

1876m 735/5

(1939.40)

Notes Générales

Série Services Financiers - Gares

—

NOTE GÉNÉRALE

Série **SERVICES FINANCIERS-GARES N° 3-A²**

Série **APPROVISIONNEMENTS, COMMANDES et MARCHÉS N° 12-A¹²**

Série **VB. — Affaires Générales N° 17-A¹⁵**

Série **MT. — Affaires Générales N° 6-A⁶**

Série **M. — Transports N° 14-A¹⁰**

Paris, le 22 novembre 1940.

Col.

Nm.
62

TRANSPORTS EN SERVICE

La présente Note Générale a pour objet de préciser le nouveau régime des Transports en Service; elle annule le paragraphe C³ de la Note Générale Série Organisation de la S.N.C.F. N° 8 - A⁸ (ancienne Instruction Générale N° 8, modifiée par rectificatif en date du 27 avril 1938).

Une Instruction Générale sera publiée en vue de faire connaître les modalités d'exécution relatives à ces transports, les imputations comptables éventuelles et les modèles d'imprimés à utiliser.

CHAPITRE PREMIER

Transports effectués pour le compte Exploitation.

Article 1^{er}. — Disposition générale concernant les facturations.

Aucun transport imputable au compte Exploitation ne subira de facturation.

Article 2. — Contrôle des transports effectués pour le compte Exploitation.

Des sondages seront faits par les soins des Services qualifiés des Régions et, le cas échéant, des Services Centraux pour contrôler les transports en question; le contrôle devra porter notamment sur des transports à caractère exceptionnel, tels que les expéditions en grande vitesse, les transports de Magasin général à Magasin général, etc...

Article 3. — Expédition de la S. N. C. F. pour son compte à des tiers.

Par application de l'article 1^{er}, toutes les expéditions que la S.N.C.F. effectue pour les besoins de son exploitation, tels que les envois de pièces ou d'appareils en réparation, les renvois de colis dévoyés, les retours d'objets avariés aux expéditeurs, etc... ne subiront aucune facturation.

Ces expéditions sont d'ailleurs à distinguer de celles dont il est question plus loin au chapitre IV et qui sont effectuées pour le compte de tiers : livraisons pour travaux effectués par la S.N.C.F. pour le compte de tiers, retour par les Etablissements de la S.N.C.F. de fournitures défectueuses, etc...

Article 4. — Transports de matières courantes entre les fournisseurs et les Magasins ou les Etablissements de la S. N. C. F.

On vise ici toutes les matières à l'exclusion de celles visées à l'article 5.

Sauf dans les cas où l'achat rendu magasin serait plus avantageux et pour lesquels toutes indications utiles devront être fournies, le cas échéant, tous les pro-

édiction de détail, inférieure au wagon complet Base 0 fr. 50/T-km.
édiction par wagons complets ou considérés comme
s jusqu'à 100 tonnes Base 0 fr. 30/T-km.
édiction par rames complètes ou considérées comme
les de plus de 100 tonnes Base 0 fr. 20/T-km.
fait abstraction des transports pour les produits valant plus de 5 frs par
en soit le tonnage et pour les expéditions inférieures à 1.000 kgs (détail).
cas usuels, le calcul se trouve facilité par l'emploi des barème et carte
ablis sur la base de 0 fr. 30 la T-Km., faisant l'objet de l'Annexe à la pré-
Générale.

Transports spéciaux.

A) — TRANSPORTS DE MATÉRIEL ROULANT

1° - Réparation ou vente de matériels roulant et moteur.

comparaison des offres des tiers (fournisseurs ou acheteurs) se fera, sous ré-
dispositions de l'article 7, comme ci-dessus, mais le taux forfaitaire à uti-
e 0 fr. 40/T-km.

Transports de matériels roulants spéciaux circulant à vide (wagons-citernes).

cas général, pour la comparaison des offres des fournisseurs, il sera tenu
prix de revient du transport « aller » ou « retour » à vide sur la base de
-km. de tare.

cas particulier des transports de citernes d'hydrocarbures (envoi à vide de
rnes de la S.N.C.F. ou retour à vide du matériel des fournisseurs), comme
dernières n'est pas nécessairement connue des bureaux de commande, il
é; admettant une constance suffisante du rapport de la tare à la charge, de
u calcul du prix de revient indiqué pour le cas général, un calcul sim-
porté non plus à la tare, mais à la charge et basé sur le taux de 0 fr. 40/T-km.
Il devient ainsi possible de fusionner les calculs relatifs aux prescriptions
4 et du présent alinéa de l'article 5, et, dans le cas courant d'expéditions
à 400 tonnes, il suffira donc d'appliquer au tonnage offert un taux unique
fictive de 0 fr. 30 + 0 fr. 40 = 0 fr. 40/T-km., qui tient compte et du prix
u transport de l'hydrocarbure (art. 4) et de l'« aller » ou du « retour »
wagons citernes (art. 5-2°).

B) — COMBUSTIBLES

ui concerne la fourniture de combustibles pour la S.N.C.F., la comparaison
fournisseurs et l'étude de la répartition des combustibles entre les diffé-
s de consommation (zonage), seront faites en utilisant les taux de 0 fr. 40
tion vapeur et 0 fr. 07 pour la traction électrique, par tonne et par kilo-
estimation des prix de transport à intégrer dans les prix de cession aux
la S.N.C.F., on utilisera le prix forfaitaire de transport de 0 fr. 20 par tonne
être.

C) — DESERTE DES CARRIÈRES

ice Central des Installations Fixes établira, lors de chaque adjudication, les
s et les tarifs à appliquer pour la comparaison des offres des fournisseurs.

Ventes de vieilles matières.

ns le cas où la vente « départ » serait plus avantageuse et pour lequel toutes
titiles devront être fournies, le cas échéant, les vieilles matières seront ven-

Article 7. — Divers.

Les règles générales qui précèdent, concernant la comparai-
misseurs, peuvent toutefois recevoir des tempéraments; en effet,
fournisseur, il conviendra de ne pas s'en tenir absolument au ré-
calculs si des circonstances de fait exigent qu'il soit procédé
effet tenir compte notamment, de la nécessité de ne pas priver t
des les industries qui vivaient jusqu'ici du chemin de fer, et,
que les prix des produits offerts par certains fournisseurs peuvent
de transport par fer intégrés dans la valeur de la marchandise
stades de fabrication; de même, on peut tenir compte des tran-
duits résultant de la démolition de matériel roulant.

Il y a toutefois lieu de se montrer prudent dans l'application
il est rappelé que le Cahier des Charges de la S.N.C.F. dispose
traités de la S.N.C.F. sont, en principe, passés après appel à
exception justifiée par les nécessités du service et reconnue com-
qui approuve les dits marchés et traités. La décision de cette au-

CHAPITRE II

Transports effectués pour le compte Établi

Article 8. — Dispositions générales.

Ces matières sont transportées sans facturation immédiate
pour les transports du Compte Exploitation. Par contre, le Com-
déchargé des frais de ces transports, par les comptabilités des S
majoreront la valeur de ces matières d'un certain pourcentage
vant.

**Article 9. — Taux de majoration applicables aux divers
matières destinées à des travaux du Compt**

- a) Matières courantes :
matières autres que celles visées en b) ci-après
- b) Matériel de voie :
rails
traverses
ballast

CHAPITRE III

Transports effectués pour le compte de

**Article 10. — Transports de matières destinées à des tra-
la S.N.C.F. pour le compte de l'Etat.**

Il s'agit ici des transports d'articles destinés à des travaux
liers ou les chantiers de la S.N.C.F. pour le compte de l'Etat, ces travaux
traies dans les accords intervenus avec l'Etat, ces transports
gime des transports du Compte Etablissement (*majoration ad va*)

**Article 11. — Transports directement destinés à des
chantiers des Administrations de l'Etat (Chaussées, etc...)**

Ces transports suivront les dispositions contractuelles en co

CHAPITRE IV

Transports effectués pour le compte de Tiers. (autres que l'État).

Article 12. — Livraisons directes aux tiers.

Les matières devront être expédiées en port dû au tarif commercial, à l'exception des expéditions indiquées aux articles 3 et 6 ci-dessus.

Toutefois, les expéditions directes de combustibles à des étrangers à la S.N.C.F. sont effectuées en service, sans taxation, les frais de transport étant incorporés dans le prix facturé.

Article 13. — Transports de matières destinées à des travaux effectués par la S. N. C. F. pour le compte de tiers.

Cet article vise particulièrement les matières fournies par la S.N.C.F. et destinées à un de ses ateliers ou chantiers travaillant pour des tiers. Comme on ne saurait songer pour ces matières à établir une facturation complète depuis le fournisseur jusqu'au lieu d'emploi, il y aura lieu de leur appliquer le même principe et les mêmes taux de majoration que ceux prévus pour les transports du Compte Etablissement, savoir :

a) Matières courantes :	
matières autres que celles visées en b)	2 %
b) Matériel de voie :	
rails	5 %
traverses	8 %
ballast	95 %

Article 14. — Matières destinées à des embranchements ou établissements exploités en communauté avec d'autres Réseaux français ou étrangers.

Pour que l'Administration co-participante supporte également les frais de transport, il y aura lieu d'appliquer à celles de ces matières qui sont facturées à cette Administration, ou à la communauté, la même majoration que celle prévue à l'article 13 ci-dessus.

Toutefois, pour celles de ces communautés pour lesquelles il a déjà été prévu un mode de facturation des transports, il y a lieu de s'en tenir aux termes mêmes des contrats (cas, par exemple, des communautés de Modane et Vintimille).

Article 15. — Transports des entreprises satellites des Chemins de fer (telles que l'Entreprise des oreillers et couvertures, la Société des bascules automatiques, etc...).

Ces transports suivront, dans les contrats à venir, les prescriptions des articles 12 et 13 ci-dessus.

Pour les traités en cours, il y a lieu de s'en tenir aux règles appliquées jusqu'ici par chaque Région.

CHAPITRE V

Article 16. — Imputation des majorations.

La facturation des matières et articles utilisés à des travaux effectués pour le Compte Etablissement, pour le compte de l'État ou pour le compte de tiers (autres que l'État) doit comporter l'application de majorations « ad valorem » dont les taux respectifs sont indiqués aux articles 9, 10 et 13 qui précèdent.

Ces majorations sont appliquées par la Comptabilité du Service ayant effectué le travail.

Le produit de ces majorations est porté au crédit du Compte Exploitation (Chapitre V, art. 9, § 1).

Le Directeur Général,
R. LE BESNERAIS.

NOTA. — La présente Note Générale ne concerne pas certains transports spéciaux, tels que les transports de charbon ou autres matières pour le personnel et les transports d'articles divers pour les économats. Ces transports feront l'objet d'instructions particulières émanant du Service Central du Personnel.

CHEMINS DE FER FRANÇAIS

BARÈME ET CARTE SIMPL

établis sur la base moyenne de 0 fr. 30 la T-Km

POUR LA COMPARAISON DES OFFRES DE PRIX DES

compte tenu du prix de revient des Transports en Ser

L'article 4 (chapitre 1) prescrit que, dans le cas d'achats pour les fournitures valant moins de 5 frs le kg. et dont 1 tonne, la comparaison des offres des fournisseurs devra être effectuée en vertu des dispositions de l'article 7, sur les bases suivantes :

- 1° — Expédition de détail inférieure au wagon complet .
- 2° — Expédition par wagons complets ou considérées comme tels jusqu'à 100 Tonnes
- 3° — Expédition par rames complètes ou considérées comme telles de plus de 100 Tonnes

Dans bien des cas, les propositions de prix sont telles qu'il est difficile de faire le choix des fournisseurs eu égard à la situation géographique, par contre, dans les cas où le calcul du prix de revient, sur la base de la carte et le barème ci-contre faciliteront considérablement le choix des fournisseurs.

Ils ont été établis sur la base moyenne de 0 fr. 30.

On passe facilement aux bases extrêmes de 0 fr. 20 et de 0 fr. 50 par les indications par les coefficients suivants :

0,66 pour la base	0 fr. 20
1,66 pour la base	0 fr. 50

La carte ne donne qu'une indication assez grossière basée sur la base moyenne de 0 fr. 30, les chiffres du barème, plus précis, correspondent à court entre les deux points considérés.

Emploi de la carte : Les points (•) représentent les milieux des centres des ronds ⊕ définissent les principaux magasins; deux points (•) et ⊕ mettent de trouver, très vite, tout département ou magasin de votre choix. La distance entre les points intéressés relevée avec un rapporteur et sur laquelle (formant compas), est reportée sur l'échelle de la carte et sur laquelle sera lu le prix approximatif en francs du transport. Chercher le département dans la liste



LISTE DES ÉTABLISSEMENTS DESTINATAIRES

15	Almenèche	4	Ermont	7	Nancy	4	St-Ouen-les-Docks
2	Formerie	6	Hagueneau	1	Nevers	46	Sarralbe
3	Amagne	1	Hellemmes	4	Noisy-le-sec	2	Saulon
14	Arles	4	Ivry	10	Oullins	6	Strasbourg
3	Basse-Yutz	13	Labouheyre	4	Pantin	6	Steinbourg
4	Batignolles	4	Landy (le)	19	Périgueux	14	Toulon
14	Beaucaire	7	Langres	7	Port-d'Atelier	5	Troyes
6	Bischoheim	8	Le Mans	5	Romilly		
11	Bordeaux						
9	Bourges						
15	Orléans						
4	Paris						
5	Aube						
10	Loire						
16	Cote-d'Or						
9	Nièvre						
12	Lozère						
13	Laport						
14	Arège						
15	Orléans						
16	Cote-d'Or						
17	Yonne						
18	Yonne						
19	Yonne						
20	Yonne						
21	Yonne						
22	Yonne						
23	Yonne						
24	Yonne						
25	Yonne						
26	Yonne						
27	Yonne						
28	Yonne						
29	Yonne						
30	Yonne						
31	Yonne						
32	Yonne						
33	Yonne						
34	Yonne						
35	Yonne						
36	Yonne						
37	Yonne						
38	Yonne						
39	Yonne						
40	Yonne						
41	Yonne						
42	Yonne						
43	Yonne						
44	Yonne						
45	Yonne						
46	Yonne						
47	Yonne						
48	Yonne						
49	Yonne						
50	Yonne						

**SOCIÉTÉ
NATIONALE**

des
**CHEMINS DE FER
FRANÇAIS**

F

RÉPERTOIRE DES INSTRUCTIONS
31 MARS 1940

SÉRIE FINANCES ET COMPTABILITÉ
SÉRIE SERVICES FINANCIERS-GARES

Col.

Nm.
60

Notes Générales

NUMÉROS (1)	DATES	NUMÉROS de Nm	OBJET	OBSERVATIONS
SÉRIE FINANCES ET COMPTABILITÉ				
1 - A ¹	11 janv. 1938.	63	Ordonnancement des Dépenses.	Ancienne Instruction Générale N° 14.
2 - A ²	20 août 1939.	60	Mobilisation des retenues de garantie sur les marchés de fournitures et de travaux passés par la S.N.C.F.	Même document que la N.G. Approvisionnements Commandes et Marchés N° 6-A ⁶ . Le tirage du 20-8-39 annule et remplace celui du 20-7-38.
3 - A ³	25 juil. 1938.	62	Facturations entre Régions ou Services.	Ancienne Instruction Générale N° 37.
C 1	25 juil. 1938.	62	Facturations entre Régions ou Services.	2 ^e tirage. Annule et remplace le tirage du 10 sept. 1939.
4	12 mars 1940.	61	Modalités des Règlements par traites.	
5 - A ¹	10 nov. 1939.	62	Mois comptable.	
6 - A ⁵	18 nov. 1939.	61	Unification des méthodes de versement des gares et de ravitaillement des gares et Services.	
SÉRIE SERVICES FINANCIERS-GARES				
1	24 juil. 1939.	60	Réduction du fonds de roulement des gares. Mesure de sécurité à prendre pour la conservation de l'encaisse des gares.	Cette note porte également le titre de Note Générale Mouvement — Affaires Générales N° 17-A ¹⁶ .
2 - A ¹	20 déc. 1939.	62	Surveillance de la Comptabilité des recettes dans les gares.	

(1) Les chiffres portés en exposant de la lettre A constituent la numérotation des Notes Générales distribuées jusqu'aux Arrondissements. La lettre C est mise pour « Circulaire ».

**RÉDUCTION DU FONDS DE ROULEMENT DES GARES
MESURES DE SÉCURITÉ A PRENDRE
POUR LA CONSERVATION DE L'ENCAISSE DES GARES****I. — Réduction du Fonds de roulement des gares.**

Pour des raisons de sécurité et de bonne gestion financière, les fonds de roulement des gares — c'est-à-dire ceux qui, provenant de leurs recettes, ne leur sont affectés que pour assurer des paiements à effectuer à une date très rapprochée (en principe) — doivent être versés sans retard aux services financiers par les procédures propres à chaque région, en attendant que ceux-ci soient utilisés.

Dans ce but, les gares doivent s'attacher à établir très soigneusement des prévisions de paiements et de recettes et ne conserver en caisse que les fonds strictement nécessaires. Elles doivent notamment fixer les heures de manière à permettre de comprendre dans le versement de la journée des espèces encaissées.

Les gares sont appelées, à certaines époques (solde du personnel retraité), à demander aux Services financiers de les ravitailler ; ces fonds s'effectuent en général par l'intermédiaire des guichets chargés de verser les recettes en excédent.

Pour établir leurs demandes de ravitaillement, les gares utilisent, conformément à l'Instruction générale de la série Services financiers-Gares n° 9 (Instruction de Division n° 1 du 7 juin 1938), l'imprimé CC mod. 333. Elles doivent remplir, conformément aux indications y mentionnées, toutes les parties prévues sur les parties A, B, C du dit imprimé, compte tenu des observations figurant au verso de la partie B : il est bien spécifié, en outre, qu'il

les gares :

évent les fonds de ravitaillement de la solde qu'à la date la plus proche des mois (ou de la quinzaine) permettant d'assurer le paiement dans le mois procéder sans délai à la paye du personnel dès que les agents payeurs ont procédé à leur versement.

ce qui concerne le règlement des pensions de retraites, les ravitaillements doivent être demandés par les gares que pour les dates les plus tardives faire face aux paiements à l'échéance.

concerne spécialement les gares-centres chargées du ravitaillement des gares, les dates des prises de fonds seront déterminées de telle façon que, à temps strictement nécessaire à la préparation et à l'acheminement des fonds, les gares destinataires soient à même d'effectuer leur paiements ci-dessus.

des gares doit être plus particulièrement attirée sur l'intérêt qu'il y a à utiliser une improductivité des fonds en pure perte, à prévoir, notamment en ce qui concerne les gares-centres, le fractionnement des demandes de ravitaillement en fonction de la situation réelle des fonds le justifie.

de sécurité à prendre pour la conservation de l'encaisse des gares.

mesures exposées ci-dessus, et tendant à la réduction des encaisses, par exemple, en fin de mois, que les gares auront en leur possession des fonds, il conviendra d'assurer au mieux la conservation et la sécurité des fonds propres à remplir ce double but sont fonction de l'importance de la situation des locaux où se trouvent situées les caisses des gares et de la Caisse principale dans les grandes gares.

générale, les fonds seront renfermés dans les coffres-forts placés dans le bâtiment principal de la gare, choisis de telle sorte qu'en raison de la situation et de la surveillance des dits locaux toute tentative de vol soit rendue impossible. Les Caisse secondaires, dans les grandes gares, seront pourvues de dimensions moindres, offrant cependant toutes garanties de sécurité, et déposés les fonds jusqu'à leur versement à la Caisse principale ; les versements partiels seront effectués aussi souvent que possible par les agents chargés de l'encaissement, de façon à permettre d'augmenter le versement des fonds importants dans des coffres secondaires destinés à assurer la conservation de fonds importants dans des coffres secondaires locaux insuffisamment protégés et surveillés ; en règle générale, ces fonds ne devront renfermer, après l'arrêt des opérations de la journée,

un coffre situé dans le bâtiment principal pour pouvoir être conservé.

Il conviendra, dans le cadre des installations existantes, et sous réserve des conditions locales, des risques encourus et de l'importance des sommes à protéger, d'examiner les mesures de protection particulière (barreaudages des portes, sonneries d'alarme), qu'il y aura lieu de prendre éventuellement pour assurer une protection convenable des locaux renfermant les coffres et assurer la surveillance de nuit, assuré par des gardiens armés, pourra même être assurée par les coffres renfermeront des sommes particulièrement importantes (par exemple).

Toutes les mesures de sécurité nécessaires devront être prises dans les caisses secondaires à la Caisse principale, ou au coffre principal de la gare. Il en sera de même en ce qui concerne les fonds de la Caisse principale de la gare au lieu du versement des fonds ainsi que pour le transport des fonds dans les trains.

Il est bien entendu que ces directives, d'ordre général, devront être appliquées à la situation particulière de chaque gare, avec le souci d'utiliser au mieux les installations existantes de manière à limiter au strict minimum les dépenses d'aménagement.

Copie des instructions qui seront données aux gares, dans le cadre de l'exécution de la présente Note générale, sera adressée au Directeur financier par les soins des Directeurs d'Exploitation des régions.

L'application de ces instructions fera l'objet d'un examen particulier de la part des inspecteurs et des contrôleurs de comptabilité, au cours duquel les procès-verbaux de vérification devront comporter obligatoirement un rapport relatif à l'importance de l'encaisse des gares par rapport à la situation des fonds dans les locaux où les fonds sont conservés. Les irrégularités signalées aux Services financiers (Comptabilité et Contrôle)

Le Directeur

R. LE

**RÉDUCTION DU FONDS DE ROULEMENT DES GARES
MESURES DE SÉCURITÉ A PRENDRE
POUR LA CONSERVATION DE L'ENCAISSE DES GARES****I. — Réduction du Fonds de roulement des gares.**

Pour des raisons de sécurité et de bonne gestion financière, les fonds de roulement des gares — c'est-à-dire ceux qui, provenant de leurs recettes, ne leur pensables pour assurer des paiements à effectuer à une date très rapprochée (en principe) — doivent être versés sans retard aux services financiers par les procédures propres à chaque région, en attendant que ceux-ci soient utilisés.

Dans ce but, les gares doivent s'attacher à établir très soigneusement des prévisions de paiements et de recettes et ne conserver en caisse que les sommes strictement nécessaires. Elles doivent notamment fixer les heures de versement de manière à permettre de comprendre dans le versement de la journée des espèces encaissées.

Les gares sont appelées, à certaines époques (solde du personnel, retraites), à demander aux Services financiers de les ravitailler ; ces demandes s'effectuent en général par l'intermédiaire des guichets chargés de verser les recettes en excédent.

Pour établir leurs demandes de ravitaillement, les gares utilisent, conformément à l'Instruction générale de la série Services financiers-Gares n° 9 du 7 juin 1938, l'imprimé CC mod. 333, remplissent, conformément aux indications y mentionnées, toutes les parties A, B, C du dit imprimé, compte tenu des observations figurant au verso de la partie B ; il est bien spécifié, en outre, qu'il

les gares :

lèvent les fonds de ravitaillement de la solde qu'à la date la plus proche
ois (ou de la quinzaine) permettant d'assurer le paiement dans le mois
t procéder sans délai à la paye du personnel des que les agents payeurs
asson de leurs fonds.

en ce qui concerne le règlement des pensions de retraites, les ravitail-
vent être demandés par les gares que pour les dates les plus tardives
faire face aux paiements à l'échéance.

concerne spécialement les gares-centres chargées du ravitaillement
les dates des prises de fonds seront déterminées de telle façon que,
u temps strictement nécessaire à la préparation et à l'acheminement
fonds, les gares destinataires soient à même d'effectuer leur paiements
es ci-dessus.

n des gares doit être plus particulièrement attirée sur l'intérêt qu'il
rtirer une improductivité des fonds en pure perte, à prévoir, notamment
s gares-centres, le *fractionnement* des demandes de ravitaillement en
nts que l'utilisation réelle des fonds le justifie.

mesures de sécurité à prendre pour la conservation de l'encaisse des gares.

mesures exposées ci-dessus, et tendant à la réduction des encaisses,
exemple, en fin de mois, que les gares auront en leur possession des
tantes dont il conviendra d'assurer au mieux la conservation et la
es propres à remplir ce double but sont fonction de l'importance de
a situation des locaux où se trouvent situées les caisses des gares et
nt la Caisse principale dans les grandes gares.

nérale, les fonds seront renfermés dans les coffres-forts placés dans
bâtiment principal de la gare, choisis de telle sorte qu'en raison de
n et de la surveillance des dits locaux toute tentative de vol soit rendue
impossible. Les Caisses secondaires, dans les grandes gares, seront pour-
de dimensions moindres, offrant cependant toutes garanties de sécurité,
e déposés les fonds jusqu'à leur versement à la Caisse principale ;
partiels seront effectués aussi souvent que possible par les agents
rations d'encaissement, de façon à permettre d'augmenter le versement
rtirer la conservation de fonds importants dans des coffres secondaires
locaux insuffisamment protégés et surveillés ; en règle générale, ces
es ne devront renfermer, après l'arrêt des opérations de la journée,
aisse strictement nécessaires à la remise des opérations le lendemain

un coffre situé dans le bâtiment principal pour pouvoir être conservé

Il conviendra, dans le cadre des installations existantes, et en fonction des conditions locales, des risques encourus et de l'importance des sommes à examiner les mesures de protection particulière (barreaudages de portes, sonneries d'alarme), qu'il y aura lieu de prendre é pour assurer une protection convenable des locaux renfermant les coffres sous surveillance de nuit, assuré par des gardiens armés, pourra même les coffres renfermeront des sommes particulièrement importantes (par exemple).

Toutes les mesures de sécurité nécessaires devront être prises sur les fonds de la caisse secondaire à la Caisse principale, ou au coffre principal de la gare. Il en sera de même en ce qui concerne les fonds de la Caisse principale de la gare au lieu du versement ainsi que pour le transport des fonds dans les trains.

Il est bien entendu que ces directives, d'ordre général, devront être adaptées à la situation particulière de chaque gare, avec le souci d'utiliser au maximum les ressources existantes de manière à limiter au strict minimum les dépenses d'aménagement.

Copie des instructions qui seront données aux gares, dans le cadre de l'exécution de la présente Note générale, sera adressée au Directeur financier par les soins des Directeurs d'Exploitation des régions.

L'application de ces instructions fera l'objet d'un examen particulier de la part des inspecteurs et des contrôleurs de comptabilité, au cours duquel les procès-verbaux de vérification devront comporter obligatoirement un rapport relatif à l'importance de l'encaisse des gares par rapport aux conditions dans lesquelles les fonds sont conservés. Les irrégularités constatées seront signalées aux Services financiers (Comptabilité et Contrôle).

Le Directeur

R. LE