qui lui sont ainsi
délégués.

"Il rendra compte au Conseil, dans sa plus prochaine séance,
de l'usage qu'il aura fait de ces pouvoirs exceptionnels".

b) Marchés spéciaux de réparation de matériel moteur.

M. LE PRESIDENT indique que les circonstances ont amené la S.N.C.F. à faire appel, pour la réparation de son matériel moteur, au concours des industriels qui construisaient du matériel neuf. Ceux-ci se sont mis immédiatement à la disposition du chemin de fer.

Des marchés sont actuellement négociés sur des bases analogues à ceux passés avec les réparateurs habituels, comportant une rémunération fixée d'après un prix horaire forfaitaire, appliquée à un nombre d'heures de production effective. Toutefois, ce nombre d'heures pour chaque réparation ne sera pas alloué à forfait d'après des tarifs-temps, mais "pointé en régie", d'après les temps réellement passés par le personnel de production.

La mise au point des prix exigera encore quelque délai. En attendant, il paraît normal de verser aux industriels qui ont déjà entrepris les réparations des acomptes leur permettant de faire face à leurs frais d'exploitation. Ces acomptes seraient fixés en partant d'un prix horaire de 55 fr., représentant le prix moyen pondéré qui serait payé aux réparateurs attribués de locomotives travaillant 60 heures par semaine, si ceux-ci effectuaient leurs travaux en régie. Ce prix est certainement inférieur à celui que la S.N.C.F. sera conduite finalement à payer.

La dépense mensuelle ressortirait à 11 M. environ sur la base du volume des travaux actuellement placé : il est à penser que ce volume pourra être doublé d'ici quelques mois, ce qui porterait la dépense à 22 M.

Le Conseil donne son accord au paiement des acomptes.

c) Programme décennal de reconstitution du parc de matériel.

M. LE PRESIDENT indique que, par lettre du 18 avril 1944, le Secrétariat d'Etat aux Communications a transmis une note du Comité MATFER et une lettre du Directeur des Industries Mécaniques et Électriques relatives au programme de reconstitution du parc de matériel.

Des observations sont formulées, d'abord, sur la consistance même du programme décennal, ainsi que sur les durées d'amortissement qui ont servi de bases aux évaluations. Il est bien évident que le programme - qui n'a été présenté qu'à titre prévisionnel -

aura à être réajusté dès la fin des hostilités ; mais il serait vain de prétendre procéder dès maintenant à la mise à jour qui s'imposera à ce moment. D'autre part, la question des durées d'amortissement est de pure technique ferroviaire, et l'étude à laquelle il a été procédé a tenu compte de tous les éléments à prendre en considération à cet égard. Rien, dans ces conditions, ne saurait justifier, pour le présent, une révision du programme.

Par contre, pour le plan de démarrage, qui doit porter sur les deux premières années de réalisation du programme décennal, l'hypothèse qui avait été retenue, à savoir le retour de la totalité du matériel mis à la disposition de la D.R., était très optimiste. Dès maintenant, compte tenu des destructions, il semble que, sans aller jusqu'aux chiffres suggérés par le Comité MATFER, l'on puisse réviser le plan sur une base plus proche de la réalité, en supposant le retour en France de la moitié du matériel en cause.

Enfin, en ce qui concerne les commandes de démarrage ou à "exécution différée", les observations se rapportent à la mise au point rapide des modalités de passation des contrats et à la révision de la consistance du programme. Sur le premier point, un accord est intervenu après discussion avec les Comités intéressés. D'autre part, il n'y a aucun inconvénient à envisager un volume de commandes plus important que celui qui avait été prévu, lesdites commandes pouvant s'appliquer à 238 locomotives à vapeur, 7 à 800 voitures et 15 à 20.000 wagons. Mais cet accroissement exigea l'octroi du contingent inconditionnel de métaux ferreux nécessaire.

Le Conseil se déclare d'accord pour qu'il soit répondu dans ce sens.

d) Allongement de la durée du travail dans certains ateliers.

M. LE PRESIDENT donne connaissance de la dépêche, en date du 9 juin 1944, par laquelle M. le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications fait part de sa décision d'étendre à un certain nombre d'ateliers de la S.N.C.F. le régime de travail de 60 heures par semaine, déjà appliqué au personnel d'autres ateliers.

Les Ministères du Ravitaillement et des Finances ont accepté que les suppléments de rations alimentaires et de tabac accordés à ce dernier personnel soient également attribués aux agents visés par les nouvelles dispositions.

La séance est levée à 10 heures 45.

Le Vice-Président
du Conseil d'Administration,
BOUTET.

Le Président
du Conseil d'Administration,
FOURNIER.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Texte définitif
adopté dans la séance
du 21 juin 1944

Séance du 14 juin 1944

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

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

CLAUDON
DAYRAS
DEVINAT
FREDAULT
GETTEN
LIAUD
de TARDE
TIRARD
ZAFFREYA

Assistant à la séance : M.M. LE BESNERAIS, Directeur Général
BERTHELOT, Directeur Général adjoint
VAGOGNE, Secrétaire Général adjoint

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

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

Adoption du
Procès-Verbal.

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal.-

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Procès-Verbal de la séance du 7 juin 1944 est adopté.

Comptes
rendus.-

QUESTION II - Comptes rendus.-

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

M. LE PRESIDENT tient le Conseil au courant des conditions dans lesquelles s'est poursuivie l'exploitation au cours de la dernière semaine, ainsi que de l'état des stocks de combustibles et de la situation du parc de matériel moteur et roulant.

M. LE BESNERAIS rend compte des derniers chiffres concernant l'évolution du trafic et des recettes.

2°) Trésorerie.-

M. LE PRESIDENT 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 :

- Annexe B aux tarifs généraux pour le transport des marchandises
Modification du mode de taxation du trafic échangé avec le Chemin de fer d'intérêt local de l'Est de Lyon.-

Tarifs spéciaux P.V. nos 6, 7, 11, 12, 18 et 26

Relèvement de la surtaxe spéciale prévue pour les transports effectués aux conditions des tarifications communes à la S.N.C.F. et aux Chemins de fer de l'Est de Lyon.-

Marchés et Commandes.

1°) Marché pour la fourniture des sous-stations de traction et des postes d'alimentation et de mise en parallèle nécessaires pour l'électrification de la ligne de Nîmes à Sète.

M. BOUTET expose que le marché qu'il est proposé de passer avec la Compagnie Electro-Mécanique s'inspire des principes admis par le Conseil lorsqu'il a approuvé le contrat relatif à l'équipement du même parcours en lignes de contact aériennes.

Sans doute, ne paraît-il pas présenter le même caractère d'urgence que ce dernier marché, les études devant être, dans ce cas, moins longues et difficiles. Toutefois, il résulte des renseignements fournis à la Sous-Commission des Marchés qu'il y a intérêt à conclure dès maintenant avec le fournisseur.

Tout d'abord, tout ce qui pourra être fait dès maintenant du point de vue études et autorisations sera autant d'acquis ; et il n'est pas impossible que, certaines matières étant approvisionnées, l'exécution du marché puisse, tout au moins partiellement, commencer dès maintenant.

D'autre part, il ne peut y avoir d'hésitation en ce qui concerne le fournisseur. La Compagnie Electro-Mécanique travaille depuis longtemps pour la S.N.C.F., et c'est elle notamment qui, dans des conditions qui ont donné entière satisfaction, a assuré l'équipement de la ligne Brive-Montauban. Cette Société est d'ailleurs la plus qualifiée pour l'exécution des travaux du genre de ceux qui sont aujourd'hui en cause et, par suite, c'est avec elle que, soit maintenant soit plus tard, il faudra traiter de gré à gré.

Il n'y a aucun inconvenient à passer le contrat sans plus attendre puisque les conditions et prix peuvent être facilement débattus par référence à ceux obtenus pour les installations de la ligne Brive-Montauban.

En fait, le marché se borne à fixer la comparaison entre les travaux à exécuter pour Nîmes-Sète et ceux exécutés pour Brive-Montauban sur la base des conditions économiques de mai 1940. Il

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

est entendu que, lorsque l'ordre d'exécution sera donné, il sera procédé d'un commun accord et, à défaut, par arbitrage, à la mise à jour des prix.

Enfin, la S.N.C.F. aura, à tout moment, la faculté de résilier la commande sans indemnité, pour la partie non encore exécutée, au cas où elle se trouverait dans l'impossibilité d'y donner suite, pour une raison indépendante de sa volonté.

Pour ces diverses raisons, la Sous-Commission des Marchés est d'avis qu'il y a lieu d'approuver le marché.

Le Conseil approuve le marché.

2°) Marché avec le Comptoir Français des Produits Sidérurgiques pour la fourniture de 6.700 T. de rails et éclisses.

M. BOUTET indique que le montant de cette fourniture, qui porte sur 6.450 T. de rails et 250 T. d'éclisses, s'élève à 20.900.000 fr.

Les prix sont fixés par l'arrêté ministériel du 28 décembre 1943 et ne peuvent, par suite, donner lieu à aucune observation. Le Conseil approuve le marché.

Service Commercial.

Projets.

Rapport du Directeur Général sur le fonctionnement des Services au cours de l'année 1943.

QUESTION VI - Rapport du Directeur Général sur le fonctionnement des Services au cours de l'année 1943.

Le Conseil prend acte du Rapport.

La séance est levée à 10 heures 45.

Questions diverses.

a) Délégation exceptionnelle de pouvoirs du Conseil au Président.

M. LE PRESIDENT expose qu'en raison des circonstances, il est amené à demander une extension de la délégation de pouvoirs consentie par le Conseil le 6 novembre 1940.

Sur sa proposition, le Conseil adopte la délibération suivante :

.....

"En cas d'urgence ou d'impossibilité de réunir le Conseil
- circonstances dont le Président sera seul juge - le Président
"peut exercer l'ensemble des pouvoirs du Conseil sans limitation,
"à l'exception de ceux concernant :
"l'approbation des comptes et bilan annuels.

"Le Président peut consentir lui-même toutes délégations
"qu'il juge utile dans la limite des pouvoirs qui lui sont ainsi
"délégués.

"Il rendra compte au Conseil, dans sa plus prochaine séance,
"ce, de l'usage qu'il aura fait de ces pouvoirs exceptionnels".

b) Marchés spéciaux de réparation de matériel moteur.

M. LE PRESIDENT indique que les circonstances ont amené la S.N.C.F. à faire appel, pour la réparation de son matériel moteur, au concours des industriels qui construisaient du matériel neuf. Ceux-ci se sont mis immédiatement à la disposition du chemin de fer.

Des marchés sont actuellement négociés sur des bases analogues à ceux passés avec les réparateurs habituels, comportant une rémunération fixée d'après un prix horaire forfaitaire, appliquée à un nombre d'heures de production effective. Toutefois, ce nombre d'heures pour chaque réparation ne sera pas alloué à forfait d'après des tarifs-temps, mais "pointé en régie", d'après les temps réellement passés par le personnel de production.

La mise au point des prix exigera encore quelque délai. En attendant, il paraît normal de verser aux industriels qui ont déjà entrepris les réparations des acomptes leur permettant de faire face à leurs frais d'exploitation. Ces acomptes seraient fixés en partant d'un prix horaire de 55 fr., représentant le prix moyen pondéré qui serait payé aux réparateurs attitrés de locomotives travaillant 60 heures par semaine, si ceux-ci effectuaient leurs travaux en régie. Ce prix est certainement inférieur à celui que la S.N.C.F. sera conduite finalement à payer.

La dépense mensuelle ressortirait à 11 M. environ sur la base du volume des travaux actuellement placé : il est à penser que ce volume pourra être doublé d'ici quelques mois, ce qui porterait la dépense à 22 M.

Le Conseil donne son accord au paiement des acomptes.

c) Programme décennal de reconstitution du parc de matériel.

M. LE PRESIDENT indique que, par lettre du 18 avril 1944, le Secrétariat d'Etat aux Communications a transmis une note du Comité MATFER et une lettre du Directeur des Industries Mécaniques et Électriques relatives au programme de reconstitution du parc de matériel.

Des observations sont formulées, d'abord, sur la consistance même du programme décennal, ainsi que sur les durées d'amortissement qui ont servi de bases aux évaluations. Il est bien évident que le programme - qui n'a été présenté qu'à titre prévisionnel -

aura à être réajusté dès la fin des hostilités ; mais il serait vain de prétendre procéder dès maintenant à la mise à jour qui s'imposera à ce moment. D'autre part, la question des durées d'amortissement est de pure technique ferroviaire, et l'étude à laquelle il a été procédé a tenu compte de tous les éléments à prendre en considération à cet égard. Rien, dans ces conditions, ne saurait justifier, pour le présent, une révision du programme.

Par contre, pour le plan de démarrage, qui doit porter sur les deux premières années de réalisation du programme décennal, l'hypothèse qui avait été retenue, à savoir le retour de la totalité du matériel mis à la disposition de la D.R., était très optimiste. Dès maintenant, compte tenu des destructions, il semble que, sans aller jusqu'aux chiffres suggérés par le Comité MATFER, l'on puisse réviser le plan sur une base plus proche de la réalité, en supposant le retour en France de la moitié du matériel en cause.

Enfin, en ce qui concerne les commandes de démarrage ou à "exécution différée", les observations se rapportent à la mise au point rapide des modalités de passation des contrats et à la révision de la consistance du programme. Sur le premier point, un accord est intervenu après discussion avec les Comités intéressés. D'autre part, il n'y a aucun inconvénient à envisager un volume de commandes plus important que celui qui avait été prévu, lesdites commandes pouvant s'appliquer à 238 locomotives à vapeur, 7 à 800 voitures et 15 à 20.000 wagons. Mais cet accroissement exigeira l'octroi du contingent inconditionnel de métaux ferreux nécessaire.

Le Conseil se déclare d'accord pour qu'il soit répondu dans ce sens.

d) Allongement de la durée du travail dans certains ateliers.

M. LE PRESIDENT donne connaissance de la dépêche, en date du 9 juin 1944, par laquelle M. le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications fait part de sa décision d'étendre à un certain nombre d'ateliers de la S.N.C.F. le régime de travail de 60 heures par semaine, déjà appliqué au personnel d'autres ateliers.

Les Ministères du Ravitaillement et des Finances ont accepté que les suppléments de rations alimentaires et de tabac accordés à ce dernier personnel soient également attribués aux agents visés par les nouvelles dispositions.

La séance est levée à 10 heures 45.

Le Vice-Président
du Conseil d'Administration,
BOUTET.

Le Président
du Conseil d'Administration,
FOURNIER.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Texte définitif
adopté dans la séance
du 21 juin 1944

Séance du 14 juin 1944

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

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

CLAUDON
DAYRAS
DEVINAT
FREDAULT
GETTEN
LIAUD
de TARDE
TIRARD
ZAFFREYA

Assistant à la séance : M.M. LE BESNERAIS, Directeur Général
BERTHELOT, Directeur Général adjoint
VAGOGNE, Secrétaire Général adjoint

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

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

Adoption du
Procès-Verbal.-

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal.-

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Procès-Verbal de la séance du 7 juin 1944 est adopté.

Comptes
rendus.-

QUESTION II - Comptes rendus.-

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

M. LE PRESIDENT tient le Conseil au courant des conditions dans lesquelles s'est poursuivie l'exploitation au cours de la dernière semaine, ainsi que de l'état des stocks de combustibles et de la situation du parc de matériel moteur et roulant.

M. LE BESNERAIS rend compte des derniers chiffres concernant l'évolution du trafic et des recettes.

2°) Trésorerie.-

M. LE PRESIDENT 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.-

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 :

- Annexe B aux tarifs généraux pour le transport des marchandises
Modification du mode de taxation du trafic échangé avec le Chemin de fer d'intérêt local de l'Est de Lyon.-
- Tarifs spéciaux P.V. n°s 6, 7, 11, 12, 18 et 26
Relèvement de la surtaxe spéciale prévue pour les transports effectués aux conditions des tarifications communes à la S.N.C.F. et aux Chemins de fer de l'Est de Lyon.-

Marchés et Commandes.-

QUESTION III - Marchés et Commandes.-

- 1°) Marché pour la fourniture des sous-stations de traction et des postes d'alimentation et de mise en parallèle nécessaires pour l'électrification de la ligne de Nîmes à Sète.-

M. BOUTET expose que le marché qu'il est proposé de passer avec la Compagnie Electro-Mécanique s'inspire des principes admis par le Conseil lorsqu'il a approuvé le contrat relatif à l'équipement du même parcours en lignes de contact aériennes.

Sans doute, ne paraît-il pas présenter le même caractère d'urgence que ce dernier marché, les études devant être, dans ce cas, moins longues et difficiles. Toutefois, il résulte des renseignements fournis à la Sous-Commission des Marchés qu'il y a intérêt à conclure dès maintenant avec le fournisseur.

Tout d'abord, tout ce qui pourra être fait dès maintenant du point de vue études et autorisations sera autant d'acquis ; et il n'est pas impossible que, certaines matières étant approvisionnées, l'exécution du marché puisse, tout au moins partiellement, commencer dès maintenant.

D'autre part, il ne peut y avoir d'hésitation en ce qui concerne le fournisseur. La Compagnie Electro-Mécanique travaille depuis longtemps pour la S.N.C.F., et c'est elle notamment qui, dans des conditions qui ont donné entière satisfaction, a assuré l'équipement de la ligne Brive-Montauban. Cette Société est d'ailleurs la plus qualifiée pour l'exécution des travaux du genre de ceux qui sont aujourd'hui en cause et, par suite, c'est avec elle que, soit maintenant soit plus tard, il faudra traiter de gré à gré.

Il n'y a aucun inconvenient à passer le contrat sans plus attendre puisque les conditions et prix peuvent facilement débattus par référence à ceux obtenus pour les installations de la ligne Brive-Montauban.

En fait, le marché se borne à fixer la comparaison entre les travaux à exécuter pour Nîmes-Sète et ceux exécutés pour Brive-Montauban sur la base des conditions économiques de mai 1940. Il

est entendu que, lorsque l'ordre d'exécution sera donné, il sera procédé d'un commun accord et, à défaut, par arbitrage, à la mise à jour des prix.

Enfin, la S.N.C.F. aura, à tout moment, la faculté de résilier la commande sans indemnité, pour la partie non encore exécutée, au cas où elle se trouverait dans l'impossibilité d'y donner suite pour une raison indépendante de sa volonté.

Pour ces diverses raisons, la Sous-Commission des Marchés est d'avis qu'il y a lieu d'approuver le marché.

Le Conseil approuve le marché.

- 2°) Marché avec le Comptoir Français des Produits Sidérurgiques pour la fourniture de 6.700 T. de rails et éclisses.-

M. BOUTET indique que le montant de cette fourniture, qui porte sur 6.450 T. de rails et 250 T. d'éclisses, s'élève à 20.900.000 fr.

Les prix sont fixés par l'arrêté ministériel du 28 décembre 1943 et ne peuvent, par suite, donner lieu à aucune observation.

Le Conseil approuve le marché.

Service Commercial.-

QUESTION IV - Service Commercial.-

" "

Projets.-

QUESTION V - Projets.-

" "

Rapport du Directeur Général sur le fonctionnement des Services au cours de l'année 1943.-

QUESTION VI - Rapport du Directeur Général sur le fonctionnement des Services au cours de l'année 1943.-

Le Conseil prend acte du Rapport.

Questions diverses.-

- Questions diverses -

- a) Délégation exceptionnelle de pouvoirs du Conseil au Président.-

M. LE PRESIDENT expose qu'en raison des circonstances, il est amené à demander une extension de la délégation de pouvoirs consentie par le Conseil le 6 novembre 1940.

Sur sa proposition, le Conseil adopte la délibération suivante :

.....

"En cas d'urgence ou d'impossibilité de réunir le Conseil
"- circonstances dont le Président sera seul juge - le Président
"peut exercer l'ensemble des pouvoirs du Conseil sans limitation,
"à l'exception de ceux concernant :

"- l'approbation des comptes et bilan annuels.

"Le Président peut consentir lui-même toutes délégations
"qu'il juge utile dans la limite des pouvoirs qui lui sont ainsi
"délégues.

"Il rendra compte au Conseil, dans sa plus prochaine séance, de l'usage qu'il aura fait de ces pouvoirs exceptionnels".

b) Marchés spéciaux de réparation de matériel moteur.-

M. LE PRESIDENT indique que les circonstances ont amené la S.N.C.F. à faire appel, pour la réparation de son matériel moteur, au concours des industriels qui construisaient du matériel neuf. Ceux-ci se sont mis immédiatement à la disposition du chemin de fer.

Des marchés sont actuellement négociés sur des bases analogues à ceux passés avec les réparateurs habituels, comportant une rémunération fixée d'après un prix horaire forfaitaire, appliquée à un nombre d'heures de production effective. Toutefois, ce nombre d'heures pour chaque réparation ne sera pas alloué à forfait d'après des tarifs-temps, mais "pointé en régie", d'après les temps réellement passés par le personnel de production.

La mise au point des prix exigera encore quelque délai. En attendant, il paraît normal de verser aux industriels qui ont déjà entrepris les réparations des acomptes leur permettant de faire face à leurs frais d'exploitation. Ces acomptes seraient fixés en partant d'un prix horaire de 55 fr, représentant le prix moyen pondéré qui serait payé aux réparateurs attribués de locomotives travaillant 60 heures par semaine, si ceux-ci effectuaient leurs travaux en régie. Ce prix est certainement inférieur à celui que la S.N.C.F. sera conduite finalement à payer.

La dépense mensuelle ressortirait à 11 M. environ sur la base du volume des travaux actuellement placé : il est à penser que ce volume pourra être doublé d'ici quelques mois, ce qui porterait la dépense à 22 M.

Le Conseil donne son accord au paiement des acomptes.

c) Programme décennal de reconstitution du parc de matériel.-

M. LE PRESIDENT indique que, par lettre du 18 avril 1944, le Secrétariat d'Etat aux Communications a transmis une note du Comité MATFER et une lettre du Directeur des Industries Mécaniques et Électriques relatives au programme de reconstitution du parc de matériel.

Des observations sont formulées, d'abord, sur la consistance même du programme décennal, ainsi que sur les durées d'amortissement qui ont servi de bases aux évaluations. Il est bien évident que le programme - qui n'a été présenté qu'à titre prévisionnel -

aura à être réajusté dès la fin des hostilités ; mais il serait vain de prétendre procéder dès maintenant à la mise à jour qui s'imposera à ce moment. D'autre part, la question des durées d'amortissement est de pure technique ferroviaire, et l'étude à laquelle il a été procédé a tenu compte de tous les éléments à prendre en considération à cet égard. Rien, dans ces conditions, ne saurait justifier, pour le présent, une révision du programme.

Par contre, pour le plan de démarrage, qui doit porter sur les deux premières années de réalisation du programme décennal, l'hypothèse qui avait été retenue, à savoir le retour de la totalité du matériel mis à la disposition de la D.R., était très optimiste. Dès maintenant, compte tenu des destructions, il semble que, sans aller jusqu'aux chiffres suggérés par le Comité MATFER, l'on puisse réviser le plan sur une base plus proche de la réalité, en supposant le retour en France de la moitié du matériel en cause.

Enfin, en ce qui concerne les commandes de démarrage ou à "exécution différée", les observations se rapportent à la mise au point rapide des modalités de passation des contrats et à la révision de la consistance du programme. Sur le premier point, un accord est intervenu après discussion avec les Comités intéressés. D'autre part, il n'y a aucun inconvénient à envisager un volume de commandes plus important que celui qui avait été prévu, lesdites commandes pouvant s'appliquer à 238 locomotives à vapeur, 7 à 800 voitures et 15 à 20.000 wagons. Mais cet accroissement exigeira l'octroi du contingent inconditionnel de métaux ferreux nécessaire.

Le Conseil se déclare d'accord pour qu'il soit répondu dans ce sens.

d) Allongement de la durée du travail dans certains ateliers.-

M. LE PRESIDENT donne connaissance de la dépêche, en date du 9 juin 1944, par laquelle M. le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications fait part de sa décision d'étendre à un certain nombre d'ateliers de la S.N.C.F. le régime de travail de 60 heures par semaine, déjà appliqué au personnel d'autres ateliers.

Les Ministères du Ravitaillement et des Finances ont accepté que les suppléments de rations alimentaires et de tabac accordés à ce dernier personnel soient également attribués aux agents visés par les nouvelles dispositions.

La séance est levée à 10 heures 45.

Le Vice-Président
du Conseil d'Administration,
BOUTET.

Le Président
du Conseil d'Administration,
FOURNIER.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Texte définitif
adopté dans la séance
du 21 juin 1944

Séance du 14 juin 1944

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

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

CLAUDON
DAYRAS
DEVINAT
FREDAULT
GETTEN
LIAUD
de TARDE
TIRARD
ZAFFREYA

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

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

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

Adoption du
Procès-Verbal.-

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal.-

Sur la proposition de M. LE PRÉSIDENT, le Procès-Verbal de la séance du 7 juin 1944 est adopté.

Comptes
rendus.-

QUESTION II - Comptes rendus.-

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

M. LE PRESIDENT tient le Conseil au courant des conditions dans lesquelles s'est poursuivie l'exploitation au cours de la dernière semaine, ainsi que de l'état des stocks de combustibles et de la situation du parc de matériel moteur et roulant.

M. LE BESNERAIS rend compte des derniers chiffres concernant l'évolution du trafic et des recettes.

2°) Trésorerie.-

M. LE PRESIDENT 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.

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 :

- Annexe B aux tarifs généraux pour le transport des marchandises
Modification du mode de taxation du trafic échangé avec le Chemin de fer d'intérêt local de l'Est de Lyon.-
- Tarifs spéciaux P.V. nos 6, 7, 11, 12, 18 et 26
Relèvement de la surtaxe spéciale prévue pour les transports effectués aux conditions des tarifications communes à la S.N.C.F. et aux Chemins de fer de l'Est de Lyon.-

Marchés et Commandes.

QUESTION III - Marchés et Commandes.-

- 1°) Marché pour la fourniture des sous-stations de traction et des postes d'alimentation et de mise en parallèle nécessaires pour l'électrification de la ligne de Nîmes à Sète.-

M. BOUTET expose que le marché qu'il est proposé de passer avec la Compagnie Electro-Mécanique s'inspire des principes admis par le Conseil lorsqu'il a approuvé le contrat relatif à l'équipement du même parcours en lignes de contact aériennes.

Sans doute, ne paraît-il pas présenter le même caractère d'urgence que ce dernier marché, les études devant être, dans ce cas, moins longues et difficiles. Toutefois, il résulte des renseignements fournis à la Sous-Commission des Marchés qu'il y a intérêt à conclure dès maintenant avec le fournisseur.

Tout d'abord, tout ce qui pourra être fait dès maintenant du point de vue études et autorisations sera autant d'acquis ; et il n'est pas impossible que, certaines matières étant approvisionnées, l'exécution du marché puisse, tout au moins partiellement, commencer dès maintenant.

D'autre part, il ne peut y avoir d'hésitation en ce qui concerne le fournisseur. La Compagnie Electro-Mécanique travaille depuis longtemps pour la S.N.C.F., et c'est elle notamment qui, dans des conditions qui ont donné entière satisfaction, a assuré l'équipement de la ligne Brive-Montauban. Cette Société est d'ailleurs la plus qualifiée pour l'exécution des travaux du genre de ceux qui sont aujourd'hui en cause et, par suite, c'est avec elle que, soit maintenant soit plus tard, il faudra traiter de gré à gré.

Il n'y a aucun inconvénient à passer le contrat sans plus attendre puisque les conditions et prix peuvent être facilement débattus par référence à ceux obtenus pour les installations de la ligne Brive-Montauban.

En fait, le marché se borne à fixer la comparaison entre les travaux à exécuter pour Nîmes-Sète et ceux exécutés pour Brive-Montauban sur la base des conditions économiques de mai 1940. Il

est entendu que, lorsque l'ordre d'exécution sera donné, il sera procédé d'un commun accord et, à défaut, par arbitrage, à la mise à jour des prix.

Enfin, la S.N.C.F. aura, à tout moment, la faculté de résilier la commande sans indemnité, pour la partie non encore exécutée, au cas où elle se trouverait dans l'impossibilité d'y donner suite pour une raison indépendante de sa volonté.

Pour ces diverses raisons, la Sous-Commission des Marchés est d'avis qu'il y a lieu d'approuver le marché.

Le Conseil approuve le marché.

- 2°) Marché avec le Comptoir Français des Produits Sidérurgiques pour la fourniture de 6.700 T. de rails et éclisses.-

M. BOUTET indique que le montant de cette fourniture, qui porte sur 6.450 T. de rails et 250 T. d'éclisses, s'élève à 20.900.000 fr.

Les prix sont fixés par l'arrêté ministériel du 28 décembre 1943 et ne peuvent, par suite, donner lieu à aucune observation.

Le Conseil approuve le marché.

Service Commercial.-

Projets.-

QUESTION IV - Service Commercial.-

" "

QUESTION V - Projets.-

" "

Rapport du Directeur Général sur le fonctionnement des Services au cours de l'année 1943.-

QUESTION VI - Rapport du Directeur Général sur le fonctionnement des Services au cours de l'année 1943.-

Le Conseil prend acte du Rapport.

Questions diverses.-

- Questions diverses -

- a) Délégation exceptionnelle de pouvoirs du Conseil au Président.-

M. LE PRESIDENT expose qu'en raison des circonstances, il est amené à demander une extension de la délégation de pouvoirs consentie par le Conseil le 6 novembre 1940.

Sur sa proposition, le Conseil adopte la délibération suivante :

.....

"En cas d'urgence ou d'impossibilité de réunir le Conseil "- circonstances dont le Président sera seul juge - le Président "peut exercer l'ensemble des pouvoirs du Conseil sans limitation, "à l'exception de ceux concernant :

"- l'approbation des comptes et bilan annuels.

"Le Président peut consentir lui-même toutes délégations "qu'il juge utile dans la limite des pouvoirs qui lui sont ainsi "délégués.

"Il rendra compte au Conseil, dans sa plus prochaine séance, de l'usage qu'il aura fait de ces pouvoirs exceptionnels".

b) Marchés spéciaux de réparation de matériel moteur.-

M. LE PRESIDENT indique que les circonstances ont amené la S.N.C.F. à faire appel, pour la réparation de son matériel moteur, au concours des industriels qui construisaient du matériel neuf. Ceux-ci se sont mis immédiatement à la disposition du chemin de fer.

Des marchés sont actuellement négociés sur des bases analogues à ceux passés avec les réparateurs habituels, comportant une rémunération fixée d'après un prix horaire forfaitaire, appliquée à un nombre d'heures de production effective. Toutefois, ce nombre d'heures pour chaque réparation ne sera pas alloué à forfait d'après des tarifs-temps, mais "pointé en régie", d'après les temps réellement passés par le personnel de production.

La mise au point des prix exigera encore quelque délai. En attendant, il paraît normal de verser aux industriels qui ont déjà entrepris les réparations des acomptes leur permettant de faire face à leurs frais d'exploitation. Ces acomptes seraient fixés en partant d'un prix horaire de 55 fr, représentant le prix moyen pondéré qui serait payé aux réparateurs attitrés de locomotives travaillant 60 heures par semaine, si ceux-ci effectuaient leurs travaux en régie. Ce prix est certainement inférieur à celui que la S.N.C.F. sera conduite finalement à payer.

La dépense mensuelle ressortirait à 11 M. environ sur la base du volume des travaux actuellement placé : il est à penser que ce volume pourra être doublé d'ici quelques mois, ce qui porterait la dépense à 22 M.

Le Conseil donne son accord au paiement des acomptes.

c) Programme décennal de reconstitution du parc de matériel.-

M. LE PRESIDENT indique que, par lettre du 18 avril 1944, le Secrétariat d'Etat aux Communications a transmis une note du Comité MATFER et une lettre du Directeur des Industries Mécaniques et Électriques relatives au programme de reconstitution du parc de matériel.

Des observations sont formulées, d'abord, sur la consistance même du programme décennal, ainsi que sur les durées d'amortissement qui ont servi de bases aux évaluations. Il est bien évident que le programme - qui n'a été présenté qu'à titre prévisionnel -

aura à être réajusté dès la fin des hostilités ; mais il serait vain de prétendre procéder dès maintenant à la mise à jour qui s'imposera à ce moment. D'autre part, la question des durées d'amortissement est de pure technique ferroviaire, et l'étude à laquelle il a été procédé a tenu compte de tous les éléments à prendre en considération à cet égard. Rien, dans ces conditions, ne saurait justifier, pour le présent, une révision du programme.

Par contre, pour le plan de démarrage, qui doit porter sur les deux premières années de réalisation du programme décennal, l'hypothèse qui avait été retenue, à savoir le retour de la totalité du matériel mis à la disposition de la D.R., était très optimiste. Dès maintenant, compte tenu des destructions, il semble que, sans aller jusqu'aux chiffres suggérés par le Comité MATFER, l'on puisse réviser le plan sur une base plus proche de la réalité, en supposant le retour en France de la moitié du matériel en cause.

Enfin, en ce qui concerne les commandes de démarrage ou à "exécution différée", les observations se rapportent à la mise au point rapide des modalités de passation des contrats et à la révision de la consistance du programme. Sur le premier point, un accord est intervenu après discussion avec les Comités intéressés. D'autre part, il n'y a aucun inconvénient à envisager un volume de commandes plus important que celui qui avait été prévu, lesdites commandes pouvant s'appliquer à 238 locomotives à vapeur, 7 à 800 voitures et 15 à 20.000 wagons. Mais cet accroissement exigea l'octroi du contingent inconditionnel de métaux ferreux nécessaire.

Le Conseil se déclare d'accord pour qu'il soit répondu dans ce sens.

d) Allongement de la durée du travail dans certains ateliers.-

M. LE PRESIDENT donne connaissance de la dépêche, en date du 9 juin 1944, par laquelle M. le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications fait part de sa décision d'étendre à un certain nombre d'ateliers de la S.N.C.F. le régime de travail de 60 heures par semaine, déjà appliqué au personnel d'autres ateliers.

Les Ministères du Ravitaillement et des Finances ont accepté que les suppléments de rations alimentaires et de tabac accordés à ce dernier personnel soient également attribués aux agents visés par les nouvelles dispositions.

La séance est levée à 10 heures 45.

Le Vice-Président
du Conseil d'Administration,
BOUTET.

Le Président
du Conseil d'Administration,
FOURNIER.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Texte définitif
adopté dans la séance
du 21 juin 1944

Séance du 14 juin 1944

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

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

CLAUDON
DAYRAS
DEVINAT
FREDAULT
GETTEN
LIAUD
de TARDE
TIRARD
ZAFFREYA

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

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

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

Adoption du Procès-Verbal.-

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal.-

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Procès-Verbal de la séance du 7 juin 1944 est adopté.

Comptes rendus.-

QUESTION II - Comptes rendus.-

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

M. LE PRESIDENT tient le Conseil au courant des conditions dans lesquelles s'est poursuivie l'exploitation au cours de la dernière semaine, ainsi que de l'état des stocks de combustibles et de la situation du parc de matériel moteur et roulant.

M. LE BESNERAIS rend compte des derniers chiffres concernant l'évolution du trafic et des recettes.

2°) Trésorerie.-

M. LE PRESIDENT 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 :

- Annexe B aux tarifs généraux pour le transport des marchandises
Modification du mode de taxation du trafic échangé avec le Chemin de fer d'intérêt local de l'Est de Lyon.-
- Tarifs spéciaux P.V. nos 6, 7, 11, 12, 18 et 26
Relèvement de la surtaxe spéciale prévue pour les transports effectués aux conditions des tarifications communes à la S.N.C.F. et aux Chemins de fer de l'Est de Lyon.-

Marchés et Commandes.

QUESTION III - Marchés et Commandes.-

- 1°) Marché pour la fourniture des sous-stations de traction et des postes d'alimentation et de mise en parallèle nécessaires pour l'électrification de la ligne de Nîmes à Sète.

M. BOUTET expose que le marché qu'il est proposé de passer avec la Compagnie Electro-Mécanique s'inspire des principes admis par le Conseil lorsqu'il a approuvé le contrat relatif à l'équipement du même parcours en lignes de contact aériennes.

Sans doute, ne paraît-il pas présenter le même caractère d'urgence que ce dernier marché, les études devant être, dans ce cas, moins longues et difficiles. Toutefois, il résulte des renseignements fournis à la Sous-Commission des Marchés qu'il y a intérêt à conclure dès maintenant avec le fournisseur.

Tout d'abord, tout ce qui pourra être fait dès maintenant du point de vue études et autorisations sera autant d'acquis ; et il n'est pas impossible que, certaines matières étant approvisionnées, l'exécution du marché puisse, tout au moins partiellement, commencer dès maintenant.

D'autre part, il ne peut y avoir d'hésitation en ce qui concerne le fournisseur. La Compagnie Electro-Mécanique travaille depuis longtemps pour la S.N.C.F., et c'est elle notamment qui, dans des conditions qui ont donné entière satisfaction, a assuré l'équipement de la ligne Brive-Montauban. Cette Société est d'ailleurs la plus qualifiée pour l'exécution des travaux du genre de ceux qui sont aujourd'hui en cause et, par suite, c'est avec elle que, soit maintenant soit plus tard, il faudra traiter de gré à gré.

Il n'y a aucun inconvenient à passer le contrat sans plus attendre puisque les conditions et prix peuvent être facilement débattus par référence à ceux obtenus pour les installations de la ligne Brive-Montauban.

En fait, le marché se borne à fixer la comparaison entre les travaux à exécuter pour Nîmes-Sète et ceux exécutés pour Brive-Montauban sur la base des conditions économiques de mai 1940. Il

est entendu que, lorsque l'ordre d'exécution sera donné, il sera procédé d'un commun accord et, à défaut, par arbitrage, à la mise à jour des prix.

Enfin, la S.N.C.F. aura, à tout moment, la faculté de résilier la commande sans indemnité, pour la partie non encore exécutée, au cas où elle se trouverait dans l'impossibilité d'y donner suite pour une raison indépendante de sa volonté.

Pour ces diverses raisons, la Sous-Commission des Marchés est d'avis qu'il y a lieu d'approuver le marché.

Le Conseil approuve le marché.

- 2°) Marché avec le Comptoir Français des Produits Sidérurgiques pour la fourniture de 6.700 T. de rails et éclisses.

M. BOUTET indique que le montant de cette fourniture, qui porte sur 6.450 T. de rails et 250 T. d'éclisses, s'élève à 20.900.000 fr.

Les prix sont fixés par l'arrêté ministériel du 28 décembre 1943 et ne peuvent, par suite, donner lieu à aucune observation.

Le Conseil approuve le marché.

Service Commercial.

QUESTION IV - Service Commercial.-

" "

Projets.

QUESTION V - Projets.-

" "

Rapport du Directeur Général sur le fonctionnement des Services au cours de l'année 1943.-

QUESTION VI - Rapport du Directeur Général sur le fonctionnement des Services au cours de l'année 1943.-

Le Conseil prend acte du Rapport.

Questions diverses.

- Questions diverses -

- a) Délégation exceptionnelle de pouvoirs du Conseil au Président.

M. LE PRESIDENT expose qu'en raison des circonstances, il est amené à demander une extension de la délégation de pouvoirs consentie par le Conseil le 6 novembre 1940.

Sur sa proposition, le Conseil adopte la délibération suivante :

.....

"En cas d'urgence ou d'impossibilité de réunir le Conseil" - circonstances dont le Président sera seul juge - le Président "peut exercer l'ensemble des pouvoirs du Conseil sans limitation, "à l'exception de ceux concernant :

"- l'approbation des comptes et bilan annuels.

"Le Président peut consentir lui-même toutes délégations "qu'il juge utile dans la limite des pouvoirs qui lui sont ainsi "délégues.

"Il rendra compte au Conseil, dans sa plus prochaine séance, de l'usage qu'il aura fait de ces pouvoirs exceptionnels".

b) Marchés spéciaux de réparation de matériel moteur. -

M. LE PRESIDENT indique que les circonstances ont amené la S.N.C.F. à faire appel, pour la réparation de son matériel moteur, au concours des industriels qui construisaient du matériel neuf. Ceux-ci se sont mis immédiatement à la disposition du chemin de fer.

Des marchés sont actuellement négociés sur des bases analogues à ceux passés avec les réparateurs habituels, comportant une rémunération fixée d'après un prix horaire forfaitaire, appliquée à un nombre d'heures de production effective. Toutefois, ce nombre d'heures pour chaque réparation ne sera pas alloué à forfait d'après des tarifs-temps, mais "pointé en régie", d'après les temps réellement passés par le personnel de production.

La mise au point des prix exigera encore quelque délai. En attendant, il paraît normal de verser aux industriels qui ont déjà entrepris les réparations des acomptes leur permettant de faire face à leurs frais d'exploitation. Ces acomptes seraient fixés en partant d'un prix horaire de 55 fr, représentant le prix moyen pondéré qui serait payé aux réparateurs attitrés de locomotives travaillant 60 heures par semaine, si ceux-ci effectuaient leurs travaux en régie. Ce prix est certainement inférieur à celui que la S.N.C.F. sera conduite finalement à payer.

La dépense mensuelle ressortirait à 11 M. environ sur la base du volume des travaux actuellement placé : il est à penser que ce volume pourra être doublé d'ici quelques mois, ce qui porterait la dépense à 22 M.

Le Conseil donne son accord au paiement des acomptes.

c) Programme décennal de reconstitution du parc de matériel. -

M. LE PRESIDENT indique que, par lettre du 18 avril 1944, le Secrétariat d'Etat aux Communications a transmis une note du Comité MATFER et une lettre du Directeur des Industries Mécaniques et Électriques relatives au programme de reconstitution du parc de matériel.

Des observations sont formulées, d'abord, sur la consistance même du programme décennal, ainsi que sur les durées d'amortissement qui ont servi de bases aux évaluations. Il est bien évident que le programme - qui n'a été présenté qu'à titre prévisionnel -

aura à être réajusté dès la fin des hostilités ; mais il serait vain de prétendre procéder dès maintenant à la mise à jour qui s'imposera à ce moment. D'autre part, la question des durées d'amortissement est de pure technique ferroviaire, et l'étude à laquelle il a été procédé a tenu compte de tous les éléments à prendre en considération à cet égard. Rien, dans ces conditions, ne saurait justifier, pour le présent, une révision du programme.

Par contre, pour le plan de démarrage, qui doit porter sur les deux premières années de réalisation du programme décennal, l'hypothèse qui avait été retenue, à savoir le retour de la totalité du matériel mis à la disposition de la D.R., était très optimiste. Dès maintenant, compte tenu des destructions, il semble que, sans aller jusqu'aux chiffres suggérés par le Comité MATFER, l'on puisse réviser le plan sur une base plus proche de la réalité, en supposant le retour en France de la moitié du matériel en cause.

Enfin, en ce qui concerne les commandes de démarrage ou à "exécution différée", les observations se rapportent à la mise au point rapide des modalités de passation des contrats et à la révision de la consistance du programme. Sur le premier point, un accord est intervenu après discussion avec les Comités intéressés. D'autre part, il n'y a aucun inconvénient à envisager un volume de commandes plus important que celui qui avait été prévu, lesdites commandes pouvant s'appliquer à 238 locomotives à vapeur, 7 à 800 voitures et 15 à 20.000 wagons. Mais cet accroissement exigea l'octroi du contingent inconditionnel de métaux ferreux nécessaire.

Le Conseil se déclare d'accord pour qu'il soit répondu dans ce sens.

d) Allongement de la durée du travail dans certains ateliers. -

M. LE PRESIDENT donne connaissance de la dépêche, en date du 9 juin 1944, par laquelle M. le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications fait part de sa décision d'étendre à un certain nombre d'ateliers de la S.N.C.F. le régime de travail de 60 heures par semaine, déjà appliqué au personnel d'autres ateliers.

Les Ministères du Ravitaillement et des Finances ont accepté que les suppléments de rations alimentaires et de tabac accordés à ce dernier personnel soient également attribués aux agents visés par les nouvelles dispositions.

La séance est levée à 10 heures 45.

Le Vice-Président
du Conseil d'Administration,
BOUTET.

Le Président
du Conseil d'Administration,
FOURNIER.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Texte définitif
adopté dans la séance
du 21 juin 1944

Séance du 14 juin 1944

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

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

CLAUDON
DAYRAS
DEVINAT
FREDAULT
GETTEN
LIAUD
de TARDE
TIRARD
ZAFFREYA

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

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

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

Adoption du
Procès-Verbal.-

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal.-

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Procès-Verbal de la séance du 7 juin 1944 est adopté.

Comptes
rendus.-

QUESTION II - Comptes rendus.-

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

M. LE PRESIDENT tient le Conseil au courant des conditions dans lesquelles s'est poursuivie l'exploitation au cours de la dernière semaine, ainsi que de l'état des stocks de combustibles et de la situation du parc de matériel moteur et roulant.

M. LE BESNERAIS rend compte des derniers chiffres concernant l'évolution du trafic et des recettes.

2°) Trésorerie.-

M. LE PRESIDENT 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.-

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 :

- Annexe B aux tarifs généraux pour le transport des marchandises
Modification du mode de taxation du trafic échange avec le Chemin de fer d'intérêt local de l'Est de Lyon.-
- Tarifs spéciaux P.V. nos 6, 7, 11, 12, 18 et 28
Relèvement de la surtaxe spéciale prévue pour les transports effectués aux conditions des tarifications communes à la S.N.C.F. et aux Chemins de fer de l'Est de Lyon.-

Marchés et Commandes.

QUESTION III - Marchés et Commandes.-

- 1°) Marché pour la fourniture des sous-stations de traction et des postes d'alimentation et de mise en parallèle nécessaires pour l'électrification de la ligne de Nîmes à Sète.-

M. BOUTET expose que le marché qu'il est proposé de passer avec la Compagnie Electro-Mécanique s'inspire des principes admis par le Conseil lorsqu'il a approuvé le contrat relatif à l'équipement du même parcours en lignes de contact aériennes.

Sans doute, ne paraît-il pas présenter le même caractère d'urgence que ce dernier marché, les études devant être, dans ce cas, moins longues et difficiles. Toutefois, il résulte des renseignements fournis à la Sous-Commission des Marchés qu'il y a intérêt à conclure dès maintenant avec le fournisseur.

Tout d'abord, tout ce qui pourra être fait dès maintenant du point de vue études et autorisations sera autant d'acquis ; et il n'est pas impossible que, certaines matières étant approvisionnées, l'exécution du marché puisse, tout au moins partiellement, commencer dès maintenant.

D'autre part, il ne peut y avoir d'hésitation en ce qui concerne le fournisseur. La Compagnie Electro-Mécanique travaille depuis longtemps pour la S.N.C.F., et c'est elle notamment qui, dans des conditions qui ont donné entière satisfaction, a assuré l'équipement de la ligne Brive-Montauban. Cette Société est d'ailleurs la plus qualifiée pour l'exécution des travaux du genre de ceux qui sont aujourd'hui en cause et, par suite, c'est avec elle que, soit maintenant soit plus tard, il faudra traiter de gré à gré.

Il n'y a aucun inconvénient à passer le contrat sans plus attendre puisque les conditions et prix peuvent être facilement débattus par référence à ceux obtenus pour les installations de la ligne Brive-Montauban.

En fait, le marché se borne à fixer la comparaison entre les travaux à exécuter pour Nîmes-Sète et ceux exécutés pour Brive-Montauban sur la base des conditions économiques de mai 1940. Il

est entendu que, lorsque l'ordre d'exécution sera donné, il sera procédé d'un commun accord et, à défaut, par arbitrage, à la mise à jour des prix.

Enfin, la S.N.C.F. aura, à tout moment, la faculté de résilier la commande sans indemnité, pour la partie non encore exécutée, au cas où elle se trouverait dans l'impossibilité d'y donner suite pour une raison indépendante de sa volonté.

Pour ces diverses raisons, la Sous-Commission des Marchés est d'avis qu'il y a lieu d'approuver le marché.

Le Conseil approuve le marché.

- 2°) Marché avec le Comptoir Français des Produits Sidérurgiques pour la fourniture de 6.700 T. de rails et éclisses.-

M. BOUTET indique que le montant de cette fourniture, qui porte sur 6.450 T. de rails et 250 T. d'éclisses, s'élève à 20.900.000 fr.

Les prix sont fixés par l'arrêté ministériel du 28 décembre 1943 et ne peuvent, par suite, donner lieu à aucune observation.

Le Conseil approuve le marché.

Service Commercial.-

Projets.-

QUESTION IV - Service Commercial.-

" "

QUESTION V - Projets.-

" "

Rapport du Directeur Général sur le fonctionnement des Services au cours de l'année 1943.-

QUESTION VI - Rapport du Directeur Général sur le fonctionnement des Services au cours de l'année 1943.-

Le Conseil prend acte du Rapport.

Questions diverses.-

- Questions diverses -

- a) Délégation exceptionnelle de pouvoirs du Conseil au Président.-

M. LE PRESIDENT expose qu'en raison des circonstances, il est amené à demander une extension de la délégation de pouvoirs consentie par le Conseil le 6 novembre 1940.

Sur sa proposition, le Conseil adopte la délibération suivante :

.....

"En cas d'urgence ou d'impossibilité de réunir le Conseil "- circonstances dont le Président sera seul juge - le Président "peut exercer l'ensemble des pouvoirs du Conseil sans limitation, "à l'exception de ceux concernant :

"- l'approbation des comptes et bilan annuels."

"Le Président peut consentir lui-même toutes délégations "qu'il juge utile dans la limite des pouvoirs qui lui sont ainsi "délégues.

"Il rendra compte au Conseil, dans sa plus prochaine séance, de l'usage qu'il aura fait de ces pouvoirs exceptionnels".

b) Marchés spéciaux de réparation de matériel moteur.-

M. LE PRESIDENT indique que les circonstances ont amené la S.N.C.F. à faire appel, pour la réparation de son matériel moteur, au concours des industriels qui construisaient du matériel neuf. Ceux-ci se sont mis immédiatement à la disposition du chemin de fer.

Des marchés sont actuellement négociés sur des bases analogues à ceux passés avec les réparateurs habituels, comportant une rémunération fixée d'après un prix horaire forfaitaire, appliquée à un nombre d'heures de production effective. Toutefois, ce nombre d'heures pour chaque réparation ne sera pas alloué à forfait d'après des tarifs-temps, mais "pointé en régie", d'après les temps réellement passés par le personnel de production.

La mise au point des prix exigera encore quelque délai. En attendant, il paraît normal de verser aux industriels qui ont déjà entrepris les réparations des acomptes leur permettant de faire face à leurs frais d'exploitation. Ces acomptes seraient fixés en partant d'un prix horaire de 55 fr, représentant le prix moyen pondéré qui serait payé aux réparateurs attitrés de locomotives travaillant 60 heures par semaine, si ceux-ci effectuaient leurs travaux en régie. Ce prix est certainement inférieur à celui que la S.N.C.F. sera conduite finalement à payer.

La dépense mensuelle ressortirait à 11 M. environ sur la base du volume des travaux actuellement placé : il est à penser que ce volume pourra être doublé d'ici quelques mois, ce qui porterait la dépense à 22 M.

Le Conseil donne son accord au paiement des acomptes.

c) Programme décennal de reconstitution du parc de matériel.-

M. LE PRESIDENT indique que, par lettre du 18 avril 1944, le Secrétariat d'Etat aux Communications a transmis une note du Comité MATFER et une lettre du Directeur des Industries Mécaniques et Électriques relatives au programme de reconstitution du parc de matériel.

Des observations sont formulées, d'abord, sur la consistance même du programme décennal, ainsi que sur les durées d'amortissement qui ont servi de bases aux évaluations. Il est bien évident que le programme - qui n'a été présenté qu'à titre prévisionnel -

aura à être réajusté dès la fin des hostilités ; mais il serait vain de prétendre procéder dès maintenant à la mise à jour qui s'imposera à ce moment. D'autre part, la question des durées d'amortissement est de pure technique ferroviaire, et l'étude à laquelle il a été procédé a tenu compte de tous les éléments à prendre en considération à cet égard. Rien, dans ces conditions, ne saurait justifier, pour le présent, une révision du programme.

Par contre, pour le plan de démarrage, qui doit porter sur les deux premières années de réalisation du programme décennal, l'hypothèse qui avait été retenue, à savoir le retour de la totalité du matériel mis à la disposition de la D.R., était très optimiste. Dès maintenant, compte tenu des destructions, il semble que, sans aller jusqu'aux chiffres suggérés par le Comité MATFER, l'on puisse réviser le plan sur une base plus proche de la réalité, en supposant le retour en France de la moitié du matériel en cause.

Enfin, en ce qui concerne les commandes de démarrage ou à "exécution différée", les observations se rapportent à la mise au point rapide des modalités de passation des contrats et à la révision de la consistance du programme. Sur le premier point, un accord est intervenu après discussion avec les Comités intéressés. D'autre part, il n'y a aucun inconvénient à envisager un volume de commandes plus important que celui qui avait été prévu, lesdites commandes pouvant s'appliquer à 238 locomotives à vapeur, 7 à 800 voitures et 15 à 20.000 wagons. Mais cet accroissement exigeira l'octroi du contingent inconditionnel de métaux ferreux nécessaire.

Le Conseil se déclare d'accord pour qu'il soit répondu dans ce sens.

d) Allongement de la durée du travail dans certains ateliers.-

M. LE PRESIDENT donne connaissance de la dépêche, en date du 9 juin 1944, par laquelle M. le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications fait part de sa décision d'étendre à un certain nombre d'ateliers de la S.N.C.F. le régime de travail de 60 heures par semaine, déjà appliqué au personnel d'autres ateliers.

Les Ministères du Ravitaillement et des Finances ont accepté que les suppléments de rations alimentaires et de tabac accordés à ce dernier personnel soient également attribués aux agents visés par les nouvelles dispositions.

La séance est levée à 10 heures 45.

Le Vice-Président
du Conseil d'Administration,
BOUTET.

Le Président
du Conseil d'Administration,
FOURNIER.

C.A le 20/6/44

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

- PROJET -

Séance du 14 juin 1944

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

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

CLAUDON
DAYRAS
DEVINAT
FREDAULT
GETTEN
LIAUD
de TARDE
TIRARD
ZAFFREYA

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

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

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

Adoption du Procès-Verbal.-

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal.-

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Procès-Verbal de la séance du 7 juin 1944 est adopté.

Comptes rendus.-

QUESTION II - Comptes rendus.-

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

M. LE PRESIDENT tient le Conseil au courant des conditions dans lesquelles s'est poursuivie l'exploitation au cours de la dernière semaine, ainsi que de l'état des stocks de combustibles et de la situation du parc de matériel moteur et roulant.

M. LE BESNERAIS rend compte des derniers chiffres concernant l'évolution du trafic et des recettes.

2°) Trésorerie.-

M. LE PRESIDENT 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 :

- Annexe B aux tarifs généraux pour le transport des marchandises
Modification du mode de taxation du trafic échangé avec le Chemin de fer d'intérêt local de l'Est de Lyon,
- Tarifs spéciaux P.V. n°s 6, 7, 11, 12, 18 et 26
Relèvement de la surtaxe spéciale prévue pour les transports effectués aux conditions des tarifications communes à la S.N.C.F. et aux Chemins de fer de l'Est de Lyon.

Marchés et Commandes.-

QUESTION III - Marchés et Commandes.-

- 1°) Marché pour la fourniture des sous-stations de traction et des postes d'alimentation et de mise en parallèle nécessaires pour l'électrification de la ligne de Nîmes à Sète.-

M. BOUTET expose que le marché qu'il est proposé de passer avec la Compagnie Electro-Mécanique s'inspire des principes admis par le Conseil lorsqu'il a approuvé le contrat relatif à l'équipement du même parcours en lignes de contact aériennes.

Sans doute, ne paraît-il pas présenter le même caractère d'urgence que ce dernier marché, les études devant être, dans ce cas, moins longues et difficiles. Toutefois, il résulte des renseignements fournis à la Sous-Commission des Marchés qu'il y a intérêt à conclure dès maintenant avec le fournisseur.

Tout d'abord, tout ce qui pourra être fait dès maintenant du point de vue études et autorisations sera autant d'acquis; et il n'est pas impossible que, certaines matières étant approvisionnées, l'exécution du marché puisse, tout au moins partiellement, commencer dès maintenant.

D'autre part, il ne peut y avoir d'hésitation en ce qui concerne le fournisseur. La Compagnie Electro-Mécanique travaille depuis longtemps pour la S.N.C.F., et c'est elle notamment qui, dans des conditions qui ont donné entière satisfaction, a assuré l'équipement de la ligne Brive-Montauban. Cette Société est d'ailleurs la plus qualifiée pour l'exécution des travaux du genre de ceux qui sont aujourd'hui en cause et, par suite, c'est avec elle que, soit maintenant soit plus tard, il faudra traiter de gré à gré.

Il n'y a aucun inconvénient à passer le contrat sans plus attendre puisque les conditions et prix peuvent être facilement débattus par référence à ceux obtenus pour les installations de la ligne Brive-Montauban.

En fait, le marché se borne à fixer la comparaison entre les travaux à exécuter pour Nîmes-Sète et ceux exécutés pour Brive-Montauban sur la base des conditions économiques de mai 1940. Il est entendu que, lorsque l'ordre d'exécution sera donné, il sera procédé d'un commun accord et, à défaut, par arbitrage, à la mise à jour des prix.

Enfin, la S.N.C.F. aura, à tout moment, la faculté de résilier la commande sans indemnité, pour la partie non encore exécutée, au cas où elle se trouverait dans l'impossibilité d'y donner suite pour une raison indépendante de sa volonté.

Pour ces diverses raisons, la Sous-Commission des Marchés est d'avis qu'il y a lieu d'approuver le marché.

Le Conseil approuve le marché.

2°) Marché avec le Comptoir Français des Produits Sidérurgiques pour la fourniture de 6.700 T. de rails et éclisses.-

M. BOUTET indique que le montant de cette fourniture, qui porte sur 6.450 T. de rails et 250 T. d'éclisses, s'élève à 20.900.000 fr.

Les prix sont fixés par l'arrêté ministériel du 28 décembre 1943 et ne peuvent, par suite, donner lieu à aucune observation.

Le Conseil approuve le marché.

Service Commercial.-

QUESTION IV - Service Commercial.-

" "

Projets.-

QUESTION V - Projets.-

" "

Rapport du Directeur Général sur le fonctionnement des Services au cours de l'année 1943.-

QUESTION VI - Rapport du Directeur Général sur le fonctionnement des Services au cours de l'année 1943.-

Le Conseil prend acte du Rapport.

Questions diverses.-

- Questions diverses -

a) Délégation exceptionnelle de pouvoirs du Conseil au Président.-

M. LE PRESIDENT expose qu'en raison des circonstances, il est amené à demander une extension de la délégation de pouvoirs consentie par le Conseil le 6 novembre 1940.

Sur sa proposition, le Conseil adopte la délibération suivante :

"En cas d'urgence ou d'impossibilité de réunir le Conseil " - circonstances dont le Président sera seul juge - le Président peut

"exercer l'ensemble des pouvoirs du Conseil sans limitation, à l'exception de ceux concernant :

"- l'approbation des comptes et bilan annuels.

"Le Président peut consentir lui-même toutes délégations "qu'il juge utile dans la limite des pouvoirs qui lui sont ainsi délégués.

"Il rendra compte au Conseil, dans sa plus prochaine séance, "de l'usage qu'il aura fait de ces pouvoirs exceptionnels".

b) Marchés spéciaux de réparation de matériel moteur.-

M. LE PRESIDENT indique que les circonstances ont amené la S.N.C.F. à faire appel, pour la réparation de son matériel moteur, au concours des industriels qui construisaient du matériel neuf. Ceux-ci se sont mis immédiatement à la disposition du chemin de fer.

Des marchés sont actuellement négociés sur des bases analogues à ceux passés avec les réparateurs habituels, comportant une rémunération fixée d'après un prix horaire forfaitaire, appliquée à un nombre d'heures de production effective. Toutefois, ce nombre d'heures pour chaque réparation ne sera pas alloué à forfait d'après des tarifs-temps, mais "pointé en régie", d'après les temps réellement passés par le personnel de production.

La mise au point des prix exigera encore quelque délai. En attendant, il paraît normal de verser aux industriels qui ont déjà entrepris les réparations des acomptes leur permettant de faire face à leurs frais d'exploitation. Ces acomptes seraient fixés en partant d'un prix horaire de 55 fr, représentant le prix moyen pondéré qui serait payé aux réparateurs attribués de locomotives travaillant 60 heures par semaine, si ceux-ci effectuaient leurs travaux en régie. Ce prix est certainement inférieur à celui que la S.N.C.F. sera conduite finalement à payer.

La dépense mensuelle ressortirait à 11 M. environ sur la base du volume des travaux actuellement placé : il est à penser que ce volume pourra être doublé d'ici quelques mois, ce qui porterait la dépense à 22 M.

Le Conseil donne son accord au paiement des acomptes.

c) Programme décennal de reconstitution du parc de matériel.-

M. LE PRESIDENT indique que, par lettre du 18 avril 1944, le Secrétariat d'Etat aux Communications a transmis une note du Comité MATFER et une lettre du Directeur des Industries Mécaniques et Électriques relatives au programme de reconstitution du parc de matériel.

Des observations sont formulées, d'abord, sur la consistance même du programme décennal, ainsi que sur les durées d'amortissement qui ont servi de bases aux évaluations. Il est bien évident que le programme - qui n'a été présenté qu'à titre prévisionnel - aura à être réajusté dès la fin des hostilités ; mais il serait vain de prétendre procéder dès maintenant à la mise à jour qui s'imposera à ce moment. D'autre part, la question des durées d'amortissement est

.....

de pure technique ferroviaire, et l'étude à laquelle il a été procédé a tenu compte de tous les éléments à prendre en considération à cet égard. Rien, dans ces conditions, ne saurait justifier, pour le présent, une révision du programme.

Par contre, pour le plan de démarrage, qui doit porter sur les deux premières années de réalisation du programme décennal, l'hypothèse qui avait été retenue, à savoir le retour de la totalité du matériel mis à la disposition de la D.R., était très optimiste. Dès maintenant, compte tenu des destructions, il semble que, sans aller jusqu'aux chiffres suggérés par le Comité MATFER, l'on puisse réviser le plan sur une base plus proche de la réalité, en supposant le retour en France de la moitié du matériel en cause.

Enfin, en ce qui concerne les commandes de démarrage ou à "exécution différée", les observations se rapportent à la mise au point rapide des modalités de passation des contrats et à la révision de la consistance du programme. Sur le premier point, un accord est intervenu après discussion avec les Comités intéressés. D'autre part, il n'y a aucun inconvénient à envisager un volume de commandes plus important que celui qui avait été prévu, lesdites commandes pouvant s'appliquer à 238 locomotives à vapeur, 7 à 800 voitures et 15 à 20.000 wagons. Mais cet accroissement exigera l'octroi du contingent inconditionnel de métaux ferreux nécessaire.

Le Conseil se déclare d'accord pour qu'il soit répondu dans ce sens.

d) Allongement de la durée du travail dans certains ateliers.

M. LE PRESIDENT donne connaissance de la dépêche, en date du 9 juin 1944, par laquelle M. le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications fait part de sa décision d'étendre à un certain nombre d'ateliers de la S.N.C.F. le régime de travail de 60 heures par semaine, déjà appliqué au personnel d'autres ateliers.

Les Ministères du Ravitaillement et des Finances ont accepté que les suppléments de rations alimentaires et de tabac accordés à ce dernier personnel soient également attribués aux agents visés par les nouvelles dispositions.

La séance est levée à 10 heures 45.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

- PROJET -

Séance du 14 juin 1944

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

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

CLAUDON
DAYRAS
DEVINAT
FREDAULT
GETTEN
LIAUD
de TARDE
TIRARD
ZAFFREYA

Assistant à la séance : M.M. LE BESNERAIS, Directeur Général
BERTHELOT, Directeur Général adjoint
VAGOGNE, Secrétaire Général adjoint

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

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

Adoption du Procès-Verbal.-

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal.-

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Procès-Verbal de la séance du 7 juin 1944 est adopté.

Comptes rendus.-

QUESTION II - Comptes rendus.-

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

M. LE PRESIDENT tient le Conseil au courant des conditions dans lesquelles s'est poursuivie l'exploitation au cours de la dernière semaine, ainsi que de l'état des stocks de combustibles et de la situation du parc de matériel moteur et roulant.

M. LE BESNERAIS rend compte des derniers chiffres concernant l'évolution du trafic et des recettes.

2°) Trésorerie.-

M. LE PRESIDENT 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 :

- Annexe B aux tarifs généraux pour le transport des marchandises
Modification du mode de taxation du trafic échangé avec le Chemin de fer d'intérêt local de l'Est de Lyon.
- Tarifs spéciaux P.V. n°s 6, 7, 11, 12, 18 et 26
Relèvement de la surtaxe spéciale prévue pour les transports effectués aux conditions des tarifications communes à la S.N.C.F. et aux Chemins de fer de l'Est de Lyon.

Marchés et Commandes.-

QUESTION III - Marchés et Commandes.-

1°) Marché pour la fourniture des sous-stations de traction et des postes d'alimentation et de mise en parallèle nécessaires pour l'électrification de la ligne de Nîmes à Sète.-

M. BOUTET expose que le marché qu'il est proposé de passer avec la Compagnie Electro-Mécanique s'inspire des principes admis par le Conseil lorsqu'il a approuvé le contrat relatif à l'équipement du même parcours en lignes de contact aériennes.

Sans doute, ne paraît-il pas présenter le même caractère d'urgence que ce dernier marché, les études devant être, dans ce cas, moins longues et difficiles. Toutefois, il résulte des renseignements fournis à la Sous-Commission des Marchés qu'il y a intérêt à conclure dès maintenant avec le fournisseur.

Tout d'abord, tout ce qui pourra être fait dès maintenant du point de vue études et autorisations sera autant d'acquis; et il n'est pas impossible que, certaines matières étant approvisionnées, l'exécution du marché puisse, tout au moins partiellement, commencer dès maintenant.

D'autre part, il ne peut y avoir d'hésitation en ce qui concerne le fournisseur. La Compagnie Electro-Mécanique travaille depuis longtemps pour la S.N.C.F., et c'est elle notamment qui, dans des conditions qui ont donné entière satisfaction, a assuré l'équipement de la ligne Brive-Montauban. Cette Société est d'ailleurs la plus qualifiée pour l'exécution des travaux du genre de ceux qui sont aujourd'hui en cause et, par suite, c'est avec elle que, soit maintenant soit plus tard, il faudra traiter de gré à gré.

Il n'y a aucun inconvénient à passer le contrat sans plus attendre puisque les conditions et prix peuvent être facilement débattus par référence à ceux obtenus pour les installations de la ligne Brive-Montauban.

.....

En fait, le marché se borne à fixer la comparaison entre les travaux à exécuter pour Nîmes-Sète et ceux exécutés pour Brive-Montauban sur la base des conditions économiques de mai 1940. Il est entendu que, lorsque l'ordre d'exécution sera donné, il sera procédé d'un commun accord et, à défaut, par arbitrage, à la mise à jour des prix.

Enfin, la S.N.C.F. aura, à tout moment, la faculté de résilier la commande sans indemnité, pour la partie non encore exécutée, au cas où elle se trouverait dans l'impossibilité d'y donner suite pour une raison indépendante de sa volonté.

Pour ces diverses raisons, la Sous-Commission des Marchés est d'avis qu'il y a lieu d'approuver le marché.

Le Conseil approuve le marché.

2°) Marché avec le Comptoir Français des Produits Sidérurgiques pour la fourniture de 6.700 T. de rails et éclisses.-

M. BOUTET indique que le montant de cette fourniture, qui porte sur 6.450 T. de rails et 250 T. d'éclisses, s'élève à 20.900.000 fr.

Les prix sont fixés par l'arrêté ministériel du 28 décembre 1943 et ne peuvent, par suite, donner lieu à aucune observation.

Le Conseil approuve le marché.

Service Commercial.-

QUESTION IV - Service Commercial.-

" "

Projets.-

QUESTION V - Projets.-

" "

Rapport du Directeur Général sur le fonctionnement des Services au cours de l'année 1943.-

QUESTION VI - Rapport du Directeur Général sur le fonctionnement des Services au cours de l'année 1943.-

Le Conseil prend acte du Rapport.

Questions diverses.-

- Questions diverses -

a) Délégation exceptionnelle de pouvoirs du Conseil au Président.-

M. LE PRESIDENT expose qu'en raison des circonstances, il est amené à demander une extension de la délégation de pouvoirs consentie par le Conseil le 6 novembre 1940.

Sur sa proposition, le Conseil adopte la délibération suivante :

"En cas d'urgence ou d'impossibilité de réunir le Conseil dans les circonstances dont le Président sera seul juge - le Président peut

"exercer l'ensemble des pouvoirs du Conseil sans limitation, à l'exception de ceux concernant :

"- l'approbation des comptes et bilan annuels.

"Le Président peut consentir lui-même toutes délégations "qu'il juge utile dans la limite des pouvoirs qui lui sont ainsi délégués.

"Il rendra compte au Conseil, dans sa plus prochaine séance, "de l'usage qu'il aura fait de ces pouvoirs exceptionnels".

b) Marchés spéciaux de réparation de matériel moteur.-

M. LE PRESIDENT indique que les circonstances ont amené la S.N.C.F. à faire appel, pour la réparation de son matériel moteur, au concours des industriels qui construisaient du matériel neuf. Ceux-ci se sont mis immédiatement à la disposition du chemin de fer.

Des marchés sont actuellement négociés sur des bases analogues à ceux passés avec les réparateurs habituels, comportant une rémunération fixée d'après un prix horaire forfaitaire, appliquée à un nombre d'heures de production effective. Toutefois, ce nombre d'heures pour chaque réparation ne sera pas alloué à forfait d'après des tarifs-temps, mais "pointé en régie", d'après les temps réellement passés par le personnel de production.

La mise au point des prix exigera encore quelque délai. En attendant, il paraît normal de verser aux industriels qui ont déjà entrepris les réparations des acomptes leur permettant de faire face à leurs frais d'exploitation. Ces acomptes seraient fixés en partant d'un prix horaire de 55 fr, représentant le prix moyen pondéré qui serait payé aux réparateurs attitrés de locomotives travaillant 60 heures par semaine, si ceux-ci effectuaient leurs travaux en régie. Ce prix est certainement inférieur à celui que la S.N.C.F. sera conduite finalement à payer.

La dépense mensuelle ressortirait à 11 M. environ sur la base du volume des travaux actuellement placé : il est à penser que ce volume pourra être doublé d'ici quelques mois, ce qui porterait la dépense à 22 M.

Le Conseil donne son accord au paiement des acomptes.

c) Programme décennal de reconstitution du parc de matériel.-

M. LE PRESIDENT indique que, par lettre du 18 avril 1944, le Secrétariat d'Etat aux Communications a transmis une note du Comité MATFER et une lettre du Directeur des Industries Mécaniques et Électriques relatives au programme de reconstitution du parc de matériel.

Des observations sont formulées, d'abord, sur la consistance même du programme décennal, ainsi que sur les durées d'amortissement qui ont servi de bases aux évaluations. Il est bien évident que le programme - qui n'a été présenté qu'à titre prévisionnel - aura à être réajusté dès la fin des hostilités ; mais il serait vain de prétendre procéder dès maintenant à la mise à jour qui s'imposera à ce moment. D'autre part, la question des durées d'amortissement est

.....

de pure technique ferroviaire, et l'étude à laquelle il a été procédé a tenu compte de tous les éléments à prendre en considération à cet égard. Rien, dans ces conditions, ne saurait justifier, pour le présent, une révision du programme.

Par contre, pour le plan de démarrage, qui doit porter sur les deux premières années de réalisation du programme décennal, l'hypothèse qui avait été retenue, à savoir le retour de la totalité du matériel mis à la disposition de la D.R., était très optimiste. Dès maintenant, compte tenu des destructions, il semble que, sans aller jusqu'aux chiffres suggérés par le Comité MATFER, l'on puisse réviser le plan sur une base plus proche de la réalité, en supposant le retour en France de la moitié du matériel en cause.

Enfin, en ce qui concerne les commandes de démarrage ou à "exécution différée", les observations se rapportent à la mise au point rapide des modalités de passation des contrats et à la révision de la consistance du programme. Sur le premier point, un accord est intervenu après discussion avec les Comités intéressés. D'autre part, il n'y a aucun inconvénient à envisager un volume de commandes plus important que celui qui avait été prévu, lesdites commandes pouvant s'appliquer à 238 locomotives à vapeur, 7 à 800 voitures et 15 à 20.000 wagons. Mais cet accroissement exigera l'octroi du contingent inconditionnel de métaux ferreux nécessaire.

Le Conseil se déclare d'accord pour qu'il soit répondu dans ce sens.

d) Allongement de la durée du travail dans certains ateliers.-

M. LE PRESIDENT donne connaissance de la dépêche, en date du 9 juin 1944, par laquelle M. le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications fait part de sa décision d'étendre à un certain nombre d'ateliers de la S.N.C.F. le régime de travail de 60 heures par semaine, déjà appliqué au personnel d'autres ateliers.

Les Ministères du Ravitaillement et des Finances ont accepté que les suppléments de rations alimentaires et de tabac accordés à ce dernier personnel soient également attribués aux agents visés par les nouvelles dispositions.

La séance est levée à 10 heures 45.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

- PROJET -

Séance du 14 juin 1944

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

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

CLAUDON
DAYRAS
DEVINAT
FREDAULT
GETTEN
LIAUD
de TARDE
TIRARD
ZAFFREYA

Assistant à la séance : M.M. LE BESNERAIS, Directeur Général
BERTHELOT, Directeur Général adjoint
VAGOGNE, Secrétaire Général adjoint

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

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

Adoption du Procès-Verbal.-

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal.-

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Procès-Verbal de la séance du 7 juin 1944 est adopté.

Comptes rendus.-

QUESTION II - Comptes rendus.-

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

M. LE PRESIDENT tient le Conseil au courant des conditions dans lesquelles s'est poursuivie l'exploitation au cours de la dernière semaine, ainsi que de l'état des stocks de combustibles et de la situation du parc de matériel moteur et roulant.

M. LE BESNERAIS rend compte des derniers chiffres concernant l'évolution du trafic et des recettes.

2°) Trésorerie.-

M. LE PRESIDENT 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 :

- Annexe B aux tarifs généraux pour le transport des marchandises
Modification du mode de taxation du trafic échangé avec le Chemin de fer d'intérêt local de l'Est de Lyon.
- Tarifs spéciaux P.V. n°s 6, 7, 11, 12, 18 et 26
Relevement de la surtaxe spéciale prévue pour les transports effectués aux conditions des tarifications communes à la S.N.C.F. et aux Chemins de fer de l'Est de Lyon.

Marchés et Commandes.-

QUESTION III - Marchés et Commandes.-

1°) Marché pour la fourniture des sous-stations de traction et des postes d'alimentation et de mise en parallèle nécessaires pour l'électrification de la ligne de Nîmes à Sète.-

M. BOUTET expose que le marché qu'il est proposé de passer avec la Compagnie Electro-Mécanique s'inspire des principes admis par le Conseil lorsqu'il a approuvé le contrat relatif à l'équipement du même parcours en lignes de contact aériennes.

Sans doute, ne paraît-il pas présenter le même caractère d'urgence que ce dernier marché, les études devant être, dans ce cas, moins longues et difficiles. Toutefois, il résulte des renseignements fournis à la Sous-Commission des Marchés qu'il y a intérêt à conclure dès maintenant avec le fournisseur.

Tout d'abord, tout ce qui pourra être fait dès maintenant du point de vue études et autorisations sera autant d'acquis; et il n'est pas impossible que, certaines matières étant approvisionnées, l'exécution du marché puisse, tout au moins partiellement, commencer dès maintenant.

D'autre part, il ne peut y avoir d'hésitation en ce qui concerne le fournisseur. La Compagnie Electro-Mécanique travaille depuis longtemps pour la S.N.C.F., et c'est elle notamment qui, dans des conditions qui ont donné entière satisfaction, a assuré l'équipement de la ligne Brive-Montauban. Cette Société est d'ailleurs la plus qualifiée pour l'exécution des travaux du genre de ceux qui sont aujourd'hui en cause et, par suite, c'est avec elle que, soit maintenant soit plus tard, il faudra traiter de gré à gré.

Il n'y a aucun inconvénient à passer le contrat sans plus attendre puisque les conditions et prix peuvent être facilement débattus par référence à ceux obtenus pour les installations de la ligne Brive-Montauban.

.....

En fait, le marché se borne à fixer la comparaison entre les travaux à exécuter pour Nîmes-Sète et ceux exécutés pour Brive-Montauban sur la base des conditions économiques de mai 1940. Il est entendu que, lorsque l'ordre d'exécution sera donné, il sera procédé d'un commun accord et, à défaut, par arbitrage, à la mise à jour des prix.

Enfin, la S.N.C.F. aura, à tout moment, la faculté de résilier la commande sans indemnité, pour la partie non encore exécutée, au cas où elle se trouverait dans l'impossibilité d'y donner suite pour une raison indépendante de sa volonté.

Pour ces diverses raisons, la Sous-Commission des Marchés est d'avis qu'il y a lieu d'approuver le marché.

Le Conseil approuve le marché.

2°) Marché avec le Comptoir Français des Produits Sidérurgiques pour la fourniture de 6.700 T. de rails et éclisses.-

M. BOUTET indique que le montant de cette fourniture, qui porte sur 6.450 T. de rails et 250 T. d'éclisses, s'élève à 20.900.000 fr.

Les prix sont fixés par l'arrêté ministériel du 28 décembre 1943 et ne peuvent, par suite, donner lieu à aucune observation.

Le Conseil approuve le marché.

Service Commercial.-

QUESTION IV - Service Commercial.-

" "

Projets.-

QUESTION V - Projets.-

" "

Rapport du Directeur Général sur le fonctionnement des Services au cours de l'année 1943.-

QUESTION VI - Rapport du Directeur Général sur le fonctionnement des Services au cours de l'année 1943.-

Le Conseil prend acte du Rapport.

Questions diverses.-

- Questions diverses -

a) Délégation exceptionnelle de pouvoirs du Conseil au Président.-

M. LE PRESIDENT expose qu'en raison des circonstances, il est amené à demander une extension de la délégation de pouvoirs consentie par le Conseil le 6 novembre 1940.

Sur sa proposition, le Conseil adopte la délibération suivante :

"En cas d'urgence ou d'impossibilité de réunir le Conseil
"- circonstances dont le Président sera seul juge - le Président peut

.....

"exercer l'ensemble des pouvoirs du Conseil sans limitation, à l'exception de ceux concernant :

"- l'approbation des comptes et bilan annuels.

"Le Président peut consentir lui-même toutes délégations "qu'il juge utile dans la limite des pouvoirs qui lui sont ainsi délégués.

"Il rendra compte au Conseil, dans sa plus prochaine séance, "de l'usage qu'il aura fait de ces pouvoirs exceptionnels".

b) Marchés spéciaux de réparation de matériel moteur.-

M. LE PRESIDENT indique que les circonstances ont amené la S.N.C.F. à faire appel, pour la réparation de son matériel moteur, au concours des industriels qui construisaient du matériel neuf. Ceux-ci se sont mis immédiatement à la disposition du chemin de fer.

Des marchés sont actuellement négociés sur des bases analogues à ceux passés avec les réparateurs habituels, comportant une rémunération fixée d'après un prix horaire forfaitaire, appliqué à un nombre d'heures de production effective. Toutefois, ce nombre d'heures pour chaque réparation ne sera pas alloué à forfait d'après des tarifs-temps, mais "pointé en régie", d'après les temps réellement passés par le personnel de production.

La mise au point des prix exigera encore quelque délai. En attendant, il paraît normal de verser aux industriels qui ont déjà entrepris les réparations des acomptes leur permettant de faire face à leurs frais d'exploitation. Ces acomptes seraient fixés en partant d'un prix horaire de 55 fr, représentant le prix moyen pondéré qui serait payé aux réparateurs attitrés de locomotives travaillant 60 heures par semaine, si ceux-ci effectuaient leurs travaux en régie. Ce prix est certainement inférieur à celui que la S.N.C.F. sera conduite finalement à payer.

La dépense mensuelle ressortirait à 11 M. environ sur la base du volume des travaux actuellement placé : il est à penser que ce volume pourra être doublé d'ici quelques mois, ce qui porterait la dépense à 22 M.

Le Conseil donne son accord au paiement des acomptes.

c) Programme décennal de reconstitution du parc de matériel.-

M. LE PRESIDENT indique que, par lettre du 18 avril 1944, le Secrétariat d'Etat aux Communications a transmis une note du Comité MATFER et une lettre du Directeur des Industries Mécaniques et Électriques relatives au programme de reconstitution du parc de matériel.

Des observations sont formulées, d'abord, sur la consistance même du programme décennal, ainsi que sur les durées d'amortissement qui ont servi de bases aux évaluations. Il est bien évident que le programme - qui n'a été présenté qu'à titre prévisionnel - aura à être réajusté dès la fin des hostilités ; mais il serait vain de prétendre procéder dès maintenant à la mise à jour qui s'imposera à ce moment. D'autre part, la question des durées d'amortissement est

.....

de pure technique ferroviaire, et l'étude à laquelle il a été procédé a tenu compte de tous les éléments à prendre en considération à cet égard. Rien, dans ces conditions, ne saurait justifier, pour le présent, une révision du programme.

Par contre, pour le plan de démarrage, qui doit porter sur les deux premières années de réalisation du programme décennal, l'hypothèse qui avait été retenue, à savoir le retour de la totalité du matériel mis à la disposition de la D.R., était très optimiste. Dès maintenant, compte tenu des destructions, il semble que, sans aller jusqu'aux chiffres suggérés par le Comité MATFER, l'on puisse réviser le plan sur une base plus proche de la réalité, en supposant le retour en France de la moitié du matériel en cause.

Enfin, en ce qui concerne les commandes de démarrage ou à "exécution différée", les observations se rapportent à la mise au point rapide des modalités de passation des contrats et à la révision de la consistance du programme. Sur le premier point, un accord est intervenu après discussion avec les Comités intéressés. D'autre part, il n'y a aucun inconvénient à envisager un volume de commandes plus important que celui qui avait été prévu, lesdites commandes pouvant s'appliquer à 238 locomotives à vapeur, 7 à 800 voitures et 15 à 20.000 wagons. Mais cet accroissement exigerait l'octroi du contingent inconditionnel de métaux ferreux nécessaire.

Le Conseil se déclare d'accord pour qu'il soit répondu dans ce sens.

d) Allongement de la durée du travail dans certains ateliers.-

M. LE PRESIDENT donne connaissance de la dépêche, en date du 9 juin 1944, par laquelle M. le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications fait part de sa décision d'étendre à un certain nombre d'ateliers de la S.N.C.F. le régime de travail de 60 heures par semaine, déjà appliqué au personnel d'autres ateliers.

Les Ministères du Ravitaillement et des Finances ont accepté que les suppléments de rations alimentaires et de tabac accordés à ce dernier personnel soient également attribués aux agents visés par les nouvelles dispositions.

La séance est levée à 10 heures 45.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

- PROJET -

Séance du 14 juin 1944

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

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

CLAUDON
DAYRAS
DEVINAT
FREDAULT
GETTEN
LIAUD
de TARDE
TIRARD
ZAFFREYA

Assistant à la séance : M.M. LE BESNERAIS, Directeur Général
BERTHELOT, Directeur Général adjoint
VAGOCNE, Secrétaire Général adjoint

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

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

Adoption du Procès-Verbal.-

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal.-

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Procès-Verbal de la séance du 7 juin 1944 est adopté.

Comptes rendus.-

QUESTION II - Comptes rendus.-

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

M. LE PRESIDENT tient le Conseil au courant des conditions dans lesquelles s'est poursuivie l'exploitation au cours de la dernière semaine, ainsi que de l'état des stocks de combustibles et de la situation du parc de matériel moteur et roulant.

M. LE BESNERAIS rend compte des derniers chiffres concernant l'évolution du trafic et des recettes.

2°) Trésorerie.-

M. LE PRESIDENT 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 :

- Annonce B aux tarifs généraux pour le transport des marchandises
Modification du mode de taxation du trafic échangé avec le Chemin de fer d'intérêt local de l'Est de Lyon.
- Tarifs spéciaux P.V. n°s 6, 7, 11, 12, 18 et 26
Relevement de la surtaxe spéciale prévue pour les transports effectués aux conditions des tarifications communes à la S.N.C.F. et aux Chemins de fer de l'Est de Lyon.

Marchés et Commandes.-

QUESTION III - Marchés et Commandes.-

1°) Marché pour la fourniture des sous-stations de traction et des postes d'alimentation et de mise en parallèle nécessaires pour l'électrification de la ligne de Nîmes à Sète.-

M. BOUTET expose que le marché qu'il est proposé de passer avec la Compagnie Electro-Mécanique s'inspire des principes admis par le Conseil lorsqu'il a approuvé le contrat relatif à l'équipement du même parcours en lignes de contact aériennes.

Sans doute, ne paraît-il pas présenter le même caractère d'urgence que ce dernier marché, les études devant être, dans ce cas, moins longues et difficiles. Toutefois, il résulte des renseignements fournis à la Sous-Commission des Marchés qu'il y a intérêt à conclure dès maintenant avec le fournisseur.

Tout d'abord, tout ce qui pourra être fait dès maintenant du point de vue études et autorisations sera autant d'acquis; et il n'est pas impossible que, certaines matières étant approvisionnées, l'exécution du marché puisse, tout au moins partiellement, commencer dès maintenant.

D'autre part, il ne peut y avoir d'hésitation en ce qui concerne le fournisseur. La Compagnie Electro-Mécanique travaille depuis longtemps pour la S.N.C.F., et c'est elle notamment qui, dans des conditions qui ont donné entière satisfaction, a assuré l'équipement de la ligne Brive-Montauban. Cette Société est d'ailleurs la plus qualifiée pour l'exécution des travaux du genre de ceux qui sont aujourd'hui en cause et, par suite, c'est avec elle que, soit maintenant soit plus tard, il faudra traiter de gré à gré.

Il n'y a aucun inconvénient à passer le contrat sans plus attendre puisque les conditions et prix peuvent être facilement débattus par référence à ceux obtenus pour les installations de la ligne Brive-Montauban.

.....

En fait, le marché se borne à fixer la comparaison entre les travaux à exécuter pour Nîmes-Sète et ceux exécutés pour Brive-Montauban sur la base des conditions économiques de mai 1940. Il est entendu que, lorsque l'ordre d'exécution sera donné, il sera procédé d'un commun accord et, à défaut, par arbitrage, à la mise à jour des prix.

Enfin, la S.N.C.F. aura, à tout moment, la faculté de résilier la commande sans indemnité, pour la partie non encore exécutée, au cas où elle se trouverait dans l'impossibilité d'y donner suite pour une raison indépendante de sa volonté.

Pour ces diverses raisons, la Sous-Commission des Marchés est d'avis qu'il y a lieu d'approuver le marché.

Le Conseil approuve le marché.

2°) Marché avec le Comptoir Français des Produits Sidérurgiques pour la fourniture de 6.700 T. de rails et éclisses.-

M. BOUTET indique que le montant de cette fourniture, qui porte sur 6.450 T. de rails et 250 T. d'éclisses, s'élève à 20.900.000 fr.

Les prix sont fixés par l'arrêté ministériel du 28 décembre 1943 et ne peuvent, par suite, donner lieu à aucune observation.

Le Conseil approuve le marché.

Service Commercial.-

QUESTION IV - Service Commercial.-

" "

Projets.-

QUESTION V - Projets.-

" "

Rapport du Directeur Général sur le fonctionnement des Services au cours de l'année 1943.-

QUESTION VI - Rapport du Directeur Général sur le fonctionnement des Services au cours de l'année 1943.-

Le Conseil prend acte du Rapport.

Questions diverses.-

- Questions diverses -

a) Délégation exceptionnelle de pouvoirs du Conseil au Président.-

M. LE PRESIDENT expose qu'en raison des circonstances, il est amené à demander une extension de la délégation de pouvoirs consentie par le Conseil le 6 novembre 1940.

Sur sa proposition, le Conseil adopte la délibération suivante :

"En cas d'urgence ou d'impossibilité de réunir le Conseil "- circonstances dont le Président sera seul juge - le Président peut

"exercer l'ensemble des pouvoirs du Conseil sans limitation, à l'exception de ceux concernant :

"- l'approbation des comptes et bilan annuels.

"Le Président peut consentir lui-même toutes délégations "qu'il juge utile dans la limite des pouvoirs qui lui sont ainsi délégués.

"Il rendra compte au Conseil, dans sa plus prochaine séance, "de l'usage qu'il aura fait de ces pouvoirs exceptionnels".

b) Marchés spéciaux de réparation de matériel moteur.-

M. LE PRESIDENT indique que les circonstances ont amené la S.N.C.F. à faire appel, pour la réparation de son matériel moteur, au concours des industriels qui construisaient du matériel neuf. Ceux-ci se sont mis immédiatement à la disposition du chemin de fer.

Des marchés sont actuellement négociés sur des bases analogues à ceux passés avec les réparateurs habituels, comportant une rémunération fixée d'après un prix horaire forfaitaire, appliquée à un nombre d'heures de production effective. Toutefois, ce nombre d'heures pour chaque réparation ne sera pas alloué à forfait d'après des tarifs-temps, mais "pointé en régie", d'après les temps réellement passés par le personnel de production.

La mise au point des prix exigera encore quelque délai. En attendant, il paraît normal de verser aux industriels qui ont déjà entrepris les réparations des acomptes leur permettant de faire face à leurs frais d'exploitation. Ces acomptes seraient fixés en partant d'un prix horaire de 55 fr, représentant le prix moyen pondéré qui serait payé aux réparateurs attribués de locomotives travaillant 60 heures par semaine, si ceux-ci effectuaient leurs travaux en régie. Ce prix est certainement inférieur à celui que la S.N.C.F. sera conduite finalement à payer.

La dépense mensuelle ressortirait à 11 M. environ sur la base du volume des travaux actuellement placé : il est à penser que ce volume pourra être doublé d'ici quelques mois, ce qui porterait la dépense à 22 M.

Le Conseil donne son accord au paiement des acomptes.

c) Programme décennal de reconstitution du parc de matériel.-

M. LE PRESIDENT indique que, par lettre du 18 avril 1944, le Secrétariat d'Etat aux Communications a transmis une note du Comité MATFER et une lettre du Directeur des Industries Mécaniques et Électriques relatives au programme de reconstitution du parc de matériel.

Des observations sont formulées, d'abord, sur la consistance même du programme décennal, ainsi que sur les durées d'amortissement qui ont servi de bases aux évaluations. Il est bien évident que le programme - qui n'a été présenté qu'à titre prévisionnel - aura à être réajusté dès la fin des hostilités ; mais il serait vain de prétendre procéder dès maintenant à la mise à jour qui s'imposera à ce moment. D'autre part, la question des durées d'amortissement est

.....

de pure technique ferroviaire, et l'étude à laquelle il a été procédé a tenu compte de tous les éléments à prendre en considération à cet égard. Rien, dans ces conditions, ne saurait justifier, pour le présent, une révision du programme.

Par contre, pour le plan de démarrage, qui doit porter sur les deux premières années de réalisation du programme décennal, l'hypothèse qui avait été retenue, à savoir le retour de la totalité du matériel mis à la disposition de la D.R., était très optimiste. Dès maintenant, compte tenu des destructions, il semble que, sans aller jusqu'aux chiffres suggérés par le Comité MATFER, l'on puisse réviser le plan sur une base plus proche de la réalité, en supposant le retour en France de la moitié du matériel en cause.

Enfin, en ce qui concerne les commandes de démarrage ou à "exécution différée", les observations se rapportent à la mise au point rapide des modalités de passation des contrats et à la révision de la consistance du programme. Sur le premier point, un accord est intervenu après discussion avec les Comités intéressés. D'autre part, il n'y a aucun inconvénient à envisager un volume de commandes plus important que celui qui avait été prévu, lesdites commandes pouvant s'appliquer à 238 locomotives à vapeur, 7 à 800 voitures et 15 à 20.000 wagons. Mais cet accroissement exigera l'octroi du contingent inconditionnel de métaux ferreux nécessaire.

Le Conseil se déclare d'accord pour qu'il soit répondu dans ce sens.

d) Allongement de la durée du travail dans certains ateliers. -

M. LE PRESIDENT donne connaissance de la dépêche, en date du 9 juin 1944, par laquelle M. le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications fait part de sa décision d'étendre à un certain nombre d'ateliers de la S.N.C.F. le régime de travail de 60 heures par semaine, déjà appliqué au personnel d'autres ateliers.

Les Ministères du Ravitaillement et des Finances ont accepté que les suppléments de rations alimentaires et de tabac accordés à ce dernier personnel soient également attribués aux agents visés par les nouvelles dispositions.

La séance est levée à 10 heures 45.

Texte définitif
adopté dans la séance
du 21 juin 1944

Séance du 14 juin 1944

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

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

CLAUDON
DAYRAS
DEVINAT
FREDAULT
GETTEN
LIAUD
de TARDE
TIRARD
ZAFFREYA

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

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

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

Adoption du
Procès-Verbal.-

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal.-

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Procès-Verbal de la séance du 7 juin 1944 est adopté.

Comptes
rendus.-

QUESTION II - Comptes rendus.-

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

M. LE PRESIDENT tient le Conseil au courant des conditions dans lesquelles s'est poursuivie l'exploitation au cours de la dernière semaine, ainsi que de l'état des stocks de combustibles et de la situation du parc de matériel moteur et roulant.

M. LE BESNERAIS rend compte des derniers chiffres concernant l'évolution du trafic et des recettes.

2°) Trésorerie.-

M. LE PRESIDENT 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 :

- Annexe B aux tarifs généraux pour le transport des marchandises
Modification du mode de taxation du trafic échangé avec le Chemin de fer d'intérêt local de l'Est de Lyon.-
- Tarifs spéciaux P.V. n°s 6, 7, 11, 12, 18 et 26
Relèvement de la surtaxe spéciale prévue pour les transports effectués aux conditions des tarifications communes à la S.N.C.F. et aux Chemins de fer de l'Est de Lyon.-

Marchés et Commandes.-

QUESTION III - Marchés et Commandes.-

1°) Marché pour la fourniture des sous-stations de traction et des postes d'alimentation et de mise en parallèle nécessaires pour l'électrification de la ligne de Nîmes à Sète.-

M. BOUTET expose que le marché qu'il est proposé de passer avec la Compagnie Electro-Mécanique s'inspire des principes admis par le Conseil lorsqu'il a approuvé le contrat relatif à l'équipement du même parcours en lignes de contact aériennes.

Sans doute, ne paraît-il pas présenter le même caractère d'urgence que ce dernier marché, les études devant être, dans ce cas, moins longues et difficiles. Toutefois, il résulte des renseignements fournis à la Sous-Commission des Marchés qu'il y a intérêt à conclure dès maintenant avec le fournisseur.

Tout d'abord, tout ce qui pourra être fait dès maintenant du point de vue études et autorisations sera autant d'acquis ; et il n'est pas impossible que, certaines matières étant approvisionnées, l'exécution du marché puisse, tout au moins partiellement, commencer dès maintenant.

D'autre part, il ne peut y avoir d'hésitation en ce qui concerne le fournisseur. La Compagnie Electro-Mécanique travaille depuis longtemps pour la S.N.C.F., et c'est elle notamment qui, dans des conditions qui ont donné entière satisfaction, a assuré l'équipement de la ligne Brive-Montauban. Cette Société est d'ailleurs la plus qualifiée pour l'exécution des travaux du genre de ceux qui sont aujourd'hui en cause et, par suite, c'est avec elle que, soit maintenant soit plus tard, il faudra traiter de gré à gré.

Il n'y a aucun inconvénient à passer le contrat sans plus attendre puisque les conditions et prix peuvent être facilement débattus par référence à ceux obtenus pour les installations de la ligne Brive-Montauban.

En fait, le marché se borne à fixer la comparaison entre les travaux à exécuter pour Nîmes-Sète et ceux exécutés pour Brive-Montauban sur la base des conditions économiques de mai 1940. Il

.....

est entendu que, lorsque l'ordre d'exécution sera donné, il sera procédé d'un commun accord et, à défaut, par arbitrage, à la mise à jour des prix.

Enfin, la S.N.C.F. aura, à tout moment, la faculté de résilier la commande sans indemnité, pour la partie non encore exécutée, au cas où elle se trouverait dans l'impossibilité d'y donner suite pour une raison indépendante de sa volonté.

Pour ces diverses raisons, la Sous-Commission des Marchés est d'avis qu'il y a lieu d'approuver le marché.

Le Conseil approuve le marché.

2°) Marché avec le Comptoir Français des Produits Siderurgiques pour la fourniture de 6.700 T. de rails et éclisses.-

M. BOUTET indique que le montant de cette fourniture, qui porte sur 6.450 T. de rails et 250 T. d'éclisses, s'élève à 20.900.000 fr.

Les prix sont fixés par l'arrêté ministériel du 28 décembre 1943 et ne peuvent, par suite, donner lieu à aucune observation.

Le Conseil approuve le marché.

Service Commercial.-

QUESTION IV - Service Commercial.-

" "

Projets.-

QUESTION V - Projets.-

" "

Rapport du Directeur Général sur le fonctionnement des Services au cours de l'année 1943.-

QUESTION VI - Rapport du Directeur Général sur le fonctionnement des Services au cours de l'année 1943.-

Le Conseil prend acte du Rapport.

Questions diverses.-

- Questions diverses -

a) Délégation exceptionnelle de pouvoirs du Conseil au Président.-

M. LE PRESIDENT expose qu'en raison des circonstances, il est amené à demander une extension de la délégation de pouvoirs consentie par le Conseil le 6 novembre 1940.

Sur sa proposition, le Conseil adopte la délibération suivante :

.....

"En cas d'urgence ou d'impossibilité de réunir le Conseil
"- circonstances dont le Président sera seul juge - le Président
"peut exercer l'ensemble des pouvoirs du Conseil sans limitation,
"à l'exception de ceux concernant :

"- l'approbation des comptes et bilan annuels.

"Le Président peut consentir lui-même toutes délégations
"qu'il juge utile dans la limite des pouvoirs qui lui sont ainsi
"délégues.

"Il rendra compte au Conseil, dans sa plus prochaine séan-
"ce, de l'usage qu'il aura fait de ces pouvoirs exceptionnels".

b) Marchés spéciaux de réparation de
matériel moteur.-

M. LE PRESIDENT indique que les circonstances ont amené la S.N.C.F. à faire appel, pour la réparation de son matériel moteur, au concours des industriels qui construisaient du matériel neuf. Ceux-ci se sont mis immédiatement à la disposition du chemin de fer.

Des marchés sont actuellement négociés sur des bases analogues à ceux passés avec les réparateurs habituels, comportant une rémunération fixée d'après un prix horaire forfaitaire, appliqué à un nombre d'heures de production effective. Toutefois, ce nombre d'heures pour chaque réparation ne sera pas alloué à forfait d'après des tarifs-temps, mais "pointé en régie", d'après les temps réellement passés par le personnel de production.

La mise au point des prix exigera encore quelque délai. En attendant, il paraît normal de verser aux industriels qui ont déjà entrepris les réparations des acomptes leur permettant de faire face à leurs frais d'exploitation. Ces acomptes seraient fixés en partant d'un prix horaire de 55 fr, représentant le prix moyen pondéré qui serait payé aux réparateurs attitrés de locomotives travaillant 60 heures par semaine, si ceux-ci effectuaient leurs travaux en régie. Ce prix est certainement inférieur à celui que la S.N.C.F. sera conduite finalement à payer.

La dépense mensuelle ressortirait à 11 M. environ sur la base du volume des travaux actuellement placé : il est à penser que ce volume pourra être doublé d'ici quelques mois, ce qui porterait la dépense à 22 M.

Le Conseil donne son accord au paiement des acomptes.

c) Programme décennal de reconstitution
du parc de matériel.-

M. LE PRESIDENT indique que, par lettre du 18 avril 1944, le Secrétariat d'Etat aux Communications a transmis une note du Comité MATFER et une lettre du Directeur des Industries Mécaniques et Électriques relatives au programme de reconstitution du parc de matériel.

Des observations sont formulées, d'abord, sur la consistance même du programme décennal, ainsi que sur les durées d'amortissement qui ont servi de bases aux évaluations. Il est bien évident que le programme - qui n'a été présenté qu'à titre prévisionnel -

.....

aura à être réajusté dès la fin des hostilités ; mais il serait vain de prétendre procéder dès maintenant à la mise à jour qui s'imposera à ce moment. D'autre part, la question des durées d'amortissement est de pure technique ferroviaire, et l'étude à laquelle il a été procédé a tenu compte de tous les éléments à prendre en considération à cet égard. Rien, dans ces conditions, ne saurait justifier, pour le présent, une révision du programme.

Par contre, pour le plan de démarrage, qui doit porter sur les deux premières années de réalisation du programme décennal, l'hypothèse qui avait été retenue, à savoir le retour de la totalité du matériel mis à la disposition de la D.R., était très optimiste. Dès maintenant, compte tenu des destructions, il semble que, sans aller jusqu'aux chiffres suggérés par le Comité MATFER, l'on puisse réviser le plan sur une base plus proche de la réalité, en supposant le retour en France de la moitié du matériel en cause.

Enfin, en ce qui concerne les commandes de démarrage ou à "exécution différée", les observations se rapportent à la mise au point rapide des modalités de passation des contrats et à la révision de la consistance du programme. Sur le premier point, un accord est intervenu après discussion avec les Comités intéressés. D'autre part, il n'y a aucun inconvénient à envisager un volume de commandes plus important que celui qui avait été prévu, lesdites commandes pouvant s'appliquer à 238 locomotives à vapeur, 7 à 800 voitures et 15 à 20.000 wagons. Mais cet accroissement exigera l'octroi du contingent inconditionnel de métaux ferreux nécessaire.

Le Conseil se déclare d'accord pour qu'il soit répondu dans ce sens.

d) Allongement de la durée du travail dans certains ateliers.-

M. LE PRESIDENT donne connaissance de la dépêche, en date du 9 juin 1944, par laquelle M. le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications fait part de sa décision d'étendre à un certain nombre d'ateliers de la S.N.C.F. le régime de travail de 60 heures par semaine, déjà appliqué au personnel d'autres ateliers.

Les Ministères du Ravitaillement et des Finances ont accepté que les suppléments de rations alimentaires et de tabac accordés à ce dernier personnel soient également attribués aux agents visés par les nouvelles dispositions.

La séance est levée à 10 heures 45.

Le Vice-Président
du Conseil d'Administration,
BOUTET.

Le Président
du Conseil d'Administration,
FOURNIER.

De la part de M. CLOSSET

Projet de Procès-Verbal
du Conseil d'Administration
du 14 juin 1944

soumis à

Monsieur FILIPPI,
Secrétaire Général

M. Closset
17 juin 1944

56-MTGL-LUS

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

- PROJET -

Séance du 14 juin 1944

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

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

CLAUDON
DAYRAS
DEVINAT
FREDAULT
GETTEN
LIAUD
de TARDE
TIRARD
ZAFFREYA

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

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

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

Adoption du Procès-Verbal.-

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal.-

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Procès-Verbal de la séance du 7 juin 1944 est adopté.

Comptes rendus.-

QUESTION II - Comptes rendus.-

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

M. LE PRESIDENT tient le Conseil au courant des conditions dans lesquelles s'est poursuivie l'exploitation au cours de la dernière semaine, ainsi que de l'état des stocks de combustibles et de la situation du parc de matériel moteur et roulant.

M. LE BESNERAIS rend compte des derniers chiffres concernant l'évolution du trafic et des recettes.

2°) Trésorerie.-

M. LE PRESIDENT 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 :

- Annexe B aux tarifs généraux pour le transport des marchandises
Modification du mode de taxation du trafic échangé avec le Chemin de fer d'intérêt local de l'Est de Lyon.
- Tarifs spéciaux P.V. n°s 6, 7, 11, 12, 18 et 28
Relèvement de la surtaxe spéciale prévue pour les transports effectués aux conditions des tarifications communes à la S.N.C.F. et aux Chemins de fer de l'Est de Lyon.

Marchés et Commandes.-

QUESTION III - Marchés et Commandes.-

1°) Marché pour la fourniture des sous-stations de traction et des postes d'alimentation et de mise en parallèle nécessaires pour l'électrification de la ligne de Nîmes à Sète.-

M. BOUFET expose que le marché qu'il est proposé de passer avec la Compagnie Electro-Mécanique s'inspire, en quelque mesure, des principes admis par le Conseil lorsqu'il a approuvé le contrat relatif à l'équipement du même parcours en lignes de contact aériennes.

Sans doute, ne paraît-il pas présenter le même caractère d'urgence que ce dernier marché, les études devant être, dans ce cas, moins longues et difficiles. Toutefois, il résulte des renseignements fournis à la Sous-Commission des Marchés qu'il y a intérêt à conclure dès maintenant avec le fournisseur.

Tout d'abord, tout ce qui pourra être fait dès maintenant du point de vue études et autorisations sera autant d'acquis, car il n'est pas impossible que, certaines matières étant approvisionnées, l'exécution du marché puisse, tout au moins partiellement, commencer dès maintenant.

D'autre part, il ne peut y avoir d'hésitation en ce qui concerne le fournisseur. La Compagnie Electro-Mécanique travaille depuis longtemps pour la S.N.C.F., et c'est elle notamment qui, dans des conditions qui ont donné entière satisfaction, a assuré l'équipement de la ligne Brive-Montauban. Cette Société est d'ailleurs la seule à qui des travaux du genre de ceux qui sont aujourd'hui en cause puissent être confiés et, par suite, c'est avec elle que soit maintenant soit plus tard il faudra traiter de gré à gré.

Il n'y a aucun inconvénient à passer le contrat sans plus attendre puisque les conditions et prix peuvent être facilement débattus par référence à ceux obtenus pour les installations de la ligne Brive-Montauban.

En fait, le marché se borne à fixer la comparaison entre les travaux à exécuter pour Nîmes-Sète et ceux exécutés pour Brive-

.....

Montauban sur la base des conditions économiques de mai 1940. Il est entendu que, lorsque l'ordre d'exécution sera donné, il sera procédé d'un commun accord et, à défaut, par arbitrage, à la mise à jour des prix.

Enfin, la S.N.C.F. aura, à tout moment, la faculté de résilier la commande, pour la partie non encore exécutée, au cas où elle se trouverait dans l'impossibilité d'y donner suite pour une raison indépendante de sa volonté.

Pour ces diverses raisons, la Sous-Commission des Marchés est d'avis qu'il y a lieu d'approuver le marché.

Le Conseil approuve le marché.

2°) Marché avec le Comptoir Français des Produits Sidérurgiques pour la fourniture de 6.700 T. de rails et éclisses.-

M. BOUTET indique que le montant de cette fourniture, qui porte sur 6.450 T. de rails et 250 T. d'éclisses, s'élève à 26.900.000 fr.

Les prix sont fixés par l'arrêté ministériel du 28 décembre 1943 et ne peuvent, par suite, donner lieu à aucune observation.

Le Conseil approuve le marché.

Service Commercial.-

QUESTION IV - Service Commercial.-

" "

Projets.-

QUESTION V - Projets.-

" "

Rapport du Directeur Général sur le fonctionnement des Services au cours de l'année 1943.-

QUESTION VI - Rapport du Directeur Général sur le fonctionnement des Services au cours de l'année 1943.-

Le Conseil prend acte du Rapport.

Questions diverses.-

- Questions diverses -

a) Délégation exceptionnelle de pouvoirs du Conseil au Président.-

M. LE PRÉSIDENT expose qu'en raison des circonstances, il est amené à demander une extension de la délégation de pouvoirs consentie par le Conseil le 6 novembre 1940.

.....

Sur sa proposition, le Conseil adopte la délibération suivante :

"En cas d'urgence ou d'impossibilité de réunir le Conseil " - circonstances dont le Président sera seul juge - le Président pourra exercer l'ensemble des pouvoirs du Conseil sans limitation, à l'exception de ceux concernant :

" - l'approbation des comptes et bilan annuels.

"Le Président peut consentir lui-même toutes délégations "qu'il juge utile dans la limite des pouvoirs qui lui sont ainsi délégués.

"Il rendra compte au Conseil, dans sa plus prochaine séance, de l'usage qu'il aura fait de ces pouvoirs exceptionnels".

b) Marchés spéciaux de réparation de matériel moteur.

M. LE PRÉSIDENT indique que les circonstances ont amené la S.N.C.F. à faire appel, pour la réparation de son matériel moteur, au concours des industriels qui construisaient du matériel neuf. Ceux-ci se sont mis immédiatement à la disposition du chemin de fer.

Des marchés sont actuellement négociés sur des bases analogues à ceux passés avec les réparateurs habituels, comportant une rémunération fixée d'après un prix horaire forfaitaire, appliquée à un nombre d'heures de production effective. Toutefois, ce nombre d'heures pour chaque réparation ne sera pas alloué à forfait d'après des tarifs-temps, mais "pointé en régie", d'après les temps réellement passés par le personnel de production.

La mise au point des prix exigera encore quelque délai. En attendant, il paraît normal de verser aux industriels qui ont déjà entrepris les réparations des acomptes leur permettant de faire face à leurs frais d'exploitation. Ces acomptes seraient fixés en partant d'un prix horaire de 55 fr., représentant le prix moyen pondéré qui serait payé aux réparateurs attitrés de locomotives travaillant 60 heures par semaine, si ceux-ci effectuaient leurs travaux en régie. Ce prix est certainement inférieur à celui que la S.N.C.F. sera conduite finalement à payer.

La dépense mensuelle ressortirait à 11 M. environ sur la base du volume des travaux actuellement placé: il est à penser que ce volume pourra être doublé d'ici quelques mois ce qui porterait la dépense à 22 M.

Le Conseil donne son accord au paiement des acomptes.

c) Programme décennal de reconstitution du parc de matériel.

M. LE PRÉSIDENT indique que, par lettre du 18 avril 1944, le Secrétaire d'Etat aux Communications a transmis une note du Comité MATFER et une lettre du Directeur des Industries Mécaniques et Électriques relatives au programme de reconstitution du parc de matériel roulant.

.....

Des observations sont formulées, d'abord, sur la consistance globale du programme décennal. Il est bien évident que ce programme - qui n'a été présenté qu'à titre prévisionnel - aura à être révisé dès la fin des hostilités. Mais il serait vain de prétendre procéder dès maintenant à la mise à jour qui s'imposera à ce moment. D'autre part, il ne semble pas qu'il puisse appartenir à des organismes extérieurs à l'activité ferroviaire de se prononcer valablement sur les conditions dans lesquelles doivent être calculées les durées d'amortissement prises pour bases des évaluations : il s'agit d'une question complexe de technique du chemin de fer et l'étude à laquelle il a été procédé a tenu compte des divers éléments à prendre en considération à cet égard. Rien, dans ces conditions, ne paraît justifier une révision du programme.

Par contre, pour le plan de démarrage, qui doit porter sur les deux premières années de réalisation du programme décennal, l'hypothèse qui avait été retenue, à savoir le retour de la totalité du matériel mis à la disposition de la D.R., est manifestement très optimiste. Dès maintenant, compte tenu des destructions, il semble que, sans aller jusqu'aux chiffres suggérés par le Comité MATFER, l'en puisse réviser le plan sur une base plus proche de la réalité, en supposant le retour en France de la moitié du matériel en cause. Les commandes pour chacune des deux premières années seraient ainsi portées à 258 locomotives à vapeur, 850 voitures et 15.300 wagons.

Enfin, en ce qui concerne les commandes de démarrage ou à exécution différée, les observations se rapportent à la mise au point rapide des modalités de passation des contrats et à la révision de la consistance du programme. Sur le premier point, un accord est intervenu après discussion avec les Comités intéressés. D'autre part, il n'y a aucun inconvénient à prévoir un volume de commandes plus important, celles-ci pouvant s'appliquer à 238 locomotives à vapeur, 7 à 800 voitures et 15 à 20.000 wagons. Mais cet accroissement exigera l'octroi du contingent inconditionnel de métaux ferreux nécessaire.

Le Conseil se déclare d'accord pour qu'il soit répondu dans ce sens au Ministre.

a) Allongement de la durée du travail dans certains ateliers.

M. LE PRESIDENT donne connaissance de la dépêche, en date du 9 juin 1944, par laquelle M. le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications fait part de sa décision d'étendre à un certain nombre d'ateliers de la S.N.C.F. le régime de travail de 60 heures par semaine, déjà appliqué au personnel d'autres ateliers.

Les Ministères du Ravitaillement et des Finances ont accepté que les suppléments de rations alimentaires et de tabac accordés à ce dernier personnel soient également attribués aux agents visés par les nouvelles dispositions.

La séance est levée à 10 heures 45.

De la part de M. CLOSSET

Projet de Procès-Verbal
du Conseil d'Administration
du 14 juin 1944

soumis à

Monsieur BOUTET,
Vice-Président.

Vu par M. Boutet
avec quelques

17 juin 1944

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

PROJET Séance du 14 juin 1944

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

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

CLAUDON
DAYRAS
DEVINAT
FREDAULT
GETTEN
LIAUD
de TARDE
TIRARD
ZAFFREY

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

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

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

Adoption du Procès-Verbal.-

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal.-

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Procès-Verbal de la séance du 7 juin 1944 est adopté.

Comptes rendus.-

QUESTION II - Comptes rendus.-

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

M. LE PRESIDENT tient le Conseil au courant des conditions dans lesquelles s'est poursuivie l'exploitation au cours de la dernière semaine, ainsi que de l'état des stocks de combustibles et de la situation du parc de matériel moteur et roulant.

M. LE BESNERAIS rend compte des derniers chiffres concernant l'évolution du trafic et des recettes.

2°) Trésorerie.-

M. LE PRESIDENT 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'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 :

- Annexe B aux tarifs généraux pour le transport des marchandises
Modification du mode de taxation du trafic échangé avec le Chemin de fer d'intérêt local de l'Est de Lyon.
- Tarifs spéciaux P.V. n°s 5, 7, 11, 12, 18 et 26
Relevage de la surtaxe spéciale prévue pour les transports effectués aux conditions des tarifications communes à la S.N.C.F. et aux Chemins de fer de l'Est de Lyon.

Marchés et Commandes.-

QUESTION III - Marchés et Commandes.-

- 1°) Marché pour la fourniture des sous-stations de traction et des postes d'alimentation et de mise en parallèle nécessaires pour l'électrification de la ligne de Nîmes à Sète.-

M. BOUTET expose que le marché qu'il est proposé de passer avec la Compagnie Electro-Mécanique s'inspire, ~~en quelque mesure,~~ des principes admis par le Conseil lorsqu'il a approuvé le contrat relatif à l'équipement du même parcours en lignes de contact aériennes.

Sans doute, ne paraît-il pas présenter le même caractère d'urgence que ce dernier marché, les études devant être, dans ce cas, moins longues et difficiles. Toutefois, il résulte des renseignements fournis à la Sous-Commission des Marchés qu'il y a intérêt à conclure dès maintenant avec le fournisseur.

X Tout d'abord, tout ce qui pourra être fait dès maintenant du point de vue études et autorisations sera autant d'acquis, car il n'est pas impossible que, certaines matières étant approvisionnées, l'exécution du marché puisse, tout au moins partiellement, commencer dès maintenant.

D'autre part, il ne peut y avoir d'hésitation en ce qui concerne le fournisseur. La Compagnie Electro-Mécanique travaille depuis longtemps pour la S.N.C.F., et c'est elle notamment qui, dans des conditions qui ont donné entière satisfaction, a assuré l'équipement de la ligne Brive-Montauban. Cette Société est d'ailleurs la seule à qui des travaux du genre de ceux qui sont aujourd'hui en cause puissent être confiés et, par suite, c'est avec elle que, soit maintenant soit plus tard, il faudra traiter de gré à gré.

la qualification pour l'électrification
Il n'y a aucun inconvénient à passer le contrat sans plus attendre puisque les conditions et prix peuvent être facilement débattus par référence à ceux obtenus pour les installations de la ligne Brive-Montauban.

En fait, le marché se borne à fixer la comparaison entre les travaux à exécuter pour Nîmes-Sète et ceux exécutés pour Brive-

Montauban sur la base des conditions économiques de mai 1940. Il est entendu que, lorsque l'ordre d'exécution sera donné, il sera procédé d'un commun accord et, à défaut, par arbitrage, à la mise à jour des prix.

avis à demander
Enfin, la S.N.C.F. aura, à tout moment, la faculté de résilier la commande, pour la partie non encore exécutée, au cas où elle se trouverait dans l'impossibilité d'y donner suite pour une raison indépendante de sa volonté.

Pour ces diverses raisons, la Sous-Commission des Marchés est d'avis qu'il y a lieu d'approuver le marché.

Le Conseil approuve le marché.

2°) Marché avec le Comptoir Français des Produits Sidérurgiques pour la fourniture de 6.700 T. de rails et éclisses.-

M. BOUTET indique que le montant de cette fourniture, qui porte sur 6.450 T. de rails et 250 T. d'éclisses, s'élève à 20.900.000 fr.

Les prix sont fixés par l'arrêté ministériel du 28 décembre 1943 et ne peuvent, par suite, donner lieu à aucune observation.

Le Conseil approuve le marché.

Service Commercial.-

QUESTION IV - Service Commercial.-

" "

Projets.-

QUESTION V - Projets.-

" "

Rapport du Directeur Général sur le fonctionnement des Services au cours de l'année 1943.-

QUESTION VI - Rapport du Directeur Général sur le fonctionnement des Services au cours de l'année 1943.-

Le Conseil prend acte du Rapport.

Questions diverses.-

- Questions diverses -

a) Délégation exceptionnelle de pouvoirs du Conseil au Président.-

M. LE PRÉSIDENT expose qu'en raison des circonstances, il est amené à demander une extension de la délégation de pouvoirs consentie par le Conseil le 6 novembre 1940.

.....

Sur sa proposition, le Conseil adopte la délibération suivante :

"En cas d'urgence ou d'impossibilité de réunir le Conseil
"- circonstances dont le Président sera seul juge - le Président pourra exercer l'ensemble des pouvoirs du Conseil sans limitation, à l'exception de ceux concernant :

" - l'approbation des comptes et bilan annuels.

"Le Président peut consentir lui-même toutes délégations qu'il juge utile dans la limite des pouvoirs qui lui sont ainsi délégués.

"Il rendra compte au Conseil, dans sa plus prochaine séance, de l'usage qu'il aura fait de ces pouvoirs exceptionnels".

b) Marchés spéciaux de réparation de matériel moteur.

M. LE PRÉSIDENT indique que les circonstances ont amené la S.N.C.F. à faire appel, pour la réparation de son matériel moteur, au concours des industriels qui construisaient du matériel neuf. Ceux-ci se sont mis immédiatement à la disposition du chemin de fer.

Des marchés sont actuellement négociés sur des bases analogues à ceux passés avec les réparateurs habituels, comportant une rémunération fixée d'après un prix horaire forfaitaire, appliquée à un nombre d'heures de production effective. Toutefois, ce nombre d'heures pour chaque réparation ne sera pas alloué à forfait d'après des tarifs-temps, mais "pointé en règle", d'après les temps réellement passés par le personnel de production.

La mise au point des prix exigera encore quelque délai. En attendant, il paraît normal de verser aux industriels qui ont déjà entrepris les réparations des acomptes leur permettant de faire face à leurs frais d'exploitation. Ces acomptes seraient fixés en partant d'un prix horaire de 55 fr, représentant le prix moyen pondéré qui serait payé aux réparateurs attribués de locomotives travaillent 60 heures par semaine, si ceux-ci effectuaient leurs travaux en régie. Ce prix est certainement inférieur à celui que la S.N.C.F. sera conduite finalement à payer.

La dépense mensuelle ressortirait à 11 M. environ sur la base du volume des travaux actuellement placé: il est à penser que ce volume pourra être doublé d'ici quelques mois ce qui porterait la dépense à 22 M.

Le Conseil donne son accord au paiement des acomptes.

c) Programme décausal de reconstitution du parc de matériel.

M. LE PRÉSIDENT indique que, par lettre du 13 avril 1944, le Secrétariat d'Etat aux Communications a transmis une note du Comité MATFER et une lettre du Directeur des Industries Mécaniques et Électriques relatives au programme de reconstitution du parc de matériel roulant.

.....

Des observations sont formulées, d'abord, sur la consistance globale du programme décennal. Il est bien évident que ce programme - qui n'a été présenté qu'à titre prévisionnel - aura à être revisé dès la fin des hostilités. Mais il serait vain de prétendre procéder dès maintenant à la mise à jour qui s'imposera à ce moment. D'autre part, il ne semble pas qu'il puisse appartenir à des organismes extérieurs à l'activité ferroviaire de se prononcer valablement sur les conditions dans lesquelles doivent être calculées les durées d'amortissement prises pour bases des évaluations : il s'agit d'une question complexe de technique du chaîne de fer et l'étude à laquelle il a été procédé a tenu compte des divers éléments à prendre en considération à cet égard. Rien, dans ces conditions, ne paraît justifier une révision du programme.

Par contre, pour le plan de démarrage, qui doit porter sur les deux premières années de réalisation du programme décennal, l'hypothèse qui avait été retenue, à savoir le retour de la totalité du matériel mis à la disposition de la D.R., est manifestement très optimiste. Dès maintenant, compte tenu des destructions, il semble que, sans aller jusqu'aux chiffres suggérés par le Comité MATFER, l'on puisse réviser le plan sur une base plus proche de la réalité, en supposant le retour en France de la moitié du matériel en cause. Les commandes pour chacune des deux premières années seraient ainsi portées à 236 locomotives à vapeur, 250 voitures et 15.300 wagons.

Enfin, en ce qui concerne les commandes de démarrage ou à exécution différée, les observations se rapportent à la mise au point rapide des modalités de passation des contrats et à la révision de la consistance du programme. Sur le premier point, un accord est intervenu après discussion avec les Comités intéressés. D'autre part, il n'y a aucun inconvénient à prévoir un volume de commandes plus important, celles-ci pouvant s'appliquer à 236 locomotives à vapeur, 7 à 800 voitures et 15 à 20.000 wagons. Mais cet accroissement exige l'octroi du contingent inconditionnel de métaux ferreux nécessaire.

Le Conseil se déclare d'accord pour qu'il soit répondu dans ce sens au Ministre.

a) Allongement de la durée du travail dans certains ateliers.

M. LE PRÉSIDENT donne connaissance de la dépêche, en date du 9 juin 1944, par laquelle M. le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications fait part de sa décision d'étendre à un certain nombre d'ateliers de la S.N.C.F. le régime de travail de 60 heures par semaine, déjà appliqué au personnel d'autres ateliers.

Les Ministères du Ravitaillement et des Finances ont accepté que les suppléments de rations alimentaires et de tabac accordés à ce dernier personnel soient également attribués aux agents visés par les nouvelles dispositions.

La séance est levée à 10 heures 45.

De la part de M. CLOSSET

*Vie
B*

Projet de Procès-Verbal
du Conseil d'Administration
du 14 juin 1944

soumis pour approbation
à Monsieur le Président FOURNIER

17 juin 1944

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du 14 juin 1944

PROJET

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

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

CLAUDON
DAYRAS
DEVINAT
FREDAULT
GETTEN
LIAUD
de TARDE
TIRARD
ZAFFREYA

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

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

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

Adoption du
Procès-Verbal.

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal.

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Procès-Verbal de
la séance du 7 juin 1944 est adopté.

Comptes
rendus.

QUESTION II - Comptes rendus.

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

M. LE PRESIDENT tient le Conseil au courant des conditions
dans lesquelles s'est poursuivie l'exploitation au cours de la der-
nière semaine, ainsi que de l'état des stocks de combustibles et de
la situation du parc de matériel moteur et roulant.
M. LE BESNERAIS rend compte des derniers chiffres concer-
nant l'évolution du trafic et des recettes.

2°) Trésorerie.

M. LE PRESIDENT 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 :

- Annexe B aux tarifs généraux pour le transport des marchandises
Modification du mode de taxation du trafic échangé avec le Chemin de fer d'intérêt local de l'Est de Lyon.
- Tarifs spéciaux P.V. n°s 6, 7, 11, 12, 18 et 26
Relevement de la surtaxe spéciale prévue pour les transports effectués aux conditions des tarifications communes à la S.N.C.F. et aux Chemins de fer de l'Est de Lyon.

Marchés et Commandes.-

QUESTION III - Marchés et Commandes.-

1°) Marché pour la fourniture des sous-stations de traction et des postes d'alimentation et de mise en parallèle nécessaires pour l'électrification de la ligne de Nîmes à Sète.-

M. BOUTET expose que le marché qu'il est proposé de passer avec la Compagnie Electro-Mécanique s'inspire, en quelque mesure, des principes admis par le Conseil lorsqu'il a approuvé le contrat relatif à l'équipement du même parcours en lignes de contact aériennes.

Sans doute, ne paraît-il pas présenter le même caractère d'urgence que ce dernier marché, les études devant être, dans ce cas, moins longues et difficiles. Toutefois, il résulte des renseignements fournis à la Sous-Commission des Marchés qu'il y a intérêt à conclure dès maintenant avec le fournisseur.

Tout d'abord, tout ce qui pourra être fait dès maintenant du point de vue études et autorisations sera autant d'acquis, car il n'est pas impossible que, certaines matières étant approvisionnées, l'exécution du marché puisse, tout au moins partiellement, commencer dès maintenant.

D'autre part, il ne peut y avoir d'hésitation en ce qui concerne le fournisseur. La Compagnie Electro-Mécanique travaille depuis longtemps pour la S.N.C.F., et c'est elle notamment qui, dans des conditions qui ont donné entière satisfaction, a assuré l'équipement de la ligne Brive-Montauban. Cette Société est d'ailleurs la seule à qui des travaux du genre de ceux qui sont aujourd'hui en cause puissent être confiés et, par suite, c'est avec elle que, soit maintenant soit plus tard, il faudra traiter de gré à gré.

Il n'y a aucun inconvénient à passer le contrat sans plus attendre puisque les conditions et prix peuvent être facilement débattus par référence à ceux obtenus pour les installations de la ligne Brive-Montauban.

En fait, le marché se borne à fixer la comparaison entre les travaux à exécuter pour Nîmes-Sète et ceux exécutés pour Brive-

Montauban sur la base des conditions économiques de mai 1940. Il est entendu que, lorsque l'ordre d'exécution sera donné, il sera procédé d'un commun accord et, à défaut, par arbitrage, à la mise à jour des prix.

Enfin, la S.N.C.F. aura, à tout moment, la faculté de résilier la commande, pour la partie non encore exécutée, au cas où elle se trouverait dans l'impossibilité d'y donner suite pour une raison indépendante de sa volonté.

Pour ces diverses raisons, la Sous-Commission des Marchés est d'avis qu'il y a lieu d'approuver le marché.

Le Conseil approuve le marché.

2°) Marché avec le Comptoir Français des Produits Sidérurgiques pour la fourniture de 6.700 T. de rails et éclisses.-

M. BOUTET indique que le montant de cette fourniture, qui porte sur 6.450 T. de rails et 250 T. d'éclisses, s'élève à 20.900.000 fr.

Les prix sont fixés par l'arrêté ministériel du 28 décembre 1943 et ne peuvent, par suite, donner lieu à aucune observation.

Le Conseil approuve le marché.

QUESTION IV - Service Commercial.-

Service Commercial.-

QUESTION V - Projets.-

Rapport du Directeur Général sur le fonctionnement des Services au cours de l'année 1943.-

QUESTION VI - Rapport du Directeur Général sur le fonctionnement des Services au cours de l'année 1943.-

Le Conseil prend acte du Rapport.

- Questions diverses -

Questions diverses.-

a) Délégation exceptionnelle de pouvoirs du Conseil au Président.-

M. LE PRESIDENT expose qu'en raison des circonstances, il est amené à demander une extension de la délégation de pouvoirs consentie par le Conseil le 6 novembre 1940.

.....

Sur sa proposition, le Conseil adopte la délibération suivante :

"En cas d'urgence ou d'impossibilité de réunir le Conseil

"- circonstances dont le Président sera seul juge - le Président peut

- alors exercer l'ensemble des pouvoirs du Conseil sans limitation, à

sauf exception des ceux concernant :

" - l'approbation des comptes et bilan annuels.

"Le Président peut consentir lui-même toutes délégations "qu'il jugera utile dans la limite des pouvoirs qui lui sont ainsi délégués.

"Il rendra compte au Conseil, dans sa plus prochaine séance, de l'usage qu'il aura fait de ces pouvoirs exceptionnels".

b) Marchés spéciaux de réparation de matériel moteur.

M. LE PRÉSIDENT indique que les circonstances ont amené la S.N.C.F. à faire appel, pour la réparation de son matériel moteur, au concours des industriels qui construisaient du matériel neuf. Ceux-ci se sont mis immédiatement à la disposition du chemin de fer.

Des marchés sont actuellement négociés sur des bases analogues à ceux passés avec les réparateurs habituels, comportant une rémunération fixée d'après un prix horaire forfaitaire, appliquée à un nombre d'heures de production effective. Toutefois, ce nombre d'heures pour chaque réparation ne sera pas alloué à forfait d'après des tarifs-temps, mais "pointé en régie", d'après les-temps réellement passés par le personnel de production.

La mise au point des prix exigera encore quelque délai. En attendant, il paraît normal de verser aux industriels qui ont déjà entrepris les réparations dès acomptes leur permettant de faire face à leurs frais d'exploitation. Ces acomptes seraient fixés en partant d'un prix horaire de 55 fr, représentant le prix moyen pondéré qui serait payé aux réparateurs attribués de locomotives travaillant 60 heures par semaine, si ceux-ci effectuaient leurs travaux en régie. Ce prix est certainement inférieur à celui que la S.N.C.F. sera conduite finalement à payer.

La dépense mensuelle ressortirait à 11 M. environ sur la base du volume des travaux actuellement placé : il est à penser que ce volume pourra être doublé d'ici quelques mois ce qui porterait la dépense à 22 M.

Le Conseil donne son accord au paiement des acomptes.

c) Programme décennal de reconstitution du parc de matériel.

M. LE PRÉSIDENT indique que, par lettre du 18 avril 1944, le Secrétariat d'Etat aux Communications a transmis une note du Comité MATTER et une lettre du Directeur des Industries Mécaniques et Électriques relatives au programme de reconstitution du parc de matériel rouleur.

Des observations sont formulées, d'abord, sur la consistance même du programme décennal, ainsi que sur les durées d'amortissement qui ont servi de bases aux évaluations. Il est bien évident que le programme - qui n'a été présenté qu'à titre prévisionnel - aura à être réajusté dès la fin des hostilités ; mais il serait vain de prétendre procéder dès maintenant à la mise à jour qui s'imposera à ce moment. D'autre part, la question des durées d'amortissement est de pure technique ferroviaire, et l'étude à laquelle il a été procédé a tenu compte de tous les éléments à prendre en considération à cet égard. Rieh, dans ces conditions, ne saurait justifier, pour le présent, une révision du programme.

Par contre, pour le plan de démarrage, qui doit porter sur les deux premières années de réalisation du programme décennal, l'hypothèse qui avait été retenue, à savoir le retour de la totalité du matériel mis à la disposition de la D.R., était très optimiste. Dès maintenant, compte tenu des destructions, il semble que, sans aller jusqu'aux chiffres suggérés par le Comité MATFER, l'on puisse réviser le plan sur une base plus proche de la réalité, en supposant le retour en France de la moitié du matériel en cause.

+ en usages

Enfin, en ce qui concerne les commandes de démarrage ou à "exécution différée", les observations se rapportent à la mise au point rapide des modalités de passation des contrats et à la révision de la consistance du programme. Sur le premier point, un accord est intervenu après discussion avec les Comités intéressés. D'autre part, il n'y a aucun inconvénient à prévoir un volume de commandes plus important que celui qui avait été prévu, lesdites commandes pouvant s'appliquer à 238 locomotives à vapeur, 7 à 800 voitures et 15 à 20.000 wagons. Mais cet accroissement exigera l'octroi du contingent inconditionnel de métaux ferreux nécessaire.

Le Conseil se déclare d'accord pour qu'il soit répondu dans ce sens.

d) Allongement de la durée du travail dans certains ateliers.

M. LE PRESIDENT donne connaissance de la dépêche, en date du 9 juin 1944, par laquelle M. le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications fait part de sa décision d'étendre à un certain nombre d'ateliers de la S.N.C.F. le régime de travail de 60 heures par semaine, déjà appliqué au personnel d'autres ateliers.

Les Ministères du Ravitaillement et des Finances ont accepté que les suppléments de rations alimentaires et de tabac accordés à ce dernier personnel soient également attribués aux agents visés par les nouvelles dispositions.

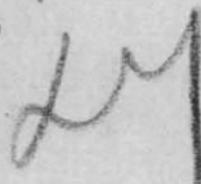
La séance est levée à 10 heures 45.

De la part de M. CLOSSET

Projet de Procès-Verbal
du Conseil d'Administration
du 14 juin 1944

soumis à

Monsieur LE BESNERAIS,
Directeur Général



17 juin 1944

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

- PROJET -

Séance du 14 juin 1944

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

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

CLAUDON
DAYRAS
DEVINAT
FREDAULT
GETTEN
LIAUD
de TARDE
TIRARD
ZAFFREYA

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

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

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

Adoption du Procès-Verbal.-

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal.-

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Procès-Verbal de la séance du 7 juin 1944 est adopté.

Comptes rendus.-

QUESTION II - Comptes rendus.-

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

M. LE PRESIDENT tient le Conseil au courant des conditions dans lesquelles s'est poursuivie l'exploitation au cours de la dernière semaine, ainsi que de l'état des stocks de combustibles et de la situation du parc de matériel moteur et roulant.

M. LE BESNERAIS rend compte des derniers chiffres concernant l'évolution du trafic et des recettes.

2°) Trésorerie.-

M. LE PRESIDENT 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 :

- Annexe B aux tarifs généraux pour le transport des marchandises
Modification du mode de taxation du trafic échangé avec le Chemin de fer d'intérêt Local de l'Est de Lyon.
- Tarifs spéciaux P.V. n°s 6, 7, 11, 12, 18 et 26
Relèvement de la surtaxe spéciale prévue pour les transports effectués aux conditions des tarifications communes à la S.N.C.F. et aux Chemins de fer de l'Est de Lyon.

Marchés et Commandes.

QUESTION III - Marchés et Commandes.

1°) Marché pour la fourniture des sous-stations de traction et des postes d'alimentation et de mise en parallèle nécessaires pour l'électrification de la ligne de Nîmes à Sète.

M. BOUTET expose que le marché qu'il est proposé de passer avec la Compagnie Electro-Mécanique s'inspire, en quelque mesure, des principes admis par le Conseil lorsqu'il a approuvé le contrat relatif à l'équipement du même parcours en lignes de contact aériennes.

Sans doute, ne paraît-il pas présenter le même caractère d'urgence que ce dernier marché, les études devant être, dans ce cas, moins longues et difficiles. Toutefois, il résulte des renseignements fournis à la Sous-Commission des Marchés qu'il y a intérêt à conclure dès maintenant avec le fournisseur.

Tout d'abord, tout ce qui pourra être fait dès maintenant du point de vue études et autorisations sera autant d'acquis, car il n'est pas impossible que, certaines matières étant approvisionnées, l'exécution du marché puisse, tout au moins partiellement, commencer dès maintenant.

D'autre part, il ne peut y avoir d'hésitation en ce qui concerne le fournisseur. La Compagnie Electro-Mécanique travaille depuis longtemps pour la S.N.C.F., et c'est elle notamment qui, dans des conditions qui ont donné entière satisfaction, a assuré l'équipement de la ligne Brive-Montauban. Cette Société est d'ailleurs la seule à qui des travaux du genre de ceux qui sont aujourd'hui en cause puissent être confiés et, par suite, c'est avec elle que, soit maintenant soit plus tard, il faudra traiter de gré à gré.

Il n'y a aucun inconvénient à passer le contrat sans plus attendre puisque les conditions et prix peuvent être facilement débattus par référence à ceux obtenus pour les installations de la ligne Brive-Montauban.

En fait, le marché se borne à fixer la comparaison entre les travaux à exécuter pour Nîmes-Sète et ceux exécutés pour Brive-

Montauban sur la base des conditions économiques de mai 1940. Il est entendu que, lorsque l'ordre d'exécution sera donné, il sera procédé d'un commun accord et, à défaut, par arbitrage, à la mise à jour des prix.

Enfin, la S.N.C.F. aura, à tout moment, la faculté de résilier la commande, pour la partie non encore exécutée, au cas où elle se trouverait dans l'impossibilité d'y donner suite pour une raison indépendante de sa volonté.

Pour ces diverses raisons, la Sous-Commission des Marchés est d'avis qu'il y a lieu d'approuver le marché.

Le Conseil approuve le marché.

2°) Marché avec le Comptoir Français des Produits Sidérurgiques pour la fourniture de 6.700 T. de rails et éclisses.-

M. BOUTET indique que le montant de cette fourniture, qui porte sur 6.450 T. de rails et 250 T. d'éclisses, s'élève à 20.900.000 fr.

Les prix sont fixés par l'arrêté ministériel du 28 décembre 1943 et ne peuvent, par suite, donner lieu à aucune observation.

Le Conseil approuve le marché.

Service Commercial.-

QUESTION IV - Service Commercial.-

" " "

Projets.-

QUESTION V - Projets.-

" " "

Rapport du Directeur Général sur le fonctionnement des Services au cours de l'année 1943.-

QUESTION VI - Rapport du Directeur Général sur le fonctionnement des Services au cours de l'année 1943.-

Le Conseil prend acte du Rapport.

Questions diverses.-

- Questions diverses -

a) Délégation exceptionnelle de pouvoirs du Conseil au Président.-

M. LE PRESIDENT expose qu'en raison des circonstances, il est amené à demander une extension de la délégation de pouvoirs consentie par le Conseil le 6 novembre 1940.

.....

Sur sa proposition, le Conseil adopte la délibération suivante :

"En cas d'urgence ou d'impossibilité de réunir le Conseil " - circonstances dont le Président sera seul juge - le Président pourra exercer l'ensemble des pouvoirs du Conseil sans limitation, à l'exception de ceux concernant :

" - l'approbation des comptes et bilan annuels.

"Le Président peut consentir lui-même toutes délégations "qu'il juge utile dans la limite des pouvoirs qui lui sont ainsi délégués.

"Il rendra compte au Conseil, dans sa plus prochaine séance, de l'usage qu'il aura fait de ces pouvoirs exceptionnels".

b) Marchés spéciaux de réparation de matériel moteur.

M. LE PRÉSIDENT indique que les circonstances ont amené la S.N.C.F. à faire appel, pour la réparation de son matériel moteur, au concours des industriels qui construisaient du matériel neuf. Ceux-ci se sont mis immédiatement à la disposition du chemin de fer.

Des marchés sont actuellement négociés sur des bases analogues à ceux passés avec les réparateurs habituels, comportant une rémunération fixée d'après un prix horaire forfaitaire, appliquée à un nombre d'heures de production effective. Toutefois, ce nombre d'heures pour chaque réparation ne sera pas alloué à forfait d'après des tarifs-temps, mais "pointé en régie", d'après les temps réellement passés par le personnel de production.

La mise au point des prix exigera encore quelque délai. En attendant, il paraît normal de verser aux industriels qui ont déjà entrepris les réparations des acomptes leur permettant de faire face à leurs frais d'exploitation. Ces acomptes seraient fixés en partant d'un prix horaire de 55 fr., représentant le prix moyen pondéré qui serait payé aux réparateurs attitrés de locomotives travaillant 60 heures par semaine, si ceux-ci effectuaient leurs travaux en régie. Ce prix est certainement inférieur à celui que la S.N.C.F. sera conduite finalement à payer.

La dépense mensuelle ressortirait à 11 M. environ sur la base du volume des travaux actuellement placé: il est à penser que ce volume pourra être doublé d'ici quelques mois ce qui porterait la dépense à 22 M.

Le Conseil donne son accord au paiement des acomptes.

c) Programme décennal de reconstitution du parc de matériel.

M. LE PRÉSIDENT indique que, par lettre du 18 avril 1944, le Secrétariat d'Estat aux Communications a transmis une note du Comité MATTER et une lettre du Directeur des Industries Mécaniques et Électriques relatives au programme de reconstitution du parc de matériel roulant.

Des observations sont formulées, d'abord, sur la consistance globale du programme décennal. Il est bien évident que ce programme - qui n'a été présenté qu'à titre prévisionnel - aura à être revisé dès la fin des hostilités. Mais il serait vain de prétendre procéder dès maintenant à la mise à jour qui s'imposera à ce moment. D'autre part, il ne semble pas qu'il puisse appartenir à des organismes extérieurs à l'activité ferroviaire de se prononcer valablement sur les conditions dans lesquelles doivent être calculées les durées d'amortissement prises pour bases des évaluations : il s'agit d'une question complexe de technique du chemin de fer et l'étude à laquelle il a été procédé a tenu compte des divers éléments à prendre en considération à cet égard. Rien, dans ces conditions, ne paraît justifier une révision du programme.

Par contre, pour le plan de démarrage, qui doit porter sur les deux premières années de réalisation du programme décennal, l'hypothèse qui avait été retenue, à savoir le retour de la totalité du matériel mis à la disposition de la D.R., est manifestement très optimiste. Dès maintenant, compte tenu des destructions, il semble que, sans aller jusqu'aux chiffres suggérés par le Comité MATTER, l'on puisse réviser le plan sur une base plus proche de la réalité, en supposant le retour en France de la moitié du matériel en cause. Les commandes pour chacune des deux premières années seraient ainsi portées à 238 locomotives à vapeur, 850 voitures et 15.300 wagons.

Enfin, en ce qui concerne les commandes de démarrage ou à exécution différée, les observations se rapportent à la mise au point rapide des modalités de passation des contrats et à la révision de la consistance du programme. Sur le premier point, un accord est intervenu après discussion avec les Comités intéressés. D'autre part, il n'y a aucun inconvénient à prévoir un volume de commandes plus important, celles-ci pouvant s'appliquer à 238 locomotives à vapeur, 7 à 800 voitures et 15 à 20.000 wagons. Mais cet accroissement exigera l'octroi du contingent inconditionnel de métaux ferreux nécessaire.

Le Conseil se déclare d'accord pour qu'il soit répondu dans ce sens au Ministre.

d) Allongement de la durée du travail dans certains ateliers.

M. LE PRÉSIDENT donne connaissance de la dépêche, en date du 9 juin 1944, par laquelle M. le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications fait part de sa décision d'étendre à un certain nombre d'ateliers de la S.N.C.F. le régime de travail de 60 heures par semaine, déjà appliqué au personnel d'autres ateliers.

Les Ministères du Ravitaillement et des Finances ont accepté que les suppléments de rations alimentaires et de tabac accordés à ce dernier personnel soient également attribués aux agents visés par les nouvelles dispositions.

La séance est levée à 10 heures 45.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

CABINET DU PRÉSIDENT

Les observations sont formulées, d'abord, sur les
conséquences mises en place par le programme social, ainsi que sur les
devoirs d'un fonctionnement qui doit servir de bâton aux élections.
Le système en place par le programme - qui n'a été présenté qu'à
l'Assemblée nationale - aura à être l'apanage de la fin du ho-
telier ; mais il sera nécessaire de prendre un accor-
tance à la mesure à faire qui s'inspirera des usages. J'ay
la garantie de l'avenir de l'autorisation est de pur technicien
ferroviaire, et cette obligation sera remplie à temps
courant de sorte que le résultat de la considération à
ce sujet. Rien, dans ce contexte, ne devra empêcher, ou
empêche - pour le plaisir, la réalisation du programme.

Des observations sont formulées, d'abord, sur la consistance globale du programme décennal. Il est bien évident que ce programme - qui n'a été présenté qu'à titre prévisionnel - aura à être revisé dès la fin des hostilités. Mais il serait vain de pretendre procéder dès maintenant à la mise à jour qui s'imposera à ce moment. D'autre part, il ne semble pas qu'il puisse appartenir à des organismes extérieurs à l'activité ferroviaire de se prononcer valablement sur les conditions dans lesquelles doivent être calculées les durées d'amortissement prises pour bases des évaluations : il s'agit d'une question complexe de technique du chemin de fer et l'étude à laquelle il a été procédé a tenu compte des divers éléments à prendre en considération à cet égard. Rien, dans ces conditions, ne paraît justifier une révision du programme.

Par contre, pour le plan de démarrage, qui doit porter sur les deux premières années de réalisation du programme décennal, l'hypothèse qui avait été retenue, à savoir le retour de la totalité du matériel mis à la disposition de la D.R., est manifestement très optimiste. Dès maintenant, compte tenu des destructions, il semble que, sans aller jusqu'aux chiffres suggérés par le Comité MATFER, l'on puisse réviser le plan sur une base plus proche de la réalité, en supposant le retour en France de la moitié du matériel en cause. Les commandes pour chacune des deux premières années seraient ainsi portées à 258 locomotives à vapeur, 850 voitures et 15.300 wagons.

Enfin, en ce qui concerne les commandes de démarrage ou à exécution différée, les observations se rapportent à la mise au point rapide des modalités de passation des contrats et à la révision de la consistance du programme. Sur le premier point, un accord est intervenu après discussion avec les Comités intéressés. D'autre part, il n'y a aucun inconvénient à prévoir un volume de commandes plus important, celles-ci pouvant s'appliquer à 238 locomotives à vapeur, 7 à 800 voitures et 15 à 20.000 wagons. Mais cet accroissement exigera l'octroi du contingent inconditionnel de métaux ferreux nécessaire.

que cela qui avait été prévu, bientôt communiqué

Le Conseil se déclare d'accord pour qu'il soit répondu dans ce sens au Ministre.

a) Allongement de la durée du travail dans certains ateliers.

M. LE PRESIDENT donne connaissance de la dépêche, en date du 9 juin 1944, par laquelle M. le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications fait part de sa décision d'étendre à un certain nombre d'ateliers de la S.N.C.F. le régime de travail de 60 heures par semaine, déjà appliqué au personnel d'autres ateliers.

Les Ministères du Ravitaillement et des Finances ont accepté que les suppléments de rations alimentaires et de tabac accordés à ce dernier personnel soient également attribués aux agents visés par les nouvelles dispositions.

La séance est levée à 10 heures 45.

Des observations sont formulées, d'abord, sur la consistance même du programme décennal, ainsi que sur les durées d'amortissement qui ont servi de bases aux évaluations. Il est bien évident que le programme - qui n'a été présenté qu'à titre prévisionnel - aura à être réajusté dès la fin des hostilités ; mais il serait vain de prétendre procéder dès maintenant à la mise à jour qui s'imposera à ce moment. D'autre part, la question des durées d'amortissement est de pure technique ferroviaire, et l'étude à laquelle il a été procédé a tenu compte de tous les éléments à prendre en considération à cet égard. Néan, dans ces conditions, ne saurait justifier, pour le présent, une révision du programme.

Par contre, pour le plan de démarrage, qui doit porter sur les deux premières années de réalisation du programme décennal, l'hypothèse qui avait été retenue, à savoir le retour de la totalité du matériel mis à la disposition de la R.N., était très optimiste. Dès maintenant, compte tenu des destructions, il semble que, sans aller jusqu'aux chiffres suggérés par le Comité MATFER, l'en puisse réviser le plan sur une base plus proche de la réalité, en supposant le retour en France de la moitié du matériel en cause.

Enfin, en ce qui concerne les commandes de démarrage ou à "exécution différée", les observations se rapportent à la mise au point rapide des modalités de passation des contrats et à la révision de la consistance du programme. Sur le premier point, un accord est intervenu après discussion avec les Comités intéressés. D'autre part, il n'y a aucun inconvénient à prévoir un volume de commandes plus important que celui qui avait été prévu, lesdites commandes pouvant s'appliquer à 250 locomotives à vapeur, 7 à 800 voitures et 15 à 20.000 wagons. Mais cet accroissement exige l'octroi d'un contingent inconditionnel de métiers ferreux nécessaire.

Le Conseil se déclare d'accord pour qu'il soit répondu dans ce sens.

4) Allongement de la durée du travail dans certains ateliers.

M. LE PRÉSIDENT donne connaissance de la dépêche, en date du 9 juin 1944, par laquelle M. le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications fait part de sa décision d'étendre à un certain nombre d'ateliers de la S.N.C.F. le régime de travail de 60 heures par semaine, déjà appliqué au personnel d'autres ateliers.

Les Ministères du Ravitaillement et des Finances ont accepté que les suppléments de rations alimentaires et de tabac accordés à ce dernier personnel soient également attribués aux agents visés par les nouvelles dispositions.

La séance est levée à 10 heures 45.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

PROJET

Séance du 14 juin 1944

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

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

CLAUDON
DAYRAS
DEVINAT
FREDAULT
GETTEN
LIAUD
de TARDE
TIRARD
ZAFFREYA

Assistant à la séance : M.M. LE BESNERAIS, Directeur Général
BERTHELOT, Directeur Général adjoint
VAGOGNE, Secrétaire Général adjoint

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

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

Adoption du Procès-Verbal.-

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal.-

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Procès-Verbal de la séance du 7 juin 1944 est adopté.

Comptes rendus.-

QUESTION II - Comptes rendus.-

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

M. LE PRESIDENT tient le Conseil au courant des conditions dans lesquelles s'est poursuivie l'exploitation au cours de la dernière semaine, ainsi que de l'état des stocks de combustibles et de la situation du parc de matériel moteur et roulant.

M. LE BESNERAIS rend compte des derniers chiffres concernant l'évolution du trafic et des recettes.

2°) Trésorerie.-

M. LE PRESIDENT 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 :

- Annexe B aux tarifs généraux pour le transport des marchandises
Modification du mode de taxation du trafic échangé avec le Chemin de fer d'intérêt local de l'Est de Lyon.
- Tarifs spéciaux P.V. n°s 6, 7, 11, 12, 18 et 26
Relèvement de la surtaxe spéciale prévue pour les transports effectués aux conditions des tarifications communes à la S.N.C.F. et aux Chemins de fer de l'Est de Lyon.

Marchés et Commandes.-

QUESTION III - Marchés et Commandes.-

1°) Marché pour la fourniture des sous-stations de traction et des postes d'alimentation et de mise en parallèle nécessaires pour l'électrification de la ligne de Nîmes à Sète.-

M. BOUTET expose que ce marché, qu'il est proposé de passer avec la Compagnie Electro-Mécanique, s'inspire, des directives administratives, admises par le Conseil lorsqu'il a approuvé le projet relatif à l'équipement de cette même ligne en lignes de contact aériennes.

Sans doute, ne paraît-il pas présenter le même caractère d'urgence que le précédent, les études devant être, dans ce cas, moins longues et l'on peut se demander s'il ne conviendrait pas de le différer. Toutefois, il résulte des renseignements fournis à la Sous-Commission des Marchés qu'il y a intérêt à le conclure dès maintenant avec le fournisseur.

Toutefois, tout a été fait de manière de pouvoir En effet, un certain délai est nécessaire pour procéder aux études et obtenir les autorisations nécessaires ; d'autre part, il n'est pas impossible que, certaines matières étant approvisionnées, l'exécution du marché puisse, tout au moins partiellement, commencer

.....

dès maintenant, ce qui permettrait d'avancer d'autant les travaux
~~D'abord il ne peut y avoir d'entretien en ce qui concerne l'électrification. L'entreprise d'électrification; enfin, le fournisseur est déjà désigné : depuis longtemps il a exécuté des travaux pour la S.N.C.F., notamment l'équipement de la ligne Brive-Montauban, dans des conditions qui ont donné entière satisfaction, il est d'ailleurs le seul à qui des travaux de ce genre puissent être confiés. Dans ces conditions, puisque sur plus tard il faudra faire de gré à gré qu'il sera indispensable de passer, à plus ou moins brève échéance, un marché de gré à gré avec lui, il n'y a aucun inconvénient à le faire immédiatement, d'autant que les conditions et prix peuvent être facilement débattus en prenant pour base ceux obtenus pour les installations de la ligne Brive-Montauban, dont le règlement a été opéré sans difficultés.~~

Le montant du marché, évalué sur la base des conditions économiques de mai 1940, s'élève à 30.263.810 fr. Il est entendu que, lorsque l'ordre d'exécution serait donné, il serait procédé d'un commun accord et, à défaut, par arbitrage, à l'ajustement des prix du marché aux conditions économiques du moment. Enfin, la S.N.C.F. aurait, à tout moment, la faculté de résilier la commande, pour la partie non encore exécutée, si elle se trouvait dans l'impossibilité d'y donner suite pour une raison indépendante de sa volonté.
~~Par endroit certain, la Sous-Commission des Marchés estime donc qu'il n'y a que des avantages à passer ce marché.~~

Le Conseil approuve le marché.

2°) Marché avec le Comptoir Français des Produits Sidérurgiques pour la fourniture de 6.700 T. de rails et éclisses.

M. BOUTET indique que le montant de cette fourniture, qui porte sur 6.450 T. de rails et 250 T. d'éclisses, s'élève à 20.900.000 fr. Les prix sont fixés par l'arrêté ministériel du 28 décembre 1943, et ne peuvent, par suite, donner lieu à aucune observation.

Le Conseil approuve le marché.

.....

Service
Commercial.-

QUESTION IV - Service Commercial.-

" "

Projets.-

QUESTION V - Projets.-

" "

Rapport du Directeur
Général sur le fonc-
tionnement des Ser-
vices au cours de
l'année 1943.-

QUESTION VI - Rapport du Directeur Général sur
le fonctionnement des Services au cours de l'année
1943.-

Le Conseil prend acte du Rapport.

.....

Questions diverses.

- Questions diverses -

a) Délégation exceptionnelle de pouvoirs du Conseil au Président.

M. LE PRESIDENT expose qu'en raison des circonstances, il est amené à demander une extension de la délégation de pouvoirs consentie par le Conseil le 6 novembre 1940.

Sur sa proposition, le Conseil adopte la délibération suivante :

"En cas d'urgence ou d'impossibilité de réunir le Conseil - circonstances dont le Président sera seul juge - le Président peut exercer l'ensemble des pouvoirs du Conseil sans limitation, à l'exception de ceux concernant :

" - l'approbation des comptes et bilan annuels.

"Le Président peut consentir lui-même toutes délégations "qu'il juge utile dans la limite des pouvoirs qui lui sont ainsi "délégués.

"Il rendra compte au Conseil, dans sa plus prochaine "séance, de l'usage qu'il aura fait de ces pouvoirs exceptionnels".

b) Marchés spéciaux de réparation de matériel moteur.

M. LE PRESIDENT expose que les circonstances actuelles ont amené la S.N.C.F. à faire appel, pour la réparation de son matériel moteur, au concours des constructeurs de matériel neuf, qui ont accepté.

Des marchés sont actuellement négociés avec ces derniers sur des bases analogues à ceux passés avec les réparateurs habituels, comportant une rémunération fixée d'après un prix horaire forfaitaire, appliqué à un nombre d'heures de production effective, ce nombre d'heures n'étant toutefois pas alloué à forfait mais "pointé en régie", d'après les temps réellement passés par le personnel de production.

La mise au point de ces marchés nécessitera un certain délai, des divergences de vues subsistant encore sur certains points. En attendant, il paraît normal de verser aux industriels qui ont déjà entrepris des réparations des acomptes leur permettant de

.....

faire face à leurs frais d'exploitation. Ces acomptes seraient fixés en partant d'un prix horaire de 55 fr, qui représente le prix moyen pondéré qui serait payé aux réparateurs attitrés de locomotives travaillant 60 heures par semaine, si ceux-ci effectuaient leurs travaux en régies. *Ce prix est certainement inférieur à celui qui sera définitivement payé.* Le S.A.R.F sera condamné à payer ce

La dépense mensuelle ressortirait à 11 M. environ sur la base du volume des travaux actuellement placé: il est à penser que ce volume pourra être doublé d'ici quelques mois ce qui porterait la dépense à 22 M.

Le Conseil donne son accord au paiement de ces acomptes.

c)

.....

c) Programme décennal de reconstitution
du parc de matériel.-

M. LE PRESIDENT expose que, par lettre du 18 avril 1944,
le Secrétariat d'Etat aux Communications a transmis une note du
Comité MATFER et une lettre du Directeur des Industries Mécani-
ques et Electriques ^(lettres au) ~~formulant~~ un certain nombre d'observations
~~relative au~~ programme décennal de reconstitution du parc de
matériel roulant de la S.N.C.F.

5

Les observations portent tout d'abord sur la consistance globale du programme décennal et les durées d'amortissement prises à la fin de huit ans. Il ne semble pas être de nature procédé de maintenir à la base pour base des évaluations; autre que, sur ce dernier point, c'est bien qui s'inspirera à ce moment. Il n'y a pas de grande opportunité au Conseil seul qu'il appartient de prendre ses responsabilités, et des organismes extérieurs à l'activité ferroviaire de se prononcer volontiers sur il ne semble pas que la révision du programme soit justifiée pour les conditions dans lesquelles il est donné de calculer les durées d'amortissement pour le moment, celle-ci pouvant utilement intervenir qu'après les premières évaluations; il n'y a pas de grande importance de fixer à la fin des huit ans. Cela est procédé à bon droit et devrait être pris en considération.

~~Elles visent en outre le plan de démarrage dont le volume~~

[Le cas] est estimé insuffisant. Bien qu'il y ait incontestablement inté-
gration de débouchage, il doit porter sur les deux premiers étages de l'escalier de la gare de Creil, l'hypothèse que l'arrête à prévoir, pour cette période, des constructions importantes,
lorsque (cas où le tablier) il ne semble pas qu'il y ait lieu de retenir un volume de commandement de 60 m³ et de la
bâtiment ou matériau mis à disposition par le Comité MATFER.

Les évaluations retenues pour l'élaboration du ~~plan~~^{projet} étaient basées sur l'hypothèse où tout le matériel retenu hors de France sera mis en service au sein du Club-Métier, l'heure pour dresser le plan de ce qui, bien que fresh de la réalité, ne suffisait pas à tenir compte de la réalité du marché et déjà, elle apparaît trop optimiste. Les évaluations pourraient être révisées en prenant pour base l'hypothèse qui avait été également envisagée et dans laquelle la moitié du matériel retenu hors de France ferait retour. Les commandes annuelles seraient ainsi portées à 258 locomotives à vapeur, 850 voitures et 15.300 wagons.

Enfin, pour les commandes de démarrage "à exécution différée", les observations concernent la mise au point rapide des

des contrats

modalités de passation des commandes et la révision de la consistance du programme des commandes. Sur le premier point, un accord est intervenu après discussion avec les Comités intéressés.
Il y a aucun changement à faire au bilan de commandes que ce qui
l'autre part, il paraît possible de relever les commandes de dé-
fauts, celle-ci étant suffisante pour nous satisfaire,
marrage et de les porter à 238 locomotives à vapeur, 7 à 800 voitures et 15 à 20.000 wagons. Mais *cet accroissement on sera l'action*
de contingent de métaux ferreux nécessaire fût attribué à la
meilleure et plus
S.N.C.F.

Le Conseil se déclare d'accord pour qu'il soit répondu dans ce sens *au Ministre* aux observations présentées par le Comité MATFER et le Directeur des Industries Mécaniques et Electriques.

d) Allongement de la durée du travail dans certains ateliers.

M. LE PRESIDENT donne connaissance de la dépêche, en date du 9 juin 1944, par laquelle M. le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications fait part de sa décision d'étendre à un certain nombre d'ateliers de la S.N.C.F. le régime de travail de 60 heures par semaine, déjà appliqué au personnel d'autres ateliers.

Les Ministères du Ravitaillement et des Finances ont accepté que les suppléments de rations alimentaires et de tabac accordés à ce dernier personnel soient également attribués aux agents visés par les nouvelles dispositions.

La séance est levée à 10 h. 45.

Council d'Administration

Séance du 14 juillet 1944

Notes distribuées

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du 14 juin 1944

I - Adoption du Procès-Verbal.-

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du 14 juin 1944

II - Comptes rendus :

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

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du 14 juin 1944

II - Comptes rendus :

2°) Trésorerie.

13 juin 1944

Services Financiers

Division Centrale
des FinancesCOMPTE RENDU DE TRESORERIE AU 10 JUIN 1944 AU SOIRI - MOUVEMENT DES CAPITAUX

Pendant la période du 4 juin au 10 juin 1944, les Services Financiers ont encaissé un montant de frs 883 millions environ, savoir :

- Versements des gares, Services et tiers correspondants	364 millions
- Versements des Administrations et Collectivités Publiques	53 -
- Remboursement de charges financières	177 -
- Ressources à court terme	299 -
ENSEMBLE	883 millions

Pendant la même période, les Services Financiers ont décaissé frs 819 millions environ, savoir :

- Personnel (Solde, retraites, etc...)	22 millions
- Règlements-traffic	238 -
- Fournisseurs	199 -
- Impôts	12 -
- Charges financières	48 -
- Remboursements de ressources à court terme	298 -
- Opérations des Réerves	2 -
ENSEMBLE	819 millions

L'excédent des encaissements sur les décaissements s'est donc élevé à frs 64 millions

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

	ESCOMpte FERME DE BILLETS		EMPRUNTS PAR TRAITES DE FOURNISSEURS ACCEPTEES (1)	TOTAL
	Consortium	Divers		
SITUATION AU 3 JUIN 1944	3 002	1 803	1	4 806
OPERATIONS DU 4-6 AU 10-6-1944 :				
a) remboursées	245	53	-	298
b) renouvelées	245	53	-	298
c) nouvelles	-	-	1	1
DIFFERENCE (b+c-a)	-	-	+ 1	+ 1
SITUATION AU 10-6-1944	3 002	1 803 ⁽²⁾	2	4 807

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

III - RESSOURCES D'ETABLISSEMENT

	RESSOURCES REALISEES	RESSOURCES REMBOUREES	NET A APPLIQUER
MOUVEMENT DE L' EXERCICE AU 10 JUIN 1944	"	"	"
REPORT DE L' EXERCICE PRECEDENT			- 250
NET A APPLIQUER AU 10-6-1944			- 250

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

Montant au 10 juin 1944 23.627 millions
sans changement depuis le 20 mai 1944.

V - AVANCES DU TRESOR AU FONDS COMMUN

(art. 13 de la Convention du 28 Juin 1921)

Montant au 10 Juin 1944 11.761,8 millions
sans changement depuis le 25 Mars 1944.

VI - FONDS DISPONIBLES AU 10 JUIN 1944

Caisse	.....	5 millions
Trésor Public	.....	3.546
Chèques postaux	.....	2
Banque de France	.....	1
Diverses Banques en France	.....	3
Diverses Banques à l'Etranger	.....	10
Mouvements de fonds	.....	1
Portefeuille	.....	14

3.582 millions

contre 3.518 millions au 3 Juin 1944, soit une augmentation de 64 millions sur la semaine précédente, comme indiqué au Titre I du présent compte rendu.

VII - PORTEFEUILLE SPECIAL EN EMPLOI DE PROVISIONS

Bons du Trésor à un an :

6.000 millions à raison de 500 millions à chacune des échéances de fin de mois, de Juin 1944 à Mai 1945.

4.000 millions à raison de 500 millions à chacune des échéances mensuelles échelonnées du 20 Octobre 1944 au 19 Mai 1945

10.000 millions pour une valeur en écritures de 9.798,8 millions

(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 112 millions.

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

VIII - PREVISIONS DE TRESORERIE POUR LA PERIODE
DU 11 AU 30 JUIN 1944

Fonds disponibles le 10 Juin 1944 au soir 3.580 millions

Recettes

Versements des gares, Services et tiers	1.000	-
Versements des Administrations et Collectivités		
Publiques	3.020	- (1)
Remboursements de charges financières	60	-
Ressources à court terme	300	- (2)
Opérations des Réserves	60	-
Produits de placement de fonds	10	-
Avances du Trésor	660	- (3)
	8.690	millions

Dépenses

Personnel (solde, retraites, etc.)	1.980	millions
Règlements-trafic	560	-
Fournisseurs	660	-
Impôts	80	-
Charges financières	360	-
Remboursements de ressources à court terme	320	-
Opérations des réserves	20	-
	3.980	millions

Disponibilités au 30 Juin 1944 4.710 millions

Par rapport aux prévisions de la semaine précédente, le chiffre ci-dessus fait apparaître une diminution de 390 millions, s'expliquant comme suit :

Diminution des remboursements d'engagements à court terme + 10 millions
Diminution des recettes du trafic - 400 -

(1) Dont 100 millions de complément d'indemnité compensatrice du Trésor pour le 1^{er} trimestre 1944 et 2.880 millions d'indemnité compensatrice du Trésor pour le 2^e trimestre 1944.

(2) Dans l'hypothèse d'un renouvellement de 95 % de la dette à court terme.

(3) Dernier versement au titre des charges du grand équilibre de l'exercice 1943.

13 juin 1944

Services Financiers

Division Centrale
des FinancesCOMPTE RENDU DE TRESORERIE AU 10 JUIN 1944 AU SOIRI - MOUVEMENT DES CAPITAUX

Pendant la période du 4 juin au 10 juin 1944, les Services Financiers ont encaissé un montant de frs 883 millions environ, savoir :

- Versements des gares, Services et tiers correspondants	384 millions
- Versements des Administrations et Collectivités Publiques	53 -
- Remboursement de charges financières	177 -
- Ressources à court terme	299 -
 <i>ENSEMBLE</i>	 883 millions

Pendant la même période, les Services Financiers ont décaissé frs 819 millions environ, savoir :

- Personnel (Solde, retraites, etc...)	22 millions
- Règlements-traffic	238 -
- Fournisseurs	199 -
- Impôts	12 -
- Charges financières	48 -
- Remboursements de ressources à court terme	298 -
- Opérations des Réerves	2 -
 <i>ENSEMBLE</i>	 819 millions

L'excédent des encaissements sur les décaissements s'est donc élevé à frs 64 millions

II - EMPRUNTS A COURT TERME

(en millions de francs)

	ESCOMpte FERME DE BILLETS		EMPRUNTS PAR TRAITES DE FOURNISSEURS ACCEPTEES (1)	TOTAL
	Consortium	Divers		
SITUATION AU 3 JUIN 1944	3.002	1.803	1	4.806
OPERATIONS DU 4-6 AU 10-6-1944 :				
a) remboursées	245	53	-	298
b) renouvelées	245	53	-	298
c) nouvelles	-	-	1	1
DIFFERENCE (b+c-a)	-	-	+ 1	+ 1
SITUATION AU 10-6-1944	3.002	1.803 (2)	2	4.807

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

III - RESSOURCES D'ETABLISSEMENT

	RESSOURCES REALISEES	RESSOURCES REMBOUREES	NET A APPLIQUER
MOUVEMENT DE L' EXERCICE AU 10 JUIN 1944	"	"	"
REPORT DE L' EXERCICE PRECEDENT			- 250
NET A APPLIQUER AU 10-6-1944			- 250

IV - AVANCES DU TRESOR

(art. 25 de la Convention du 31 août 1937)

Montant au 10 juin 1944 23.627 millions
sans changement depuis le 20 mai 1944.

V - AVANCES DU TRESOR AU FONDS COMMUN

(art. 13 de la Convention du 28 Juin 1921)

Montant au 10 Juin 1944 11.761,8 millions
sans changement depuis le 25 Mars 1944.

VI - FONDS DISPONIBLES AU 10 JUIN 1944

Caisse	5 millions
Trésor Public	3.546
Chèques postaux	2
Banque de France	1
Diverses Banques en France	3
Diverses Banques à l'Etranger	10
Mouvements de fonds	1
Portefeuille	14

3.582 millions

contre 3.518 millions au 3 Juin 1944, soit une augmentation de 64 millions sur la semaine précédente, comme indiqué au Titre I du présent compte rendu.

VII - PORTEFEUILLE SPECIAL EN EMPLOI DE PROVISIONS

Bons du Trésor à un an :

6.000 millions à raison de 500 millions à chacune des échéances de fin de mois, de Juin 1944 à Mai 1945.

4.000 millions à raison de 500 millions à chacune des échéances mensuelles échelonnées du 20 Octobre 1944 au 19 Mai 1945

10.000 millions pour une valeur en écritures de 9.798,8 millions

(1) Non compris les acceptations de traites de fournisseurs dont les frais d'escopage ne sont pas à la charge de la S.N.C.F.; acceptations s'élevant à 112 millions.

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

VIII - PREVISIONS DE TRESORERIE POUR LA PERIODE
DU 11 AU 30 JUIN 1944

Fonds disponibles le 10 Juin 1944 au soir 3.580 millions

Recettes

Versements des gares, Services et tiers	1.000	-
Versements des Administrations et Collectivités		
Publics	3.020	-(1)
Remboursements de charges financières	60	-
Ressources à court terme	300	-(2)
Opérations des Réserves	60	-
Produits de placement de fonds	10	-
Avances du Trésor	660	-(3)
	8.690	millions

Dépenses

Personnel (solde, retraites, etc.)	1.980	millions
Règlements-trafic	560	-
Fournisseurs	660	-
Impôts	80	-
Charges financières	360	-
Remboursements de ressources à court terme	320	-
Opérations des réserves	20	-
	3.980	millions

Disponibilités au 30 Juin 1944 4.710 millions

Par rapport aux prévisions de la semaine précédente, le chiffre ci-dessus fait apparaître une diminution de 390 millions, s'expliquant comme suit :

Diminution des remboursements d'engagements à court terme + 10 millions
Diminution des recettes du trafic - 400 -

(1) Dont 100 millions de complément d'indemnité compensatrice du Trésor pour le 1^{er} trimestre 1944 et 2.880 millions d'indemnité compensatrice du Trésor pour le 2^d trimestre 1944.

(2) Dans l'hypothèse d'un renouvellement de 95 % de la dette à court terme.

(3) Dernier versement au titre des charges du grand équilibre de l'exercice 1943.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du 14 juin 1944

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

CONSEIL D'ADMINISTRATION

du 19 JUIN 1944

(Question N° 11 bis)

CONSEIL D'ADMINISTRATION

du 14 juin 1944

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 :

- Annexe B aux tarifs généraux pour le transport des marchandises.
Modification du mode de taxation du trafic échangé avec le Chemin de fer d'intérêt local de l'Est de Lyon.

Par suite de la non reconstruction d'un ouvrage détruit au cours des hostilités, une partie de la ligne de Pressins à Virieu-le-Grand a été fermée au trafic et il en résulte des modifications dans l'itinéraire des transports échangés avec le Chemin de fer d'intérêt local de l'Est de Lyon.

La S.N.C.F. a proposé de mettre en harmonie avec cette situation de fait les dispositions de l'Annexe B aux tarifs généraux qui concernent la taxation de ces transports.

- Tarifs spéciaux P.V. n°s 6, 7, 11, 12, 18 et 26.

Relevement de la surtaxe spéciale prévue pour les transports effectués aux conditions des tarifications communes à la S.N.C.F. et aux Chemins de fer de l'Est de Lyon.

En vue d'équilibrer sa situation financière, la Compagnie des Chemins de fer de l'Est de Lyon applique, depuis le 1er mai 1944, un relèvement de 20 % de ses tarifs intérieurs se traduisant par une augmentation moyenne de l'ordre de 5 fr par tonne.

Cette Compagnie a demandé, corrélativement, à la S.N.C.F. que les transports effectués sous le régime des tarifications communes soient relevés dans les mêmes conditions.

La S.N.C.F. a proposé de modifier en conséquence les tarifs ci-dessus visés.

Les dispositions de l'Annexe B aux Tarifs Généraux ne sont donc plus en harmonie avec la situation de fait actuelle, concrétisée par les nouveaux Tableaux de distances.

Pour y remédier, il est proposé de taxer tous les transports considérés sur la distance de ou pour Aoste, augmentée du parcours Aoste - St-Didier d'Aoste (point de contact avec le Secondaire) soit 2 kms.

NOTE SPECIALE

pour Monsieur le Ministre, Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications concernant d'Annexe B aux Tarifs Généraux pour le transport des marchandises.

L'Annexe B aux Tarifs Généraux (Titre III, chapitre 3 § 4) prévoit que les transports en provenance d'une gare du chemin de fer d'intérêt local de l'Est de Lyon et à destination d'une gare S.N.C.F. ou inversement, et devant transiter par AOSTE, sont taxés de la manière suivante sur les voies de la S.N.C.F.:

- transports en provenance ou à destination d'AOSTE et { Taxe de ou pour des gares situées au delà dans le sens de Pressins, St-André-le-Gaz, Grenoble, Chambéry, etc..... } (Brégnier-Cordon
- transports en provenance ou à destination de Brégnier-Cordon et des gares situées au delà dans le sens de Virieu-le-Grand, Ambérieu, Bellegarde, etc } Aoste

Cette disposition s'expliquait par le fait que les envois de ou pour le chemin de fer de l'Est de Lyon effectuaient entre St-Didier d'Aoste (point de contact des lignes d'intérêt local et S.N.C.F.) et Brégnier Cordon ou Aoste, selon le sens du transport, un parcours sur la S.N.C.F. qu'il convenait de taxer. Le point de St-Didier d'Aoste n'étant pas ouvert au trafic, la taxe était établie sur la 1ère gare S.N.C.F. située au delà du point de transit, c'est-à-dire soit Aoste, soit Brégnier Cordon. Par conséquent, dans tous les cas, le parcours Aoste - Brégnier Cordon était taxé.

Or, depuis la fermeture à trafic d'une partie de la ligne de Pressins à Virieu-le-Grand, fermeture résultant de la non reconstruction de l'ouvrage N°519, I détruit pendant les hostilités, les transports de ou pour le chemin de fer d'intérêt local de l'Est de Lyon sont obligatoirement acheminés via Aoste, le chemin de fer de l'Est de Lyon n'étant plus accessible par Brégnier Cordon.

Les nouveaux tableaux de distance marchandises, approuvés par l'Administration Supérieure, qu'il est envisagé de mettre en vigueur en même temps que les dispositions tarifaires homologuées le 8 avril 1944, ont été établis en tenant compte de cette fermeture. C'est ainsi que la distance d'Aoste à Brégnier Cordon passera de 7kms à 123 kms (via Pressins, Chambéry, Culoz et Virieu-le-Grand).

.....

NOTICE EXPLICATIVE

à l'appui de la proposition concernant
l'Annexe B aux Tarifs Généraux pour le
transport des marchandises

Objet de la proposition -

Modification à apporter à l'Annexe B
aux Tarifs Généraux pour le transport des
marchandises en ce qui concerne le mode de
taxation des transports du chemin de fer
d'intérêt local de l'Est de Lyon sur les
lignes de la Région Sud-Est ou inversement.

Justification de la proposition -

Cette proposition a pour but de mettre
en harmonie les dispositions de l'Annexe B
aux Tarifs Généraux (Titre III, chapitre 3
§ 4) avec la situation qui résulte de la
fermeture au trafic d'une partie de la li-
gne de Pressins à Virieu-le-Grand, (non re-
construction d'un ouvrage d'art détruit au
cours des hostilités), fermé fort, il s'
est tenu compte pour l'établissement des
nouvelles distances marchandises approu-
vées par D.M. 93/36/58 du 25 juin 1942,

NOTE SPECIALE

pour M. le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle
et aux Communications concernant les tarifs spéciaux
P.V. N°s 6, 7, 11, 12, 18 et 26

OBJET. - Relèvement de 5 frs par tonne de la surtaxe spéciale prévue pour les transports effectués aux conditions des chapitres des tarifs précités comportant une tarification commune entre la S.N.C.F. et les Chemins de fer de l'Est de Lyon.

EXPOSE. - En vue d'équilibrer sa situation financière conformément aux instructions de la Circulaire Ministérielle du 27 Janvier 1942, la Compagnie des Chemins de fer de l'Est de Lyon applique, depuis le 1er Mai 1944, un relèvement de 20 % de ses tarifs intérieurs se traduisant par une augmentation moyenne de l'ordre de 5 frs par tonne.

Corrélativement, la Compagnie susvisée a demandé à la S.N.C.F. que les transports effectués sous le régime de la tarification commune soient relevés dans les mêmes conditions.

PROPOSITION. - La S.N.C.F. propose de modifier en conséquence les chapitres ci-après des tarifs intéressés :

P.V. N° 6	- chapitre 63
P.V. N° 7	- 52 § IV
P.V. N° 11	- 52 § V 59 § II A) et B)
P.V. N° 12	- 59 - A (a et b) et B)
P.V. N° 18	- 52 § III
P.V. N° 26	- 61

BILAN. - Le trafic annuel en jeu étant actuellement d'environ 94.000 tonnes la mesure envisagée procurerait aux Chemins de fer de l'Est de Lyon une recette supplémentaire de l'ordre de 470.000 francs.

NOTICE EXPLICATIVE

à l'appui d'une proposition concernant les tarifs spéciaux
P.V. N° 6 - 7 - 11 - 12 - 18 et 26.

OBJET DE LA PROPOSITION. - Relèvement de 5 frs par tonne de la surtaxe spéciale prévue pour les transports effectués aux conditions des tarifs ci-après comportant une tarification commune entre la S.N.C.F. et les Chemins de fer de l'Est de Lyon :

P.V. N° 6 - Ch.63; P.V.N° 7 - Ch.52 § IV; P.V.N° 11-Ch.52 § V, 59 § II A et B
P.V. N°12 - Ch.59; P.V. N°18- Ch.52 § III; P.V.N° 26- Ch.61

JUSTIFICATION DE LA PROPOSITION. - Mesure corrélative à la majoration appliquée par les chemins de fer de l'Est de Lyon sur leurs lignes depuis le 1er Mai 1944 pour équilibrer leur situation financière, conformément aux instructions de la Circulaire Ministérielle du 27 Janvier 1942.

ECONOMIE DE LA PROPOSITION. -

Tarif	Nature	Relations prises	Distan-	Prix par tonne	Relèvement en valaur
Chapitre	de la	à	ce		
§	marçhandise	titre d'exemple	totale	actuel	envisa-
				gé	absolue relative
					%
P.V. N° 6	Vins en fûts	Beaucaire (g)	262 km	118,85	123,85 5 4,2
Ch. 63.	(par wag. de	Villeurbanne (g)	:	:	:
	7 T.)	:	:	:	:
	:	:	:	:	:
P.V. N° 7	Houille	Chambéry-	:	:	:
Ch. 52 § IVa)	(par wag. de	Bouvesse (Emb. à	81,-	48,4	53,4 5 10,3
	20 T.)	Embt. (Aoste-Tit)	:	:	:
	:	:	:	:	:
P.V. N° 11	Chaux (par	de Bouvesse à une	150,-	98,65	103,65 5 5
Ch.59 § II A	wagon de	gare située à	:	:	:
	10 T.)	150 km, calculée	:	:	:
	:	via Montalieu Tt	:	:	:
	:	:	:	:	:
P.V. N° 12	Castine (par	St-Hilaire-de-	64	26,5	33,5 5 17,5
Ch. 59 A/b)	wag. 10 T.)	Brens - (gare) à	:	:	:
	:	Chasse (Embt)	:	:	:
	:	:	:	:	:
P.V. N° 18	Butane	Les Roches-de-	51	58,-	63,- 5 8,6
Ch. 52 - §III:	liquéfié	Condrieu (Embt)	:	:	:
b)	:	Decines (Embt)	:	:	:
	:	:	:	:	:
P.V. N° 26	Fûts vides	Villeurbanne(g)	262	212,6	217,6 5 2,3
Ch. 61	d'une conte-	Beaucaire (g)	:	:	:
	nance > 6 Hl	:	:	:	:
	:	:	:	:	:

CONSEIL D'ADMINISTRATION
du 30 JUIN 1944

(Question N° 11 bis)

CONSEIL D'ADMINISTRATION

du 14 juin 1944

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 :

- Annexe B aux tarifs généraux pour le transport des marchandises.
Modification du mode de taxation du trafic échangé avec
le Chemin de fer d'intérêt local de l'Est de Lyon.

Par suite de la non reconstruction d'un ouvrage détruit au
cours des hostilités, une partie de la ligne de Pressins à Virieu-
le-Grand a été fermée au trafic et il en résulte des modifications
dans l'itinéraire des transports échangés avec le Chemin de fer
d'intérêt local de l'Est de Lyon.

La S.N.C.F. a proposé de mettre en harmonie avec cette si-
tuation de fait les dispositions de l'Annexe B aux tarifs généraux
qui concernent la taxation de ces transports.

- Tarifs spéciaux P.V. n°s 6, 7, 11, 12, 18 et 26.

Relèvement de la surtaxe spéciale prévue pour les trans-
ports effectués aux conditions des tarifications communes à la
S.N.C.F. et aux Chemins de fer de l'Est de Lyon.

En vue d'équilibrer sa situation financière, la Compagnie
des Chemins de fer de l'Est de Lyon applique, depuis le 1er mai
1944, un relèvement de 20 % de ses tarifs intérieurs se traduisant
par une augmentation moyenne de l'ordre de 5 fr par tonne.

Cette Compagnie a demandé, corrélativement, à la S.N.C.F.
que les transports effectués sous le régime des tarifications com-
munes soient relevés dans les mêmes conditions.

La S.N.C.F. a proposé de modifier en conséquence les tarifs
ci-dessus visés.

Les dispositions de l'Annexe B aux Tarifs Généraux ne sont donc plus en harmonie avec la situation de fait actuelle, concrétisée par les nouveaux Tableaux de distances.

Pour y remédier, il est proposé de taxer tous les transports considérés sur la distance de ou pour Aoste, augmentée du parcours Aoste - St-Didier d'Aoste (point de contact avec le Secodaire) soit 2 kms.

NOTE SPECIALE

pour Monsieur le Ministre, Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications concernant l'Annexe B aux Tarifs Généraux pour le transport des marchandises.

L'Annexe B aux Tarifs Généraux (Titre III, chapitre 3 § 4) prévoit que les transports en provenance d'une gare du chemin de fer d'intérêt local de l'Est de Lyon et à destination d'une gare S.N.C.F. ou inversement, et devant transiter par AOSTE, sont taxés de la manière suivante sur les voies de la S.N.C.F.:

- transports en provenance ou à destination d'AOSTE et { Taxe de ou pour des gares situées au delà dans le sens de Pressins, St-André-le-Gaz, Grenoble, Chambéry, etc..... } (Brégnier-Cordon
- transports en provenance ou à destination de Brégnier Cordon et des gares situées au delà dans le sens de Virieu-le-Grand, Ambérieu, Bellegarde, etc } Aoste

Cette disposition s'expliquait par le fait que les envois de ou pour le chemin de fer de l'Est de Lyon effectuaient entre St-Didier d'Aoste (point de contact des lignes d'intérêt local et S.N.C.F.) et Brégnier Cordon ou Aoste, selon le sens du transport, un parcours sur la S.N.C.F. qu'il convenait de taxer. Le point de St-Didier d'Aoste n'étant pas ouvert au trafic, la taxe était établie sur la 1ère gare S.N.C.F. située au delà du point de transit, c'est-à-dire soit Aoste, soit Brégnier Cordon. Par conséquent, dans tous les cas, le parcours Aoste - Brégnier Cordon était taxé.

Or, depuis la fermeture à trafic d'une partie de la ligne de Pressins à Virieu-le-Grand, fermeture résultant de la non reconstruction de l'ouvrage N°519, détruit pendant les hostilités, les transports de ou pour le chemin de fer d'intérêt local de l'Est de Lyon sont obligatoirement acheminés via Aoste, le chemin de fer de l'Est de Lyon n'étant plus accessible par Brégnier Cordon.

Les nouveaux tableaux de distance marchandises, approuvés par l'Administration Supérieure, qu'il est envisagé de mettre en vigueur en même temps que les dispositions tarifaires homologuées le 8 avril 1944, ont été établis en tenant compte de cette fermeture. C'est ainsi que la distance d'Aoste à Brégnier Cordon passera de 7kms à 125 kms (via Pressins, Chambéry, Culoz et Virieu-le-Grand).

NOTICE EXPLICATIVE

à l'appui de la proposition concernant
l'Annexe B aux Tarifs Généraux pour le
transport des marchandises

Objet de la proposition -

Modification à apporter à l'Annexe B
aux Tarifs Généraux pour le transport des
marchandises en ce qui concerne le mode de
taxation des transports du chemin de fer
d'intérêt local de l'Est de Lyon sur les
lignes de la Région Sud-Est ou inversement.

Justification de la proposition -

Cette proposition a pour but de mettre
en harmonie les dispositions de l'Annexe B
aux Tarifs Généraux (Titre III, chapitre 3
et 4) avec la situation qui résulte de la
fermeture au trafic d'une partie de la li-
gne de Pressins à Virieu-le-Grand, (non re-
construction d'un ouvrage d'art détruit au
cours des hostilités), fermé toutefois il a
été tenu compte pour l'établissement des
nouvelles distances marchandises approu-
vées par D.M. 93/36/38 du 25 juin 1942.

NOTE SPECIALE

pour M. le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle
et aux Communications concernant les tarifs spéciaux
P.V. N°6, 7, 11, 12, 18 et 26

OBJET. - Relèvement de 5 frs par tonne de la surtaxe spéciale prévue pour les transports effectués aux conditions des chapitres des tarifs précités comportant une tarification commune entre la S.N.C.F. et les Chemins de fer de l'Est de Lyon.

EXPOSE. - En vue d'équilibrer sa situation financière conformément aux instructions de la Circulaire Ministérielle du 27 Janvier 1942, la Compagnie des Chemins de fer de l'Est de Lyon applique, depuis le 1er Mai 1944, un relèvement de 20 % de ses tarifs intérieurs se traduisant par une augmentation moyenne de l'ordre de 5 frs par tonne.

Corrélativement, la Compagnie susvisée a demandé à la S.N.C.F. que les transports effectués sous le régime de la tarification commune soient relevés dans les mêmes conditions.

PROPOSITION. - La S.N.C.F. propose de modifier en conséquence les chapitres ci-après des tarifs intéressés :

P.V. N° 6	-	chapitre 63
P.V. N° 7	"	52 § IV
P.V. N°11	"	52 § V 59 § II A) et B)
P.V. N°12	"	59 - A (a et b) et B)
P.V. N°18	"	52 § III
P.V. N°26	"	61

BILAN. - Le trafic annuel en jeu étant actuellement d'environ 94.000 tonnes la mesure envisagée procurerait aux Chemins de fer de l'Est de Lyon une recette supplémentaire de l'ordre de 470.000 francs.

NOTICE EXPLICATIVE

à l'appui d'une proposition concernant les tarifs spéciaux
P.V. N° 6 - 7 - 11 - 12 - 18 et 26.

OBJET DE LA PROPOSITION. - Relèvement de 5 frs par tonne de la surtaxe spéciale prévue pour les transports effectués aux conditions des tarifs ci-après comportant une tarification commune entre la S.N.C.F. et les Chemins de fer de l'Est de Lyon :

P.V. N° 6 - Ch.63; P.V. N° 7 - Ch.52 § IV; P.V. N° 11-Ch.52 § V, 59 § II A et B
P.V. N° 12 - Ch.59; P.V. N° 18 - Ch.52 § III; P.V. N° 26 - Ch.61

JUSTIFICATION DE LA PROPOSITION. - Mesure corrélative à la majoration appliquée par les chemins de fer de l'Est de Lyon sur leurs lignes depuis le 1er Mai 1944 pour équilibrer leur situation financière, conformément aux instructions de la Circulaire Ministérielle du 27 Janvier 1942.

ECONOMIE DE LA PROPOSITION. -

Tarif	Nature	Relations prises	Distan-	Prix par tonne	Relèvement en valoir
Chapitre	de la marchandise	: titre d'exemple	: ce total	: actuel	: envisa-
				: gé	: absolue
					%
P.V. N° 6 Ch. 63.	Vins en fûts (par wag. de 7 T.)	Beaucaire (g) Villeurbanne (g)	262 km	118,85 : 123,85	5 : 4,2
P.V. N° 7 Ch. 52 § IVa)	Houille (par wag. de 20 T.)	Chambéry- Bouvesse (Emb. à Embt. (Aoste-Tit))	81,-	48,4 : 53,4	5 : 10,3
P.V. N° 11 Ch. 59 § II A	Chaux (par wagon de 10 T.)	de Bouvesse à une gare située à 150 km, calculée via Montalieu Tt	150,-	98,65 : 103,65	5 : 5
P.V. N° 12 Ch. 59 A/b)	Castine (par wag. 10 T.)	St-Hilaire-de-Brens ~ (gare) à Chasse (Embt)	64	28,5 : 33,5	5 : 17,5
P.V. N° 18 Ch. 52 - § IIII b)	Butane liquéfié	Les Roches-de-Condrieu (Embt) Deeines (Embt)	51	58,- : 63,-	5 : 8,6
P.V. N° 26 Ch. 61	Fûts vides d'une conteneurance > 6 Hl	Villeurbanne (g) Beaucaire (g)	262	212,6 : 217,6	5 : 2,3

CONSEIL D'ADMINISTRATION

du 14 juin 1944

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 :

- Annexe B aux tarifs généraux pour le transport des marchandises.
Modification du mode de taxation du trafic échangé avec
le Chemin de fer d'intérêt local de l'Est de Lyon.

Par suite de la non reconstruction d'un ouvrage détruit au
cours des hostilités, une partie de la ligne de Pressins à Virieu-
le-Grand a été fermée au trafic et il en résulte des modifications
dans l'itinéraire des transports échangés avec le Chemin de fer
d'intérêt local de l'Est de Lyon.

La S.N.C.F. a proposé de mettre en harmonie avec cette si-
tuation de faire les dispositions de l'Annexe B aux tarifs généraux
qui concernent la taxation de ces transports.

* Tarifs spéciaux P.V. n°s 6, 7, 11, 12, 18 et 26.

Relèvement de la surtaxe spéciale prévue pour les trans-
ports effectués aux conditions des tarifications communes à la
S.N.C.F. et aux Chemins de fer de l'Est de Lyon.

En vue d'équilibrer sa situation financière, la Compagnie
des Chemins de fer de l'Est de Lyon applique, depuis le 1er mai 1944,
un relèvement de 20 % de ses tarifs intérieurs se traduisant par
une augmentation moyenne de l'ordre de 5 fr par tonne.

Cette Compagnie a demandé, corrélativement, à la S.N.C.F. que les transports effectués sous le régime des tarifications communes soient relevés dans les mêmes conditions.

La S.N.C.F. a proposé de modifier en conséquence les tarifs ci-dessus visés.

S.N.C.F.

Services Financiers

Bulletin comparatif par Région de départ des recettes de la 21^e semaine.

1944: du 20 au 26 Mai

1943: du 22 au 28 Mai

(en milliers de francs)

NATURE DU TRAFIC	Termes de Comparaison	Région de l'Est				Région du Nord				Région de l'Ouest				Région du Sud-Ouest				Région du Sud-Est				Ensemble de la S.N.C.F.			
		1944 évaluées	1943 comptables	Déf. % en faveur de 1944	Déf. % en faveur de 1943	1944 évaluées	1943 comptables	Déf. % en faveur de 1944	Déf. % en faveur de 1943	1944 évaluées	1943 comptables	Déf. % en faveur de 1944	Déf. % en faveur de 1943	1944 évaluées	1943 comptables	Déf. % en faveur de 1944	Déf. % en faveur de 1943	1944 évaluées	1943 comptables	Déf. % en faveur de 1944	Déf. % en faveur de 1943	1944 évaluées	1943 comptables	Déf. % en faveur de 1944	Déf. % en faveur de 1943
Voyageurs et Chiens avec billets.	A	13.001	17.788	26.9	26.9	11.212	30.058	62.7	40.881	50.311	18.7	49.698	50.920	2.4	51.858	57.329	9.5	166.650	206.406	20.3	255.263	255.263	34.7		
	B		21.998	40.9	40.9		37.173	69.8		62.220	34.3		62.973	21.1		70.899	26.9								
Bagages et Consigne	A	679	608	11.7	11.7	402	741	45.7	1.337	1.322	1.1	2.235	1.845	21.1		1.777	1.621	9.6	6.430	6.137	4.8				
	B		733	7.4	7.4		894	55.0		1.594	16.1		2.225	0.4			1.955	9.1		7.401	7.401	13.1			
Colis postaux trafic français	A	516	530	8.7	8.7	2.033	1.419	43.3	1.183	1.117	5.9	728	1.169	37.7		1.390	1.633	14.9	5.910	5.868	0.7	5.868	5.868	0.7	
	B		530	8.7	8.7		1.419	43.3		1.417	5.9		1.169	37.7			1.633	14.9							
Colis postaux trafic international	A	528	212	149.1	149.1	814	384	112.0	835	362	130.7	448	170	163.5		325	196	65.8	2.950	1.324	122.8	1.324	1.324	122.8	
	B		212	149.1	149.1		384	112.0		362	130.7		170	163.5			196	65.8							
Petits colis	A	1.548	1.409	9.9	9.9	2.275	2.489	8.6	4.804	5.725	16.1	3.970	4.838	17.9		3.743	4.190	10.7	16.340	18.651	12.4	18.651	18.651	12.4	
	B		1.409	9.9	9.9		2.489	8.6		5.725	16.1		4.838	17.9			4.190	10.7							
Détail	A	416	2.162	80.8	80.8	248	2.516	90.1	1.537	4.431	65.3	2.798	4.946	43.4		3.221	6.942	53.6	8.220	20.997	60.9	80.997	80.997	60.9	
	B		2.162	80.8	80.8		2.516	90.1		4.431	65.3		4.946	43.4			6.942	53.6							
Charges complètes	A	2.519	15.702	84.0	84.0	3.541	40.999	91.4	5.294	18.367	71.2	15.940	33.268	52.0		26.966	47.093	42.7	54.260	155.369	65.1	155.369	155.369	65.1	
	B		15.702	84.0	84.0		40.999	91.4		18.367	71.2		33.208	52.0			47.093	42.7							
Trafic international	A	3.771	15.240	75.3	623	5.078	87.7	679	4.835	86.0	8.585	12.718	32.5		1.922	6.205	69.0	15.580	44.076	64.7	44.076	44.076	64.7		
	B		15.240	75.3	623		5.078	87.7		4.835	86.0		12.718	32.5			6.205	69.0							
Marchés sans réinscription	A	10.037	35.863	72.0	9.936	53.626	81.5	15.669	36.159	56.7	34.704	58.894	41.1		39.344	67.880	42.0	109.690	252.422	56.5	253.686	253.686	56.8		
	B		35.988	72.1	9.936		53.779	81.5		36.431	57.0		59.274	41.5			68.214	42.3							
Trafic total	A	23.038	53.651	57.1	21.148	83.684	74.7	56.550	86.470	34.6	84.402	109.814	23.1		91.202	125.209	27.2	276.340	458.828	39.8	508.949	508.949	45.7		
	B		57.986	60.3	21.148		83.684	74.7		86.470	34.6		109.814	23.1			139.113	34.4							

Recettes du 1^{er} Janvier au 26 Mai

Voyageurs et chiens avec billets.	A	330.498	339.017	2.5	517.997	622.031	16.7	1.010.910	932.982	8.4	1.126.714	1.002.469	12.4		1.134.827	1.155.828	4.8	4.120.946	4.052.327	1.7			
	B		414.077	20.2	759.427	31.8		1.138.755		11.2		1.224.322			8.0		1.412.791	49.7					
Ensemble du trafic marchandises	A	496.355	745.384	33.4	653.738	1.004.282	34.9	532.674	717.192	25.7	916.817	1.146.749	20.1		1.020.084	1.365.866	25.3	3.619.668	4.979.463	27.3			
	B		748.301	33.7		1.008.447	35.2		724.307	26.5		1.155.891	20.7		1.374.621	25.8		5.011.567	5.011.567	27.8			
Trafic total	A	826.853	1.084.401	23.8	1.171.735	1.626.313	28.0	1.543.584	1.650.164	6.5	2.043.531	2.149.218	4.9		2.154.911	2.521.694	14.5	7.740.614	9.031.790	14.3			
	B		1.162.378	28.9		1.767.874	33.7		1.863.062	17.1		2.380.213	14.1		2.787.412	22.7		9.960.939	9.960.939	22.3			

A - Recettes en valeur absolue

B - Recettes portées pour 1943 aux taux de perception en vigueur en

COPIE

7 Juin

44

531.490 0/811
44.15

Bonjour le Ministre,

J'ai l'honneur de soumettre à votre homologation la proposition relative sur l'avis ci-joint à insérer au Journal Officiel, concernant les Tarifs spéciaux A.V. N° 6, 7, 11, 12, 18 et 26.

Je vous renvoie, sous ce pli, Monsieur le Ministre :

- 2 exemplaires d'une Note spéciale;
- 5 exemplaires d'une Notice explicative;
- 5 exemplaires de pages comportant les dispositions proposées;
- 12 exemplaires de l'Avis à insérer au Journal Officiel.

En raison de l'intérêt que présente la mise en application rapide des dispositions en cause, nous vous demandons, Monsieur le Ministre, de vouloir bien nous autoriser à mettre l'ensemble de cette proposition en vigueur le 1er Juillet 1944 sans attendre la fin de l'instruction réglementaire.

Monsieur le Ministre, Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications
(Direction des Transports - Service des Transports par fer) - 2ème Bureau, PARIS.

Cette proposition est également soumise à la Hauptverkehrs-Direktion et copie est, en outre adressée à M. le Sous-Directeur des Transports.

Je fais faire les communications d'usage.

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

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL,

Signé : LE BESNERAIS

NOTE SPECIALE

pour M. le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle
et aux Communications concernant les tarifs spéciaux
P.V. N°s 6, 7, 11, 12, 18 et 26

OBJET. - Relèvement de 5 frs par tonne de la surtaxe spéciale prévue pour les transports effectués aux conditions des chapitres des tarifs précités comportant une tarification commune entre la S.N.C.F. et les Chemins de fer de l'Est de Lyon.

EXPOSE. - En vue d'équilibrer sa situation financière conformément aux instructions de la Circulaire Ministérielle du 27 Janvier 1942, la Compagnie des Chemins de fer de l'Est de Lyon applique, depuis le 1er Mai 1944, un relèvement de 20 % de ses tarifs intérieurs se traduisant par une augmentation moyenne de l'ordre de 5 frs par tonne.

Corrélativement, la Compagnie susvisée a demandé à la S.N.C.F. que les transports effectués sous le régime de la tarification commune soient relevés dans les mêmes conditions.

PROPOSITION. - La S.N.C.F. propose de modifier en conséquence les chapitres ci-après des tarifs intéressés :

P.V. N° 6	-	chapitre 63
P.V. N° 7	-	52 § IV
P.V. N° 11	-	52 § V, 59 § II A) et B)
P.V. N° 12	-	59 - A (a et b) et B)
P.V. N° 18	-	52 § III
P.V. N° 26	-	61

BILAN. - Le trafic annuel en jeu étant actuellement d'environ 94.000 tonnes la mesure envisagée procurerait aux Chemins de fer de l'Est de Lyon une recette supplémentaire de l'ordre de 470.000 francs.

NOTICE EXPLICATIVE

à l'appui d'une proposition concernant les tarifs spéciaux
P.V. N° 6 - 7 - 11 - 12 - 18 et 26.

OBJET DE LA PROPOSITION. - Relèvement de 5 frs par tonne de la surtaxe spéciale prévue pour les transports effectués aux conditions des tarifs ci-après comportant une tarification commune entre la S.N.C.F. et les Chemins de fer de l'Est de Lyon :

P.V. N° 6 - Ch.63; P.V.N° 7 - Ch.52 § IV; P.V.N° 11-Ch.52 § V, 59 § II A et B
P.V. N°12 - Ch.59; P.V. N°18- Ch.52 § III; P.V.N° 26- Ch.61

JUSTIFICATION DE LA PROPOSITION. - Mesure corrélative à la majoration appliquée par les chemins de fer de l'Est de Lyon sur leurs lignes depuis le Ier Mai 1944 pour équilibrer leur situation financière, conformément aux instructions de la Circulaire Ministérielle du 27 Janvier 1942.

ECONOMIE DE LA PROPOSITION. -

Tarif	Nature	Relations prises	Distan-	Prix par tonne	Relèvement en valeur
Chapitre	de la	à	ce		
§	marchandise	titre d'exemple	totale	actuel	absolue relative
P.V. N° 6	Vins en fûts	Beaucaire (g)	262 km	118,85	123,85 5 4,2
Ch. 63	(par wag. de	Villeurbanne (g)			
	7 T.)				
P.V. N° 7	Houille	Chambéry-			
Ch. 52 § IVa)	(par wag. de	Bouvesse (Emb. à	81,-	48,4	53,4 5 10,3
	20 T.)	Emb. (Aoste-Tit)			
P.V. N° 11	Chaux (par	de Bouvesse à une	150,-	98,65	103,65 5 5
Ch.59 § II A	wagon de	gare située à			
	10 T.)	150 km, calculée			
		via Montalieu Tt			
P.V. N° 12	Castine (par	St-Hilaire-de-	64	28,5	33,5 5 17,5
Ch. 59 A/b)	wag. 10 T.)	Brens - (gare à			
		Chasse (Emb)			
P.V. N° 18	Butane	Les Roches-de-	51	58,-	63,- 5 8,6
Ch. 52 - §III:	liquéfié	Condrieu (Emb)			
b)		Decines (Emb)			
P.V. N° 26	Fûts vides	Villeurbanne(g)	262	212,6	217,6 5 2,3
Ch. 61	d'une conte-	Beaucaire (g)			
	nance > 6 Hl				

21/10.0

COPIE

~~REC. 1
44. 540~~

6 Juin

44

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de soumettre à votre homologation la proposition relative sur l'avis ci-joint à insérer au Journal officiel, concernant l'Annexe B aux Tarifs Généraux pour le transport des marchandises.

Je vous prie, sous ce pli, Monsieur le Ministre :

- 2 exemplaires d'une Note explicative,
- 5 exemplaires d'une Notice explicative,
- 5 exemplaires d'une page de la dite annexe comportant les dispositions proposées.
- 12 exemplaires de l'avis à insérer au Journal officiel.

Nous vous demandons, Monsieur le ministre, de nous autoriser à mettre cette proposition en vigueur en même temps que les dispositions qui ont fait l'objet de la proposition du 3 février 1944, homologuée le 6 avril 1944, concernant la modification du régime d'échancement et de tarification des transports de marchandises.

Monsieur le ministre, Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Commissions

Direction des Transports - Service des Transports par fer - Rôle Bureau - PARIS.

1020
12
12

Cette proposition est également communiquée à la Haupt-Verkehrs-Direktion et qu'il est en outre adressé à M. le Sous-Directeur des Transports.

Je fais faire les communications d'usage.

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

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL,

Signé : LE BESNERAIS

NOTICE EXPLICATIVE

à l'appui de la proposition concernant
l'Annexe B aux Tarifs Généraux pour le
transport des marchandises

E

Objet de la proposition -

Modification à apporter à l'Annexe B
aux Tarifs Généraux pour le transport des
marchandises en ce qui concerne le mode de
taxation des transports du chemin de fer
d'Intérêt local de l'Est de Lyon sur les
lignes de la Région Sud-Est ou inversement.

Justification de la proposition -

Cette proposition a pour but de mettre
en harmonie les dispositions de l'Annexe B
aux Tarifs Généraux (Titre III, chapitre 3
§ 4) avec la situation qui résulte de la
fermeture au trafic d'une partie de la li-
gne de Pressins à Virieu-le-Grand, (non re-
construction d'un ouvrage d'art détruit au
cours des hostilités), fermé par dont il a
été tenu compte pour l'établissement des
nouvelles distances marchandises approu-
vées par D.M. 93/36/38 du 25 juin 1942.

• • •

Les dispositions de l'Annexe B aux Tarifs Généraux ne sont donc plus en harmonie avec la situation de fait actuelle, concrétisée par les nouveaux Tableaux de distances.

Pour y remédier, il est proposé de taxer tous les transports considérés sur la distance de ou pour Aoste, augmentée du parcours Aoste - St-Didier d'Aoste (point de contact avec le Secondaire) soit 2 kms.

NOTE SPECIALE

pour Monsieur le Ministre, Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications concernant l'Annexe B aux Tarifs Généraux pour le transport des marchandises.

L'Annexe B aux Tarifs Généraux (Titre III, chapitre 3 § 4) prévoit que les transports en provenance d'une gare du chemin de fer d'intérêt local de l'Est de Lyon et à destination d'une gare S.N.C.F. ou inversement, et devant transiter par AOSTE, sont taxés de la manière suivante sur les voies de la S.N.C.F.:

- transports en provenance ou à destination d'AOSTE et { Taxe de ou pour des gares situées au delà dans le sens de Pressins, St-André-le-Gaz, Grenoble, Chambéry, etc..... } (Brégnier-Cordon
- transports en provenance ou à destination de Brégnier-Cordon et des gares situées au delà dans le sens de Virieu-le-Grand, Ambérieu, Bellegarde, etc { Aoste

Cette disposition s'expliquait par le fait que les envois de ou pour le chemin de fer de l'Est de Lyon effectuaient entre St-Didier d'Aoste (point de contact des lignes d'intérêt local et S.N.C.F.) et Brégnier Cordon ou Aoste, selon le sens du transport, un parcours sur la S.N.C.F. qu'il convenait de taxer. Le point de St-Didier d'Aoste n'étant pas ouvert au trafic, la taxe était établie sur la 1ère gare S.N.C.F. située au delà du point de transit, c'est-à-dire soit Aoste, soit Brégnier Cordon. Par conséquent, dans tous les cas, le parcours Aoste - Brégnier-Cordon était taxé.

Or, depuis la fermeture au trafic d'une partie de la ligne de Pressins à Virieu-le-Grand, fermeture résultant de la non reconstruction de l'ouvrage N°519, détruit pendant les hostilités, les transports de ou pour le chemin de fer d'intérêt local de l'Est de Lyon sont obligatoirement acheminés via Aoste, le chemin de fer de l'Est de Lyon n'étant plus accessible par Brégnier Cordon.

Les nouveaux tableaux de distances marchandises, approuvés par l'Administration Supérieure, qu'il est envisagé de mettre en vigueur en même temps que les dispositions tarifaires homologuées le 8 avril 1944, ont été établis en tenant compte de cette fermeture. C'est ainsi que la distance d'Aoste à Brégnier Cordon passera de 7kms à 123 kms (via Pressins, Chambéry, Culoz et Virieu-le-Grand).

CONSEIL D'ADMINISTRATION

du 30 JUIN 1944

(Question N° H. 115)

CONSEIL D'ADMINISTRATION

du 14 juin 1944

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 :

- Annexe B aux tarifs généraux pour le transport des marchandises.
Modification du mode de taxation du trafic échangé avec
le Chemin de fer d'intérêt local de l'Est de Lyon.

Par suite de la non reconstruction d'un ouvrage détruit au
cours des hostilités, une partie de la ligne de Pressins à Virieu-
le-Grand a été fermée au trafic et il en résulte des modifications
dans l'itinéraire des transports échangés avec le Chemin de fer
d'intérêt local de l'Est de Lyon.

La S.N.C.F. a proposé de mettre en harmonie avec cette si-
tuation de fait les dispositions de l'Annexe B aux tarifs généraux
qui concernent la taxation de ces transports.

- Tarifs spéciaux P.V. n°s 6, 7, 11, 12, 18 et 26.

Relèvement de la surtaxe spéciale prévue pour les trans-
ports effectués aux conditions des tarifications communes à la
S.N.C.F. et aux Chemins de fer de l'Est de Lyon.

En vue d'équilibrer sa situation financière, la Compagnie
des Chemins de fer de l'Est de Lyon applique, depuis le 1er mai
1944, un relèvement de 20 % de ses tarifs intérieurs se traduisant
par une augmentation moyenne de l'ordre de 5 fr par tonne.

Cette Compagnie a demandé, corrélativement, à la S.N.C.F.
que les transports effectués sous le régime des tarifications com-
munes soient relevés dans les mêmes conditions.

La S.N.C.F. a proposé de modifier en conséquence les tarifs
ci-dessus visés.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

du 30 JUIN 1944

(Question N° 11 bis)

CONSEIL D'ADMINISTRATION

du 14 juin 1944

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 :

- Annexe B aux tarifs généraux pour le transport des marchandises.
Modification du mode de taxation du trafic échangé avec le Chemin de fer d'intérêt local de l'Est de Lyon.

Par suite de la non reconstruction d'un ouvrage détruit au cours des hostilités, une partie de la ligne de Pressins à Virieu-le-Grand a été fermée au trafic et il en résulte des modifications dans l'itinéraire des transports échangés avec le Chemin de fer d'intérêt local de l'Est de Lyon.

La S.N.C.F. a proposé de mettre en harmonie avec cette situation de fait les dispositions de l'Annexe B aux tarifs généraux qui concernent la taxation de ces transports.

- Tarifs spéciaux P.V. nos 6, 7, 11, 12, 18 et 26.

Relèvement de la surtaxe spéciale prévue pour les transports effectués aux conditions des tarifications communes à la S.N.C.F. et aux Chemins de fer de l'Est de Lyon.

En vue d'équilibrer sa situation financière, la Compagnie des Chemins de fer de l'Est de Lyon applique, depuis le 1er mai 1944, un relèvement de 20 % de ses tarifs intérieurs se traduisant par une augmentation moyenne de l'ordre de 5 fr par tonne.

Cette Compagnie a demandé, corrélativement, à la S.N.C.F. que les transports effectués sous le régime des tarifications communes soient relevés dans les mêmes conditions.

La S.N.C.F. a proposé de modifier en conséquence les tarifs ci-dessus visés.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

DU 10 JUIN 1944

du

(Question N° 11 bis)

CONSEIL D'ADMINISTRATION

du 14 juin 1944

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 :

- Annexe B aux tarifs généraux pour le transport des marchandises.
Modification du mode de taxation du trafic échangé avec
le Chemin de fer d'intérêt local de l'Est de Lyon.

Par suite de la non reconstruction d'un ouvrage détruit au
cours des hostilités, une partie de la ligne de Pressins à Virieu-
le-Grand a été fermée au trafic et il en résulte des modifications
dans l'itinéraire des transports échangés avec le Chemin de fer
d'intérêt local de l'Est de Lyon.

La S.N.C.F. a proposé de mettre en harmonie avec cette si-
tuation de fait les dispositions de l'Annexe B aux tarifs généraux
qui concernent la taxation de ces transports.

- Tarifs spéciaux P.V. nos 6, 7, 11, 12, 18 et 26.

Relèvement de la surtaxe spéciale prévue pour les trans-
ports effectués aux conditions des tarifications communes à la
S.N.C.F. et aux Chemins de fer de l'Est de Lyon.

En vue d'équilibrer sa situation financière, la Compagnie
des Chemins de fer de l'Est de Lyon applique, depuis le 1er mai
1944, un relèvement de 20 % de ses tarifs intérieurs se traduisant
par une augmentation moyenne de l'ordre de 5 fr par tonne.

Cette Compagnie a demandé, corrélativement, à la S.N.C.F.
que les transports effectués sous le régime des tarifications com-
munes soient relevés dans les mêmes conditions.

La S.N.C.F. a proposé de modifier en conséquence les tarifs
ci-dessus visés.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

du 10 JUIN 1944

(Question N° II bis)

CONSEIL D'ADMINISTRATION

du 14 juin 1944

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 :

- Annexe B aux tarifs généraux pour le transport des marchandises.
Modification du mode de taxation du trafic échangé avec le Chemin de fer d'intérêt local de l'Est de Lyon.

Par suite de la non reconstruction d'un ouvrage détruit au cours des hostilités, une partie de la ligne de Pressins à Virieu-le-Grand a été fermée au trafic et il en résulte des modifications dans l'itinéraire des transports échangés avec le Chemin de fer d'intérêt local de l'Est de Lyon.

La S.N.C.F. a proposé de mettre en harmonie avec cette situation de fait les dispositions de l'Annexe B aux tarifs généraux qui concernent la taxation de ces transports.

- Tarifs spéciaux P.V. nos 6, 7, 11, 12, 18 et 26.

Relevement de la surtaxe spéciale prévue pour les transports effectués aux conditions des tarifications communes à la S.N.C.F. et aux Chemins de fer de l'Est de Lyon.

En vue d'équilibrer sa situation financière, la Compagnie des Chemins de fer de l'Est de Lyon applique, depuis le 1er mai 1944, un relèvement de 20 % de ses tarifs intérieurs se traduisant par une augmentation moyenne de l'ordre de 5 fr par tonne.

Cette Compagnie a demandé, corrélativement, à la S.N.C.F. que les transports effectués sous le régime des tarifications communes soient relevés dans les mêmes conditions.

La S.N.C.F. a proposé de modifier en conséquence les tarifs ci-dessus visés.

CONSEIL D'ADMINISTRATION
du... 30 JUIN 1944
(Question N° II bis)

CONSEIL D'ADMINISTRATION

du 14 juin 1944

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 :

- Annexe B aux tarifs généraux pour le transport des marchandises.
Modification du mode de taxation du trafic échangé avec le Chemin de fer d'intérêt local de l'Est de Lyon.

Par suite de la non reconstruction d'un ouvrage détruit au cours des hostilités, une partie de la ligne de Pressins à Virieu-le-Grand a été fermée au trafic et il en résulte des modifications dans l'itinéraire des transports échangés avec le Chemin de fer d'intérêt local de l'Est de Lyon.

La S.N.C.F. a proposé de mettre en harmonie avec cette situation de fait les dispositions de l'Annexe B aux tarifs généraux qui concernent la taxation de ces transports.

- Tarifs spéciaux P.V. nos 6, 7, 11, 12, 18 et 26.

Relèvement de la surtaxe spéciale prévue pour les transports effectués aux conditions des tarifications communes à la S.N.C.F. et aux Chemins de fer de l'Est de Lyon.

En vue d'équilibrer sa situation financière, la Compagnie des Chemins de fer de l'Est de Lyon applique, depuis le 1er mai 1944, un relèvement de 20 % de ses tarifs intérieurs se traduisant par une augmentation moyenne de l'ordre de 5 fr par tonne.

Cette Compagnie a demandé, corrélativement, à la S.N.C.F. que les transports effectués sous le régime des tarifications communes soient relevés dans les mêmes conditions.

La S.N.C.F. a proposé de modifier en conséquence les tarifs ci-dessus visés.

CONSEIL D'ADMINISTRATION
du 30 JUIN 1944
(Question N° 11 bis)

CONSEIL D'ADMINISTRATION
du 14 juin 1944

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 :

- Annexe B aux tarifs généraux pour le transport des marchandises.
Modification du mode de taxation du trafic échangé avec le Chemin de fer d'intérêt local de l'Est de Lyon,

Par suite de la non reconstruction d'un ouvrage détruit au cours des hostilités, une partie de la ligne de Pressins à Vénissieux-Grand a été fermée au trafic et il en résulte des modifications dans l'itinéraire des transports échangés avec le Chemin de fer d'intérêt local de l'Est de Lyon.

La S.N.C.F. a proposé de mettre en harmonie avec cette situation de fait les dispositions de l'Annexe B aux tarifs généraux qui concernent la taxation de ces transports.

- Tarifs spéciaux P.V. nos 6, 7, 11, 12, 18 et 26.
Relèvement de la surtaxe spéciale prévue pour les transports effectués aux conditions des tarifications communes à la S.N.C.F. et aux Chemins de fer de l'Est de Lyon.

En vue d'équilibrer sa situation financière, la Compagnie des Chemins de fer de l'Est de Lyon applique, depuis le 1er mai 1944, un relèvement de 20 % de ses tarifs intérieurs se traduisant par une augmentation moyenne de l'ordre de 5 fr par tonne.

Cette Compagnie a demandé, corrélativement, à la S.N.C.F. que les transports effectués sous le régime des tarifications communes soient relevés dans les mêmes conditions.

La S.N.C.F. a proposé de modifier en conséquence les tarifs ci-dessus visés.

CONSEIL D'ADMINISTRATION
du 30 JUIN 1944

(Question N° 11 bis)

CONSEIL D'ADMINISTRATION

du 14 juin 1944

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 :

- Annexe B aux tarifs généraux pour le transport des marchandises.
Modification du mode de taxation du trafic échangé avec le Chemin de fer d'intérêt local de l'Est de Lyon.

Par suite de la non reconstruction d'un ouvrage détruit au cours des hostilités, une partie de la ligne de Pressins à Virieu-le-Grand a été fermée au trafic et il en résulte des modifications dans l'itinéraire des transports échangés avec le Chemin de fer d'intérêt local de l'Est de Lyon.

La S.N.C.F. a proposé de mettre en harmonie avec cette situation de fait les dispositions de l'Annexe B aux tarifs généraux qui concernent la taxation de ces transports.

- Tarifs spéciaux P.V. n°s 6, 7, 11, 12, 18 et 26.

Relèvement de la surtaxe spéciale prévue pour les transports effectués aux conditions des tarifications communes à la S.N.C.F. et aux Chemins de fer de l'Est de Lyon.

En vue d'équilibrer sa situation financière, la Compagnie des Chemins de fer de l'Est de Lyon applique, depuis le 1er mai 1944, un relèvement de 20 % de ses tarifs intérieurs se traduisant par une augmentation moyenne de l'ordre de 5 fr par tonne.

Cette Compagnie a demandé, corrélativement, à la S.N.C.F. que les transports effectués sous le régime des tarifications communes soient relevés dans les mêmes conditions.

La S.N.C.F. a proposé de modifier en conséquence les tarifs ci-dessus visés.

Soumis à l'homologation ministérielle le

TARIF P.V. N° 6

Chapitre 63 - Régions Sud-Est, Sud-Ouest et Chemins de fer de l'Est de Lyon (voie normale).

Prix fixés par le chapitre 1^{er} (§ I) pour les marchandises non exportées à augmenter d'une surtaxe spéciale de 10 francs par tonne.

TARIF P.V. N° 7

Chapitre 52 - § IV - S.N.C.F. et Chemins de fer de l'Est de Lyon (voie normale)

a) par wagon complet :

Prix et conditions fixés par les chapitres 1^{er} pour les marchandises non exportées et 2 (§ I), à augmenter d'une surtaxe spéciale de 10 francs par tonne;

b) par train complet :

Prix et conditions fixés par les chapitres 1^{er} pour les marchandises non exportées et 2 (§ I) et appliqués concurremment avec les dispositions du Tarif Spécial P.V. N° 29 - Chapitre 13, à augmenter d'une surtaxe spéciale de 10 francs par tonne.

TARIF P.V. N° 11

Chapitre 52 - § V - S.N.C.F. et Chemins de fer de l'Est de Lyon (voie normale)

Prix fixés par le Chapitre 2 §§ II B) et C) et IV pour les marchandises non exportées augmentés d'une surtaxe de :

19 fr.4 par tonne pour les moellons

21 fr. par tonne pour les pierres de taille brutes ou légèrement ébauchées et pour les pierres de taille façonnées.

Chapitre 59 - § II - Région Sud-Est et Chemins de fer de l'Est de Lyon (voie normale)

A - Chaux et Ciment

1° - par wagon complet

Prix fixés par le Chapitre 1^{er} pour les marchandises non exportées ... augmentées d'une surtaxe spéciale de 27 fr.6 par tonne, exempté de toute réduction.

2° - par groupe de wagons chargés à leur capacité complète et formant une expédition d'au moins 260 tonnes.

.....
Par tonne 101 fr.
avec application des dispositions prévues au chapitre 2 § VII du présent tarif.

B - Moellons, Pierres de taille brutes ou légèrement ébauchées, Pierres de taille façonnées.

.....
Prix fixés par le Chapitre 1^{er} et par le chapitre 2 §§ II B) et C) et IV pour les marchandises non exportées,.....
augmentées d'une surtaxe spéciale de :

19 fr. 4 par tonne pour les moellons ;

21 fr. par tonne pour les pierres de taille brutes ou légèrement ébauchées et les pierres de taille façonnées.

TARIF P.V. N° 12

Chapitre 59 - Région Sud-Est et Chemins de fer de l'Est de Lyon (voie normale)

A - Castine - (telle qu'elle est définie au chapitre 1^{er}) (**)

a) desservant directement des aciéries ou hauts-fourneaux et adressée à ces établissements :

par wagon chargé de 10 tonnes Barème 84

à augmenter d'une surtaxe spéciale de 10 francs par tonne sous condition d'un parcours d'au moins 50 kilomètres ou payant pour cette distance;

b) desservant directement des aciéries ou hauts-fourneaux situés dans les départements de l'Isère, de la Loire ou du Rhône et adressée à ces établissements.

par wagon chargé de 10 tonnes Barème 92

à augmenter d'une surtaxe spéciale de 10 francs par tonne sous condition d'un parcours d'au moins 50 kilomètres ou payant pour cette distance.

B - Pierres à cheux (**)

.....
par wagon chargé de 10 tonnes :

jusqu'à 50 km 36 fr. 5 par tonne

au delà Barème 84

à augmenter d'une surtaxe spéciale de 10 francs par tonne.

Tarif P.V. N° 18

Chapitre 52 - § III - S.N.C.F. et Chemins de fer de l'Est de Lyon (voie normale)

.....
Prix et conditions fixés par le Chapitre 2, paragraphe V à augmenter
d'une surtaxe spéciale de 10 francs par tonne.

Tarif P.V. N° 26

Chapitre pl - Régions Sud-Est, Sud-Ouest et Chemins de fer de l'Est de Lyon (voie normale)

.....
Prix et conditions fixés par le Chapitre 1^{er} (§ I)
à augmenter d'une surtaxe spéciale de 10 frs par tonne.

NOTE SPECIALE

pour M. le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle
et aux Communications concernant les tarifs spéciaux
P.V. N°6, 7, 11, 12, 18 et 26

OBJET. - Relèvement de 5 frs par tonne de la surtaxe spéciale prévue pour les transports effectués aux conditions des chapitres des tarifs précités comportant une tarification commune entre la S.N.C.F. et les Chemins de fer de l'Est de Lyon.

EXPOSE. - En vue d'équilibrer sa situation financière conformément aux instructions de la Circulaire Ministérielle du 27 Janvier 1942, la Compagnie des Chemins de fer de l'Est de Lyon applique, depuis le 1er Mai 1944, un relèvement de 20 % de ses tarifs intérieurs se traduisant par une augmentation moyenne de l'ordre de 5 frs par tonne.

Corrélativement, la Compagnie susvisée a demandé à la S.N.C.F. que les transports effectués sous le régime de la tarification commune soient relevés dans les mêmes conditions.

PROPOSITION. - La S.N.C.F. propose de modifier en conséquence les chapitres ci-après des tarifs intéressés :

P.V. N° 6	-	chapitre 63
P.V. N° 7	-	52 § IV
P.V. N°11	-	52 § V 59 § II A) et B)
P.V. N°12	-	59 - A (a et b) et B)
P.V. N°18	-	52 § III
P.V. N°26	-	61

BILAN. - Le trafic annuel en jeu étant actuellement d'environ 94.000 tonnes la mesure envisagée procurerait aux Chemins de fer de l'Est de Lyon une recette supplémentaire de l'ordre de 470.000 francs.

NOTICE EXPLICATIVE

à l'appui d'une proposition concernant les tarifs spéciaux
P.V. N° 6 - 7 - 11 - 12 - 18 et 26.

OBJET DE LA PROPOSITION. - Relèvement de 5 frs par tonne de la surtaxe spéciale prévue pour les transports effectués aux conditions des tarifs ci-après comportant une tarification commune entre la S.N.C.F. et les Chemins de fer de l'Est de Lyon :

P.V. N° 6 - Ch.63; P.V.N° 7 - Ch.52 § IV; P.V.N° 11-Ch.52 § V, 59 § II A et B
P.V. N°12 - Ch.59; P.V. N°18 - Ch.52 § III; P.V.N° 26 - Ch.61

JUSTIFICATION DE LA PROPOSITION. - Mesure corrélative à la majoration appliquée par les chemins de fer de l'Est de Lyon sur leurs lignes depuis le 1er Mai 1944 pour équilibrer leur situation financière, conformément aux instructions de la Circulaire ministérielle du 27 Janvier 1942.

ECONOMIE DE LA PROPOSITION. -

Tarif	Nature	Relations prises	Distan-	Prix par tonne	Relèvement en valeur
Chapitre	de la	: à	: ce	:	
§	marchandise	: titre d'exemple	: totale	: actuel	: envisa-
				: gé	: %
P.V. N° 6 Ch. 63	Vins en fûts (par wag. de 7 T.)	Beaucaire (g) Villeurbanne (g)	262 km	118,85 : 123,85	5 : 4,2
P.V. N° 7 Ch. 52 § IVa	Houille (par wag. de 20 T.)	Chambéry- Bouvesse (Emb. à Embt. (Aoste-Tit)	81,-	48,4 : 53,4	5 : 10,3
P.V. N° 11 Ch. 59 § II A	Chaux (par wagon de 10 T.)	de Bouvesse à une gare située à 150 km, calculée via Montalieu Tt	150,-	98,65 : 103,65	5 : 5
P.V. N° 12 Ch. 59 A/b)	Castine (par wag. 10 T.)	St-Hilaire-de- Brens - (gare) à Chasse (Embt)	64	28,5 : 33,5	5 : 17,5
P.V. N° 18 Ch. 52 - § IIII b)	Butane liquéfié	Les Roches-de- Condrieu (Embt) Desines (Embt)	51	58,- : 63,-	5 : 8,6
P.V. N° 26 Ch. 61	Fûts vides d'une conte- nance > 6 Hl	Villeurbanne (g) Beaucaire (g)	262	212,6 : 217,6	5 : 2,3

NOTICE EXPLICATIVE

à l'appui d'une proposition concernant les tarifs spéciaux
P.V. N° 6 - 7 - 11 - 12 - 18 et 26.

OBJET DE LA PROPOSITION. - Relèvement de 5 frs par tonne de la surtaxe spéciale prévue pour les transports effectués aux conditions des tarifs ci-après comportant une tarification commune entre la S.N.C.F. et les Chemins de fer de l'Est de Lyon :

P.V. N° 6 - Ch.63; P.V.N° 7 - Ch.52 § IV; P.V.N° 11-Ch.52 § V, 59 § II A et B
P.V. N°12 - Ch.59; P.V. N°18 - Ch.52 § III; P.V.N° 26- Ch.61

JUSTIFICATION DE LA PROPOSITION. - Mesure corrélative à la majoration appliquée par les chemins de fer de l'Est de Lyon sur leurs lignes depuis le 1er Mai 1944 pour équilibrer leur situation financière, conformément aux instructions de la Circulaire Ministérielle du 27 Janvier 1942.

ECONOMIE DE LA PROPOSITION. -

Tarif	Nature	Relations prises	Distan-	Prix par tonne	Relèvement en valeur
Chapitre	de la	à	ce		
§	marçhandise	titre d'exemple	totale	actuel	absolue relative
P.V. N° 6 Ch. 63	Vins en fûts (par wag. de 7 T.)	Beaucaire (g) Villeurbanne (g)	262 km	118,85 : 123,85	5 : 4,2
P.V. N° 7 Ch. 52 § IVa)	Houille (par wag. de 20 T.)	Chambéry- Bouvesse (Emb. à Embt. (Aoste-Tit)	81,-	48,4 : 53,4	5 : 10,3
P.V. N° 11 Ch.59 § II A	Chaux (par wagon de 10 T.)	de Bouvesse à une gare située à 150 km, calculée via Montalieu Tt	150,-	98,65 : 103,65	5 : 5
P.V. N° 12 Ch. 59 A/b)	Castine (par wag. 10 T.)	St-Hilaire-de- Brens - (gare à Chasse (Embt)	64	28,5 : 33,5	5 : 17,5
P.V. N° 18 Ch. 52 - §III b)	Butane liquéfié	Les Roches-de- Condrieu (Embt) Decines (Embt)	51	58,- : 63,-	5 : 8,6
P.V. N° 26 Ch. 61	Fûts vides d'une conte- nance > 6 Hl	Villeurbanne(g) Beaucaire (g)	262	212,6 : 217,6	5 : 2,3

NOTICE EXPLICATIVE

à l'appui d'une proposition concernant les tarifs spéciaux
P.V. N° 6 - 7 - 11 - 12 - 18 et 26.

OBJET DE LA PROPOSITION. - Relèvement de 5 frs par tonne de la surtaxe spéciale prévue pour les transports effectués aux conditions des tarifs ci-après comportant une tarification commune entre la S.N.C.F. et les Chemins de fer de l'Est de Lyon :

P.V. N° 6 - Ch. 63; P.V. N° 7 - Ch. 52 § IV; P.V. N° 11-Ch. 52 § V, 59 § II A et B
P.V. N° 12 - Ch. 59; P.V. N° 18 - Ch. 52 § III; P.V. N° 26 - Ch. 61

JUSTIFICATION DE LA PROPOSITION. - Mesure corrélative à la majoration appliquée par les chemins de fer de l'Est de Lyon sur leurs lignes depuis le 1er Mai 1944 pour équilibrer leur situation financière, conformément aux instructions de la Circulaire ministérielle du 27 Janvier 1942.

ECONOMIE DE LA PROPOSITION. -

Tarif	Nature	Relations prises	Distan-	Prix par tonne	Relèvement en valeur
Chapitre	de la	à	ce	:	:
§	marchandise	titre d'exemple	totale	actuel	absolue relative
P.V. N° 6 Ch. 63	Vins en fûts (par wag. de 7 T.)	Beaucaire (g) Villeurbanne (g)	262 km	118,85 : 123,85	5 : 4,2
P.V. N° 7 Ch. 52 § IVa)	Houille (par wag. de 20 T.)	Chambéry- Bouvesse (Emb. à Embt. (Aoste-Tit)	81,-	48,4 : 53,4	5 : 10,3
P.V. N° 11 Ch. 59 § II A	Chaux (par wagon de 10 T.)	de Bouvesse à une gare située à 150 km, calculée via Montalieu Tt	150,-	98,65 : 103,65	5 : 5
P.V. N° 12 Ch. 59 A/b)	Caastine (par wag. 10 T.)	St-Hilaire-de- Brens - (gare) à Chasse (Embt)	64	26,5 : 33,5	5 : 17,5
P.V. N° 18 Ch. 52 - § III b)	Butane liquéfié	Les Roches-de- Condrieu (Embt) Decines (Embt)	51	58,- : 63,-	5 : 8,6
P.V. N° 26 Ch. 61	Fûts vides d'une conte- nance > 6 Hl	Villeurbanne (g)* Beaucaire (g)	262	212,6 : 217,6	5 : 2,3

Les dispositions de l'Annexe B aux Tarifs Généraux ne sont donc plus en harmonie avec la situation de fait actuelle, concrétisée par les nouveaux Tableaux de distances.

Pour y remédier, il est proposé de taxer tous les transports considérés sur la distance de ou pour Aoste, augmentée du parcours Aoste - St-Didier d'Aoste (point de contact avec le Secondaire) soit 2 kms.

NOTE SPECIALE

pour Monsieur le Ministre, Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications concernant l'Annexe B aux Tarifs Généraux pour le transport des marchandises.

L'Annexe B aux Tarifs Généraux (Titre III, chapitre 3 § 4) prévoit que les transports en provenance d'une gare du chemin de fer d'intérêt local de l'Est de Lyon et à destination d'une gare S.N.C.F. ou inversement, et devant transiter par AOSTE, sont taxés de la manière suivante sur les voies de la S.N.C.F.:

- transports en provenance ou à destination d'AOSTE et { Taxe de ou pour des gares situées au delà dans le sens de Pressins, St-André-le-Gaz, Grenoble, Chambéry, etc..... } Brégnier-Cordon
- transports en provenance ou à destination de Brégnier-Cordon et des gares situées au delà dans le sens de Virieu-le-Grand, Ambérieu, Bellegarde, etc { Aoste

Cette disposition s'expliquait par le fait que les envois de ou pour le chemin de fer de l'Est de Lyon effectuaient entre St-Didier d'Aoste (point de contact des lignes d'intérêt local et S.N.C.F.) et Brégnier Cordon ou Aoste, selon le sens du transport, un parcours sur la S.N.C.F. qu'il convenait de taxer. Le point de St-Didier d'Aoste n'étant pas ouvert au trafic, la taxe était établie sur la 1ère gare S.N.C.F. située au delà du point de transit, c'est-à-dire soit Aoste, soit Brégnier Cordon. Par conséquent, dans tous les cas, le parcours Aoste - Brégnier Cordon était taxé.

Or, depuis la fermeture du trafic d'une partie de la ligne de Pressins à Virieu-le-Grand, fermeture résultant de la non reconstruction de l'ouvrage N°519, I détruit pendant les hostilités, les transports de ou pour le chemin de fer d'intérêt local de l'Est de Lyon sont obligatoirement acheminés via Aoste, le chemin de fer de l'Est de Lyon n'étant plus accessible par Brégnier Cordon.

Les nouveaux tableaux de distance/marchandises, approuvés par l'Administration Supérieure, qu'il est envisagé de mettre en vigueur en même temps que les dispositions tarifaires homologuées le 8 avril 1944, ont été établis en tenant compte de cette fermeture. C'est ainsi que la distance d'Aoste à Brégnier Cordon passera de 7kms à 125 kms (via Pressins, Chambéry, Culoz et Virieu-le-Grand).

MW

Soumis à l'homologation ministérielle le - - - - -

ANNEXE B

aux Tarifs Généraux pour le transport des marchandises

Dispositions exceptionnelles applicables à certaines gares
ou à certains parcours

Titre III

Relations S.N.C.F. - Chemins de fer Secondaires

CHAPITRE 3

Dispositions particulières à la Petite Vitesse

§ 4 - Région Sud-Est - Est de Lyon

Mode de taxation des transports du chemin de fer d'Intérêt local de l'Est de Lyon sur les lignes de la Région Sud-Est ou inversement.

Texte actuel	:	Texte proposé
-----		-----
-----		-----
-----		-----

a) transitant par AOSTE

Les transports en provenance d'une gare :	Pour les transports en provenance
du Chemin de fer d'Intérêt local de l'Est :	d'une gare du Chemin de fer d'Intérêt local
de Lyon et à destination d'une gare S.N.C.F. :	de l'Est de Lyon, à destination d'une gare
ou inversement et devant transiter par	ou inversement, dont l'itinéraire
AOSTE, sont taxés de la manière suivante sur	s'établit par AOSTE, la taxe afférente au
les voies de la S.N.C.F.	parcours sur les voies de la S.N.C.F. est
	calculée sur la distance de ou pour AOSTE,
	augmentée de 2 kms.

Transports en provenance	{ Taxe de ou	:	augmentée de 2 kms.
ou à destination d'AOSTE et	pour	:	
des gares situées au delà	Brégnier-	:	
dans le sens Pressins, St-	Cordon	:	
André-le-Gaz, Grenoble,		:	
Chambéry, etc..		:	
		:	
		:	
		:	

Transports en provenance	{ Taxe de ou	:	
ou à destination de Brégnier-	pour	:	
Cordon et des gares situées	AOSTE	:	
au-delà dans le sens de		:	
Virieu-le-Grand, Ambérieu,		:	
Bellégarde, etc..		:	
		:	
		:	
		:	

NOTICE EXPLICATIVE

à l'appui de la proposition concernant
l'Annexe B aux Tarifs Généraux pour le
transport des marchandises

E

Objet de la proposition -

Méfication à apporter à l'Annexe B
aux Tarifs Généraux pour le transport des
marchandises en ce qui concerne le mode de
taxation des transports du chemin de fer
d'intérêt local de l'Est de Lyon sur les
lignes de la Région Sud-Est ou inversement.

Justification de la proposition -

Cette proposition a pour but de mettre
en harmonie les dispositions de l'Annexe B
aux Tarifs Généraux (Titre III, chapitre 3
§ 4) avec la situation qui résulte de la
fermeture au trafic d'une partie de la li-
gne de Pressins à Virieu-le-Grand, (non re-
construction d'un ouvrage d'art détruit au
cours des hostilités), fermé tout il a
été tenu compte pour l'établissement des
nouvelles distances marchandises approu-
vées par D.M. 93/36/38 du 25 juin 1942.

NOTICE EXPLICATIVE

à l'appui de la proposition concernant
l'Annexe B aux Tarifs Généraux pour le
transport des marchandises

Objet de la proposition -

Modification à apporter à l'Annexe B
aux Tarifs Généraux pour le transport des
marchandises en ce qui concerne le mode de
taxation des transports du chemin de fer
d'intérêt local de l'Est de Lyon sur les
lignes de la Région Sud-Est ou inversement.

Justification de la proposition -

Cette proposition a pour but de mettre
en harmonie les dispositions de l'Annexe B
aux Tarifs Généraux (Titre III, chapitre 3
§ 4) avec la situation qui résulte de la
fermeture au trafic d'une partie de la li-
gne de Tressis à Virieu-le-Grand, (non re-
construction d'un ouvrage d'art détruit au
cours des hostilités), fermé le 20.7.1942.
Il a
été tenu compte pour l'établissement des
nouvelles distances marchandises approu-
vées par D.M. 93/36/38 du 25 juin 1942.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

du 14 juin 1944

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 :

- Annexe B aux tarifs généraux pour le transport des marchandises.
Modification du mode de taxation du trafic échangé avec
le Chemin de fer d'intérêt local de l'Est de Lyon.

Par suite de la non reconstruction d'un ouvrage détruit au
cours des hostilités, une partie de la ligne de Pressins à Virieu-
le-Grand a été fermée au trafic et il en résulte des modifications
dans l'itinéraire des transports échangés avec le Chemin de fer
d'intérêt local de l'Est de Lyon.

La S.N.C.F. a proposé de mettre en harmonie avec cette si-
tuation de fait les dispositions de l'Annexe B aux tarifs généraux
qui concernent la taxation de ces transports.

* Tarifs spéciaux P.V. n°s 6, 7, 11, 12, 18 et 26.

Relèvement de la surtaxe spéciale prévue pour les trans-
ports effectués aux conditions des tarifications communes à la
S.N.C.F. et aux Chemins de fer de l'Est de Lyon.

En vue d'équilibrer sa situation financière, la Compagnie
des Chemins de fer de l'Est de Lyon applique, depuis le 1er mai 1944
un relèvement de 20 % de ses tarifs intérieurs se traduisant par
une augmentation moyenne de l'ordre de 5 fr par tonne.

...

Cette Compagnie a demandé, corrélativement, à la S.N.C.F.
que les transports effectués sous le régime des tarifications com-
munes soient relevés dans les mêmes conditions.

La S.N.C.F. a proposé de modifier en conséquence les tarifs
ci-dessus visés.

10 juin 1944

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

- PROJET -

Séance du mercredi 14 juin 1944
88, rue Saint-Lazare, à 9 heures 30

ORDRE DU JOUR

I - Adoption du Procès-Verbal.-

II - Comptes rendus *

- 1°) Trafic, recettes, mouvement, etc...
- 2°) Trésorerie.

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

III - Marchés et Commandes

- 1°) Marché pour la fourniture des sous-stations de traction et des postes d'alimentation et de mise en parallèle nécessaires pour l'électrification de la ligne de Nîmes à Sète.
- 2°) Marché avec le Comptoir Français des Produits Sidérurgiques pour la fourniture de 6.700 T. de rails et éclisses.

IV - Service Commercial

- Avenant au contrat passé avec la Société des Autobus du Centre pour l'exécution de transports marchandises par route.

V - Projets

"

VI - Rapport du Directeur Général sur le fonctionnement des Services au cours de l'année 1943.

- Questions diverses.-

10 juin
3 juin 1944

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du mercredi 1^{er} juin 1944
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.-

1^{er} Marché pour la fourniture des sous-stations de traction et de postes d'alimentation et de mise en parallèle des nécessaires pour l'électrification de la ligne de Paris à l'Est.

III -- Marchés et Commandes

- 1^{er}) Marché avec le Comptoir français des Produits chimiques nouveau marché de réparation de wagons par la Société d'Outilage Mécanique et d'Usinage d'Artillerie dans ses Ateliers de Vénissieux et avenant à l'ancien marché avec cette Société pour la fourniture de 6.700 t de rails et de piles.
- 2^e) 5ème avenant au marché de réparation de voitures, de wagons et de tenders par les Ateliers de Constructions du Centre dans leurs Ateliers de Clermont-Ferrand.
- 3^e) Avenant en vue de la liquidation du marché pour la construction du 2^{me} canal d'aménée pour l'usine de Soulom.

IV - Service Commercial.-

Avenant sur contrat passé avec la Société des Autobus du Centre pour l'exploitation de transports marchandise par route.

V - Projets.-

- Construction de 30 autorails de 300 CV et de 30 remorques d'autorails.

VI Rapport du Directeur Général sur le fonctionnement des Services au cours de l'année 1943. Gérard Dier

- VI - Assemblée Générale annuelle des Actionnaires de la S.N.C.F. :
- Rapport du Conseil d'Administration
- Formalités diverses
- Convocation extraordinaire d'une Assemblée Générale en vue de la modification des Statuts.-
- VII - Avenant à la Convention de garantie d'intérêt entre la S.N.C.F. et la Société des Chemins de fer des Pyrénées-Orientales.-
- VIII - Modification des Statuts de la Société des Voies Ferrées Départementales du Midi et de la Société des Voies Ferrées des Landes.-
- IX - Traité en vue de la délivrance d'une carte de circulation au Commissaire Général auprès du Ministre Secrétaire d'Etat à l'Agriculture et au Ravitaillement.-

- Questions diverses -

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

~~34~~
~~224~~
Conseil d'Administration

Séance du 14 juin 1944

III - Marchés et Commandes

- 1°) Marché pour la fourniture des sous-stations de traction et
des postes d'alimentation et de mise en parallèle nécessaires pour l'électrification de la ligne de Nîmes à Sète.-

10 JUIN 1944

"Marchés et Commandes"

(Question N° III/1)

G.G.
24.4.

RAPPORT

*1/6/44
Chambre des Commerce
D.M.C.R.*

à M.M. les Membres du Conseil d'Administration
sur un projet de marché concernant
la fourniture des sous-stations de traction et des postes
d'alimentation et de mise en parallèle des lignes de contact nécessaires
à l'électrification de la ligne
de Nîmes à Sète

Le programme spécial d'équipement de la S.N.C.F., approuvé par décret du 28 décembre 1940, comporte notamment l'électrification de la ligne de Nîmes à Sète.

Par décret n° Elec 225.51 du 7 septembre 1943, M. le Ministre, Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications, a approuvé le projet des dispositions à réaliser pour cette électrification, projet qui comprend en particulier l'installation :

- de cinq sous-stations de traction, équipées chacune d'un groupe redresseur à vapeur de mercure de 2000 kW;
- de postes d'alimentation et de mise en parallèle des lignes de contact.

Le présent rapport est relatif au projet de marché qu'il est proposé de conclure avec la Compagnie ELECTRO-MÉCANIQUE pour la fourniture des sous-stations et des postes dont il s'agit, ainsi que du matériel de rechange destiné à l'entretien de ces installations.

Nous y développerons successivement, comme d'usage, les points principaux suivants : choix du fournisseur et prix de la fourniture. Mais, dans le cas présent, nous sommes amenés à compléter ces deux points par certaines considérations sur les conditions dans lesquelles se présente l'affaire qu'il est proposé de conclure, si bien que l'ensemble qui suit sera composé de trois parties, savoir :

- I - Choix du fournisseur;
- II - Prévisions relatives à l'exécution de la commande et caractéristiques de cette dernière;
- III - Prix de la fourniture.

I - CHOIX DU FOURNISSEUR

Les sous-stations qu'il s'agit d'installer sur la ligne de Nîmes à Sète sont semblables aux sous-stations à redresseurs à vapeur de mercure de la ligne de Brive à Montauban; elles doivent être équipées avec des redresseurs de même puissance, être alimentées par une ligne haute tension de mêmes caractéristiques, être munies enfin des mêmes appareils auxiliaires.

L'entreprise générale des sous-stations à redresseurs de Brive à Montauban avait, rappelons-le, été confiée à la Compagnie ELECTRO-MÉCANIQUE (1) qui, en ce qui la concerne personnellement, fournit les groupes principaux transformateurs.

(1) Marché N° 32106/3-22 Te du 7.1.42 ayant donné lieu, de la part :

- du Conseil d'Administration de la S.N.C.F. à une approbation en date du 10.12.41;
- de la Commission des Marchés, à un avis favorable en date du 15.12.41.

redresseurs, tandis que l'exécution des autres matériels électriques sur lesquels portait la fourniture, était répartie entre les constructeurs suivants :

- Société ALSTHOM, pour l'appareillage à 15⁰⁰⁰ volts et l'appareillage de tableau;
- Ateliers de Constructions Électriques de DELLE, pour les interrupteurs automatiques à haute tension;
- Etablissements MELLIN & CHUIN, pour les sectionneurs à haute tension, à commande pneumatique ou mécanique;
- Société SAVOISENNE de Constructions Électriques, pour les transformateurs des services auxiliaires.

En outre, l'exécution des travaux de Génie Civil était confiée aux deux entreprises suivantes (1) :

- Compagnie d'Entreprises Électromécaniques,
- Compagnie Générale d'Entreprises Électriques.

Malgré cette répartition, la Compagnie Electro-Mécanique restait seule responsable, vis-à-vis de la S.N.C.F., de l'exécution de l'ensemble de la fourniture.

Pour les sous-stations de la ligne de Nîmes à Sète, il est proposé de procéder de la même façon en s'adressant aux mêmes fournisseurs. Le matériel à construire sera ainsi identique à celui qui a été réalisé pour la ligne Brive-Montauban et les installations des nouvelles sous-stations seront conformes, tant dans leur ensemble que dans presque tous leurs détails, à celles des sous-stations à redresseurs de cette dernière ligne.

Le principal avantage de cette solution réside dans la perfection de la mise au point et la facilité d'entretien résultant, pour le matériel et les installations d'une unification qui est également intéressante du point de vue financier, car elle permet d'obtenir des prix plus bas que ceux qu'exigeraient la construction de matériels nouveaux et l'exécution d'installations d'un type non encore réalisé.

C'est sans restriction que cette manière de voir s'applique à l'appareillage et au matériel dont la fourniture est répartie entre les quatre constructeurs électriques, autres que la C.E.M., désignés ci-dessus; chacun d'eux, en effet, est spécialement outillé - sinon spécialisé - pour un genre de fabrication déterminé, ce qui orientait d'ailleurs, de façon à peu près obligatoire, la répartition vers la forme qu'elle a reçue pour l'électrification de Brive-Montauban et où il est proposé d'adopter de nouveau ici.

On peut seulement se demander s'il n'y aurait pas eu intérêt à s'écartier du précédent de Brive-Montauban pour la fourniture des appareils principaux, c'est-à-dire des groupes transformateurs-redresseurs, fourniture à laquelle est pratiquement attachée l'entreprise générale de toute sous-station.

(1) Dans la commande à intervenir pour l'électrification de Nîmes-Sète, la part des travaux de Génie Civil est plus réduite que dans la commande analogue passée pour Brive-Montauban et ci-dessus prise pour terme de comparaison, car elle ne porte pas sur les bâtiments eux-mêmes dont la construction, assurée par le Service des Installations Fixes, fera l'objet de marchés que celui-ci se chargera de présenter aux approbations réglementaires.

- 3 -

Or, très peu de maisons en France construisent des redresseurs à vapeur de mercure pour la grosse traction. Nous estimons sans intérêt d'en augmenter le nombre; encore faut-il cependant maintenir entre elles l'émulation nécessaire au progrès. Ce souci de concurrence technique a déjà, rappelons-le, reçu satisfaction dans un autre problème plus intéressant, d'ailleurs, que celui de Nîmes-Sète : nous voulons parler des trois prototypes de groupes redresseurs mobiles de 4000 kW, commandés respectivement à la C.E.M. à ALSTHOM et à JUINON au cours des années 1941 et 1942, en vue de l'électrification de Paris-Lyon.

Dans ces conditions, nous pouvons légitimement à notre avis n'avoir égard, dans le cas de Nîmes-Sète, qu'aux seuls avantages de l'unification et conserver le type de redresseur adopté pour les sous-stations de Brive-Moutauhan.

II - PRÉVISIONS RELATIVES À L'EXÉCUTION DE LA COMMANDE ET CARACTÉRISTIQUES DE CETTE DERNIÈRE

Les circonstances actuelles et, très spécialement, l'extrême pénurie des matières premières, paraissent devoir nous contraindre à différer jusqu'à la fin des hostilités l'exécution de la commande. On ne doit cependant pas exclure absolument l'éventualité dans laquelle une amélioration passagère de la situation de la S.N.C.F. en ce qui concerne les matières permettrait, entre temps, de procéder à des réalisations partielles, consistant dans la fabrication de certains éléments du matériel et de l'appareillage qui entrent dans la constitution de la fourniture.

Quelles que soient les possibilités qui se révéleront à cet égard et qui seront, bien entendu, aussitôt mises à profit pour gagner du temps, il n'est néanmoins certainement pas exagéré de dire que, dans l'ensemble, nous ne savons rien des conditions de toute nature : économiques, sociales, fiscales, qui seront en vigueur à l'époque où la commande pourra être exécutée, et tout pronostic à cet égard serait assurément de plus hasardeux.

Nous estimons cependant opportun de conclure dès maintenant la commande dont il s'agit. Il est en effet, de l'intérêt certain de la S.N.C.F. de faire en sorte que l'exécution de la fourniture puisse être entreprise, sans aucun retard, aussi-tôt que les circonstances le permettront. Or, cette possibilité se trouve subordonnée aux deux conditions suivantes :

- d'une part, le projet auquel se rapporte la commande doit avoir fait l'objet d'une autorisation administrative régulière. Cette autorisation, actuellement acquise à la S.N.C.F., risque de devenir caduque s'il n'y est pas donné suite en temps utile; dans une telle éventualité, elle devrait, le moment venu, être sollicitée de nouveau, ce qui serait de nature à retarder quelque peu la mise en œuvre de la commande;
- d'autre part, la commande elle-même doit avoir recueilli les approbations réglementaires, ce qui sous-entend la constitution d'un dossier complet de présentation dont la préparation dépend, à son tour, de l'aboutissement de négociations délicates et généralement laborieuses entre la S.N.C.F. et le fournisseur.

Dans le cas présent, les négociations dont il s'agit ont été entreprises, il y a plusieurs mois, à une époque où il était encore permis d'espérer pouvoir passer à réalisation immédiate. La discussion avec la Compagnie ELECTRO-MÉCANIQUE a été conduite en prenant pour terme de comparaison la commande analogue concernant

l'électrification de Brive-Montauban; les différents éléments du prix de la fourniture ont été examinés et leur convenance a été appréciée sur la base des conditions économiques de mai 1940, adoptées comme référence dans la commande précitée. C'est seulement après qu'un accord eût été ainsi réalisé entre la S.N.C.F. et le fournisseur, qu'il avait été envisagé de transposer les résultats obtenus dans des conditions économiques correspondant à une époque plus récente. Sur ces entrefaites, apparut l'impossibilité pratique de donner à la commande une suite immédiate, en raison des difficultés présentes. Cette constatation nous conduisit à considérer comme inopportun, voire même contraire aux intérêts de la S.N.C.F., la fixation d'un prix actuel, faisant nécessairement état de certains facteurs abnormaux qu'il est permis d'espérer voir progressivement disparaître après la fin des hostilités.

En définitive, nous avons fait admettre par le fournisseur une solution présentant les caractéristiques essentielles suivantes :

1^o - La commande serait régulièrement notifiée au fournisseur, mais l'exécution en serait différée par lui tant qu'il n'aurait pas reçu de la S.N.C.F. un ordre relatif à la mise en œuvre de tout ou partie de la fourniture.

2^o - Dans les trois mois suivant l'ordre d'exécution, il serait procédé d'un commun accord, pour la partie de la fourniture visée par cet ordre :

- a) à la fixation des délais de livraison;
- b) à l'ajustement du prix figurant dans le marché et basé sur les conditions économiques de mai 1940;
- c) à la détermination des modalités de révision éventuelle de ce prix en cas de variations ultérieures dans les conditions économiques en vigueur à l'époque de son ajustement.

Toutes justifications utiles devraient être données par le fournisseur à la S.N.C.F. sur ces trois points.

Un avenant qui serait, bien entendu, soumis aux approbations réglementaires, définirait les modalités d'exécution ainsi arrêtées.

3^o - La S.N.C.F. aurait, à tout moment, la faculté de résilier la commande, pour la partie non encore exécutée, si elle se trouvait dans l'impossibilité d'y donner suite pour une raison indépendante de sa volonté, telle par exemple qu'une interdiction des pouvoirs publics.

III - PRIX DE LA FOURNITURE

Pour les raisons qui viennent d'être exposées, les prix figurant dans le projet de marché ci-joint sont basés sur les conditions économiques de mai 1940. Ils sont déduits directement des prix précédemment obtenus pour les installations de Brive-Montauban, analogues à celles qu'il s'agit de réaliser. Ils en diffèrent toutefois :

- = d'une part, en raison de l'incidence de certaines modifications techniques,
- = d'autre part, du fait de rabais que nous avons pu obtenir.

Comme celles de Brive-Montauban, les installations de Site-Nîmes comportent :
-des tuis-stations du type dérivation,
-des tuis-stations du type sectionnement,
des notes de voies pour filimentation et mise en parallèle des lignes caténaires.

Sur la base de mai 1940, les installations de Brive-Montauban auxquelles celles de Sète-Nîmes sont comparables, ont été comptées aux prix suivants qui avaient, à l'époque, recueilli les approbations réglementaires :

Sous-station dérivation :	5.073.395 f.
d° sectionnement .	6.067.115 f.
Poste de voie (à deux disjoncteurs) .	362.000 f.

Une première différence entre le marché de Brive-Montauban et le projet concernant Sète-Nîmes réside, ainsi que nous l'avons déjà indiqué (Chapitre I, renvoi) dans le fait que ce dernier ne porte pas sur la construction des bâtiments des sous-stations et des postes; en effet, ces bâtiments seront entièrement pris en charge par le Service des Installations Fixes et leur prix sera inclus dans les marchés à conclure par ce Service. Les prix ci-dessus sont, de ce fait, à réduire de :

465.000 f. pour chaque sous-station (dérivation ou sectionnement)
85.000 f. pour chaque poste de voie.

En outre, les prix des sous-stations font l'objet de certaines autres modifications résultant de causes techniques, dont le détail est donné en annexe et qui se traduisent par une moins-value de 223.075 f. pour chaque sous-station du type dérivation et de 214.475 f. pour chaque sous-station du type sectionnement.

Enfin, il a été déduit du prix de chaque sous-station une somme de 37.150 f. représentant la valeur des études que les constructeurs n'auront pas à exécuter, les installations à réaliser, étant, en très grande partie, identiques à celles de Brive-Montauban.

Dans ces conditions, les prix des sous-stations Nîmes-Sète se ramènent aux valeurs suivantes, sur la base de mai 1940 :

Sous-station du type dérivation :

$$5.073.395 f - (465.000 f + 223.075 f + 37.150 f) = 4.348.170 f$$

Sous-station du type sectionnement :

$$6.067.115 f - (465.000 f + 214.475 f + 37.150 f) = 5.350.490 f$$

Les sous-stations du type dérivation sont au nombre de trois : Vic-Mireval, Lacaël-Viel et Courbessac. Le prix de 4.348.170 f. indiqué ci-dessus s'applique effectivement aux deux premières. En ce qui concerne celle de Courbessac, ce prix est à majorer de 913.240 f. pour adjonction d'un troisième feeder de départ à 1500 volts, pour alimentation de voies de service, et d'un départ supplémentaire à 60.000 volts.

Le prix de la sous-station de Courbessac ressort ainsi à : 5.261.410 f.

Les sous-stations du type sectionnement sont au nombre de deux : Vestric et Castelnau. Le prix de 5.350.490 f. indiqué ci-dessus s'applique effectivement à la première. En ce qui concerne celle de Castelnau, ce prix est à majorer de 699.590 f. pour adjonction d'un départ supplémentaire, 60.000 volts. Le prix de la sous-station de Castelnau ressort ainsi à : 6.050.080 f.

Les postes de voies ont au nombre de sept : cinq sont à deux disjoncteurs comme les cinq postes de mise en parallèle des lignes de contact de Brive-Montauban;

leur prix ressort à :

$$362.000 \text{ f} - 85.000 \text{ f} = 277.000 \text{ f}$$

Le poste de voies de Montpellier est à quatre disjoncteurs; celui de Sète est à six disjoncteurs; évalués sur les mêmes bases que ci-dessus, leurs prix ressortent compte tenu des nombres respectifs de disjoncteurs, à 558.750 f. pour le premier et à 809.80 f. pour le second.

Le prix ci-dessus ne sont cependant pas ceux qui ont été retenus pour la rédaction du marché.

Nous avons, en effet, pu obtenir des constructeurs certaines réductions sur les prix des appareils électriques, en faisant valoir que ces appareils sont identiques à ceux des installations de Brie-Montauban et que leur fabrication ne nécessitera ni études particulières ni outillage nouveau. Ces réductions nous ont été consenties par les constructeurs bien que les appareils dont il s'agit soient des appareils de type courant dont la construction était déjà faite en série lorsqu'ils ont été appliqués sur Brie-Montauban.

Ces réductions se chiffrent à :

23.150 f pour chacune des sous-stations de Vic-Mireval et de Lunel-Viel,
26.125 f pour la sous-station de Combessac,
28.330 f " " " Vestric,
31.305 f " " " Castelnau
1.000 f pour chacun des postes à 2 disjoncteurs,
4.150 f pour le poste à 4 disjoncteurs,
6.150 f " " 6 disjoncteurs.

Évalués sur la base de mai 1940, d'après ceux des installations analogues de Brie-Montauban et compte tenu des modifications exposées ci-dessus, les prix retenus sont, en définitive, les suivants :

Sous-stations	(Vic-Mireval et Lunel-Viel (dérivation) à 4.325.020 f, soit	8.650.740
	{ Combessac (dérivation)	5.235.285
	{ Vestric (sectionnement)	5.322.160
	{ Castelnau (sectionnement)	6.018.775
Postes de Voies	(5 postes à 2 disjoncteurs à 276.000 f? soit	1.380.000
	{ 1 poste à 4 d° (Montpellier)	554.600
	{ 1 poste à 6 d° (Sète)	803.650

	Total :	27.964.510

Le projet de marché ci-joint fait état de ces prix et prévoit, en outre, la fourniture de pièces de rechange pour une somme de 2.299.300 f., également évaluée sur la base des conditions de mai 1940.

Le montant total de la fournitûre, faisant l'objet du présent rapport, atteint donc :

- 7 -

Sous-stations et postes : 27.964.510 f

Pièces de rechange : 2.299.300 f

Total : 30.263.810 f

Il est demandé à MM. les Membres du Conseil d'Administration de vouloir bien approuver le projet de marché ci-joint sur les dispositions duquel le fournisseur est d'accord.

Paris, le 12 AVR 1944

LE DIRECTEUR

Signé: PONCET

Déférences de prix, pour raisons techniques,
entre les installations de Nîmes - Sète,
et celles de Brive-Montauban

Les modifications à faire subir, pour raisons techniques, aux prix des sous-stations de Brive-Montauban, évalués sur la base de Mai 1940, pour obtenir ceux des sous-stations de Nîmes à Sète sont les suivantes :

- Suppression des caniveaux des câbles destinés au branchemet éventuel des sous-stations mobiles de secours réduction de 20.000 f.
- Remplacement des portiques d'ancrage de la ligne haute tension par des portiques moins importants supportant les sectionneurs à 60 kV (1) réduction de 144.825 f
- Suppression des dispositifs de télécommande et de télémesure réduction de 209.150 f
(s/st. dérivation)
ou de 215.050 f
(s/st. sectionnement)
- Allongement vers les portiques des sectionneurs à 60 kV des caniveaux de câbles reliant ceux-ci aux installations intérieures de la sous-station majoration de 4.900 f
- Modification des conditions techniques définissant la cote théorique du bon sol, pour l'exécution des massifs de fondation (2) majoration de 26.000 f
(s/st. dérivation)
ou de 28.000 f
(s/st. sectionnement)
- Adjonction d'une seconde pompe à vide élevé à chaque redresseur (3) majoration de 20.000 f
- Majoration due à une estimation préalable insuffisante du prix de revient des tableaux généraux des sous-stations de Brive-Montauban(4) majoration de 100.000 f
- Pour les sous-stations sectionnement seulement, adjonction d'un dispositif de réenclenchement automatique sur une arrivée de ligne à 60 kV majoration de 12500 f (s/st. sectionnement) --

(1) L'ancrage de la ligne haute tension sera fait sur des portiques métalliques qui seront installés par le constructeur de la ligne.

(2) Sur Brive-Montauban, la cote théorique du bon sol avait été prise à -1,50m - Dans le cas de Nîmes-Sète, eu égard à la nature des terrains remaniés, cette cote paraît trop faible et nous l'avons portée à -1,75m.

(3) Cette adjonction a été faite aux redresseurs de Brive-Montauban, le constructeur ayant reconnu sa nécessité pour le bon fonctionnement des installations, mais aucune plus-value ne lui fut accordée de ce fait puisqu'il s'agissait simplement d'une erreur de conception de sa part dont la SNCF ne devait pas supporter les conséquences. Pour les installations nouvelles de Nîmes-Sète, il est équitable de tenir compte de cette cause de majoration de prix.

Au total, les modifications ci-dessus se traduisent par une réduction de prix de 223.075 f pour chaque sous-station du type dérivation et de 214.475 f pour chaque sous-station du type sectionnement.

(4) Le CEM nous avait signalé cette insuffisance de prévision lorsque les études relatives aux tableaux de Brive-Montauban furent assez avancées. De même que pour la seconde pompe à vide élevée (voir (3) ci-dessus) aucune plus-value ne lui fut accordée de ce fait, mais cette cause de majoration est à retenir pour Nîmes-Sète.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

~~34/243~~
Séance du 14 juin 1944

III - Marchés et Commandes

- 2°) Marché avec le Comptoir Français des Produits Sidérurgiques pour la fourniture de 6.700 T. de rails et éclisses.-

S.N.C.F.

Service Central
des
Installations Fixes

N° du dossier
Vt 0698

CONSEIL D'ADMINISTRATION
--- 10 JUIN 1944
Marchés et Commandes
(Question N° III/2)

NOTICE

à Messieurs les Membres du Conseil d'Administration

pour la fourniture de :

- 6 700 t de rails et éclisses, au titre du contingent du 2ème trimestre 1944.

Marché de gré à gré

Fournisseur : Le Comptoir Français des Produits Sidérurgiques

Montant : 20 900 000 f

La commande n° Vt 0698 dont il est demandé l'approbation au Conseil d'Administration est relative aux besoins du 2ème trimestre 1944.

Elle comporte la fourniture de 6 450 t de rails et 250 t d'éclisses.

Les prix indiqués à cette commande sont ceux fixés par arrêté ministériel en date du 28 décembre 1943 pour les rails livrés après cette date.

Cette commande a pour but d'approvisionner une partie du matériel de voie ou d'appareils de voie qui est nécessaire pour l'exécution des programmes de l'exercice 1944.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du 14 juin 1944

VI - Rapport du Directeur Général sur le fonctionnement des Services au cours de l'année 1943.-

des en séance le 7 juillet 1944.

fin d'exemplaire pour le dossier

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du 14 juin 1944

- Questions diverses -

Council d'Administration

Séance du 14 juillet 1944

Ordre du jour

10 juin 1944

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du mercredi 14 juin 1944
88, rue Saint-Lazare, à 9 heures 30

ORDRE DU JOUR

I - Adoption du Procès-Verbal.-

II - Comptes rendus :

- 1°) Trafic, recettes, mouvement, etc...
- 2°) Trésorerie.

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

III - Marchés et Commandes

- 1°) Marché pour la fourniture des sous-stations de traction et des postes d'alimentation et de mise en parallèle nécessaires pour l'électrification de la ligne de Nîmes à Sète.
- 2°) Marché avec le Comptoir Français des Produits Sidérurgiques pour la fourniture de 6.700 T. de rails et éclisses.

IV - Service Commercial

"

V - Projets

"

VI - Rapport du Directeur Général sur le fonctionnement des Services au cours de l'année 1943.-

- Questions diverses.-

10 juin 1944

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du mercredi 14 juin 1944
88, rue Saint-Lazare, à 9 heures 30

ORDRE DU JOUR

I - Adoption du Procès-Verbal.-

II - Comptes rendus :

- 1°) Trafic, recettes, mouvement, etc...
2°) Trésorerie.

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

III - Marchés et Commandes

- 1°) Marché pour la fourniture des sous-stations de traction et des postes d'alimentation et de mise en parallèle nécessaires pour l'électrification de la ligne de Nîmes à Sète.
2°) Marché avec le Comptoir Français des Produits Sidérurgiques pour la fourniture de 6.700 T. de rails et éclisses.

IV - Service Commercial

"

V - Projets

"

VI - Rapport du Directeur Général sur le fonctionnement des Services au cours de l'année 1943.-

- Questions diverses.-

10 juin 1944

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du mercredi 14 juin 1944
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 5 novembre 1940.-

III - Marchés et Commandes

1°) Marché pour la fourniture des sous-stations de traction et des postes d'alimentation et de mise en parallèle nécessaires pour l'électrification de la ligne de Nîmes à Sète.

2°) Marché avec le Comptoir Français des Produits Sidérurgiques pour la fourniture de 6.700 T. de rails et éclisses.

IV - Service Commercial

"

V - Projets

"

VI - Rapport du Directeur Général sur le fonctionnement des Services au cours de l'année 1943.-

- Questions diverses.-

10 juin 1944

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du mercredi 14 juin 1944
88, rue Saint-Lazare, à 9 heures 30

ORDRE DU JOUR

I - Adoption du Procès-Verbal.-

II - Comptes rendus :

- 1°) Trafic, recettes, mouvement, etc...
- 2°) Trésorerie.

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

III - Marchés et Commandes

- 1°) Marché pour la fourniture des sous-stations de traction et des postes d'alimentation et de mise en parallèle nécessaires pour l'électrification de la ligne de Nîmes à Sète.
- 2°) Marché avec le Comptoir Français des Produits Sidérurgiques pour la fourniture de 6.700 T. de rails et éclisses.

IV - Service Commercial

"

V - Projets

"

VI - Rapport du Directeur Général sur le fonctionnement des Services au cours de l'année 1943.-

- Questions diverses.-

10 juin 1944

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du mercredi 14 juin 1944
88, rue Saint-Lazare, à 9 heures 30

ORDRE DU JOUR

I - Adoption du Procès-Verbal.-

II - Comptes rendus :

- 1°) Trafic, recettes, mouvement, etc...
2°) Trésorerie.

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

III - Marchés et Commandes

- 1°) Marché pour la fourniture des sous-stations de traction et des postes d'alimentation et de mise en parallèle nécessaires pour l'électrification de la ligne de Nîmes à Sète.
2°) Marché avec le Comptoir Français des Produits Sidérurgiques pour la fourniture de 6.700 T. de rails et éclisses.

IV - Service Commercial

"

V - Projets

"

VI - Rapport du Directeur Général sur le fonctionnement des Services au cours de l'année 1943.-

- Questions diverses.-

10 juin 1944

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du mercredi 14 juin 1944
88, rue Saint-Lazare, à 9 heures 30

ORDRE DU JOUR

I - Adoption du Procès-Verbal.-

II - Comptes rendus :

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

2°) Trésorerie.

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

III - Marchés et Commandes

1°) Marché pour la fourniture des sous-stations de traction et des postes d'alimentation et de mise en parallèle nécessaires pour l'électrification de la ligne de Nîmes à Sète.

2°) Marché avec le Comptoir Français des Produits Sidérurgiques pour la fourniture de 6.700 T. de rails et éclisses.

IV - Service Commercial

"

V - Projets

"

VI - Rapport du Directeur Général sur le fonctionnement des Services au cours de l'année 1943.-

- Questions diverses.-

10 juin 1944

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du mercredi 14 juin 1944
88, rue Saint-Lazare, à 9 heures 30

ORDRE DU JOUR

I - Adoption du Procès-Verbal.-

II - Comptes rendus :

1^o) Trafic, recettes, mouvement, etc... .

2^o) 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^o) Marché pour la fourniture des sous-stations de traction et des postes d'alimentation et de mise en parallèle nécessaires pour l'électrification de la ligne de Nîmes à Sète.

2^o) Marché avec le Comptoir Français des Produits Sidérurgiques pour la fourniture de 6.700 T. de rails et éclisses.

IV - Service Commercial

"

V - Projets

"

VI - Rapport du Directeur Général sur le fonctionnement des Services au cours de l'année 1943.-

- Questions diverses.-

10 juin 1944

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du mercredi 14 juin 1944
88, rue Saint-Lazare, à 9 heures 30

ORDRE DU JOUR

I - Adoption du Procès-Verbal.-

II - Comptes rendus :

1^o) Trafic, recettes, mouvement, etc...

2^o) 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^o) Marché pour la fourniture des sous-stations de traction et des postes d'alimentation et de mise en parallèle nécessaires pour l'électrification de la ligne de Nîmes à Sète.

2^o) Marché avec le Comptoir Français des Produits Sidérurgiques pour la fourniture de 6.700 T. de rails et éclisses.

IV - Service Commercial

"

V - Projets

"

VI - Rapport du Directeur Général sur le fonctionnement des Services au cours de l'année 1943.-

- Questions diverses.-

10 juin 1944

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

- PROJET -

Séance du mercredi 14 juin 1944
88, rue Saint-Lazare, à 9 heures 30

ORDRE DU JOUR

I - Adoption du Procès-Verbal.-

II - Comptes rendus *

- 1°) Trafic, recettes, mouvement, etc...
2°) Trésorerie.

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

III - Marchés et Commandes

- 1°) Marché pour la fourniture des sous-stations de traction et des postes d'alimentation et de mise en parallèle nécessaires pour l'électrification de la ligne de Nîmes à Sète.
2°) Marché avec le Comptoir Français des Produits Sidérurgiques. pour la fourniture de 6.700 T. de rails et éclisses.

IV - Service Commercial

- Avenant au contrat passé avec la Société des Autobus du Centre pour l'exécution de transports marchandises par route.

V - Projets

"

VI - Rapport du Directeur Général sur le fonctionnement
des Services au cours de l'année 1943.

- Questions diverses.-