

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS



GRAPHIQUES ET CARTES

ANNEXÉS AU RAPPORT SUR LE

FONCTIONNEMENT DES SERVICES

AU COURS DE L'EXERCICE 1939

IMPRIMERIE PAUL DUPONT

4, rue du Bouloi, 4 — PARIS (1^{er})

GRAPHIQUES ET CARTES

ANNEXÉS AU RAPPORT

DU DIRECTEUR GÉNÉRAL

AU CONSEIL D'ADMINISTRATION

SUR LE

FONCTIONNEMENT DES SERVICES

AU COURS DE L'EXERCICE 1939

TABLE DES GRAPHIQUES ET DES CARTES

GRAPHIQUES

I. — TRAFIC

1^o Ensemble du trafic en recettes

- (1) ⁽¹⁾ 100. Recettes mensuelles totales du trafic (marchandises et voyageurs).
- (2) 101. Recettes hebdomadaires du trafic.
- (3) 102. Recettes hebdomadaires voyageurs 1939 et 1938 au taux des tarifs de 1939.
- (4) 103. Recettes annuelles totales (années 1921 à 1939).

2^o Trafic voyageurs

- (5) 110. Caractéristiques annuelles de 1934 à 1939.
- (6) 111. Recettes et nombres de voyageurs par classe (années 1934 à 1939).
- (8) 112. Produit moyen d'un voyageur-kilomètre (8 premiers mois de 1939).

3^o Trafic marchandises

- (9) 130. Caractéristiques annuelles de 1930 à 1939.
- (10) 131. Recettes par catégorie de transport (années 1934 à 1939).
- (29) 132. Wagons chargés et recettes mensuels (1938 et 1939).
- (11) 133. Tonnages et tonnes-kilomètres mensuels (1938 et 1939).
- (12) 134. Tonnage annuel des principales marchandises expédiées (1932 à 1939).
- 135. Caractéristiques du trafic des principales marchandises expédiées en 1939.
- 136. Colis postaux du régime intérieur et du régime international (années 1936 à 1939).

(1) Le numéro indiqué entre parenthèses est celui qui figurait sur le graphique correspondant du rapport sur l'exercice 1938.

4° L'activité économique et ses répercussions sur le trafic marchandises.

- (24) 150. Indices généraux de l'activité économique.
- (25) 151. La production en France.
- (26) 152. Le commerce extérieur de la France.
- (27) 153. Indices du mouvement des prix et taxe sur le chiffre d'affaires.
- (28) 154. Chômage en France et temps de travail hebdomadaire.
- (23) 155. Ventes mensuelles d'automobiles et de camions.
- (18) 156. Combustibles minéraux.
- (19) 157. Minerai de fer et produits métallurgiques.
- (20) 158. Produits chimiques et engrais.
- (21) 159. Papier et céréales.
- (22) 160. Textiles et vins.

II. — MOUVEMENT ET TRACTION DES TRAINS

1° Mouvement des trains.

Chiffres absolus.

- (30) 200. Parcours des trains par catégorie (années 1934 à 1939).
- Rendement.
- (36) 210. Tonnage brut moyen d'un train (de voyageurs, de messageries, de marchandises).

2° Traction des trains

- (31) 220. Parcours machines par catégorie de parcours (années 1938 et 1939).
- (31) 221. Parcours machines par catégorie de parcours (années 1938 et 1939) (suite).
- (32) 222. Parcours trains vapeur (1938 et 1939).
- (33) 223. Parcours trains électriques (locomotives électriques), (1938 et 1939).
- (33) 224. Parcours trains autorails et automotrices électriques (1938 et 1939).
- (34) 225. Parcours machines par mode de traction (1938 et 1939).
- (35) 226. Parcours du matériel moteur (années 1931 à 1939).

III. — MOYENS MIS EN ŒUVRE

1° Personnel

Chiffres absolus.

- (42) 300. Répartition du personnel entre les grands services au 31 août 1939 :
 - effectifs moyens par grand Service.
 - effectifs moyens du personnel des années 1926 à 1939.

- (43) 301. Effectifs du personnel en 1937, 1938 et 1939 (en fin de mois).

Rendement.

- 310. Rendement du personnel de conduite. Parcours journalier moyen réel par équipe de route.

2° Matériel et Approvisionnements

- (40) 320. Effectifs totaux du parc du matériel de traction.
- (41) 321. Effectifs du matériel de transport.
- 322. Machines sorties de grandes réparations des ateliers S. N. C. F. et de l'Industrie privée.
- (47) 340. Consommation mensuelle de combustibles solides destinés à la traction.
- (39) 341. Consommation de charbon par 1.000 tonnes-km. brutes remorquées.
- (48) 342. Stocks mensuels de combustibles en 1938 et 1939. Consommation d'énergie électrique et longueur des voies électrifiées de 1930 à 1939.
- (45) 343. Montant des approvisionnements.
- (46) 344. Indice de la valeur des approvisionnements et indices des variables économiques dont il dépend (années 1936 à 1939).

IV. — QUALITÉ DU SERVICE

- (17) 400. Indemnités payées pour pertes-avaries-retards des marchandises.
- (38) 410. Retards des trains.
- 420. Détresses et demandes de réserve.
- 440. Incidents de mauvais fonctionnement du block automatique à signaux lumineux.
- 441. Incidents de mauvais fonctionnement du block mécanique, sans pédale électromécanique, et sans circuit de voie.
- 442. Incidents d'annonces aux P. N.
- (44) 450. Accidents du travail et indisponibilité du personnel.

V. — RÉSULTATS FINANCIERS

- (50) 500. Dépenses d'exploitation par chapitre.
- (49) 510. Recettes et dépenses d'exploitation de 1921 à 1939.

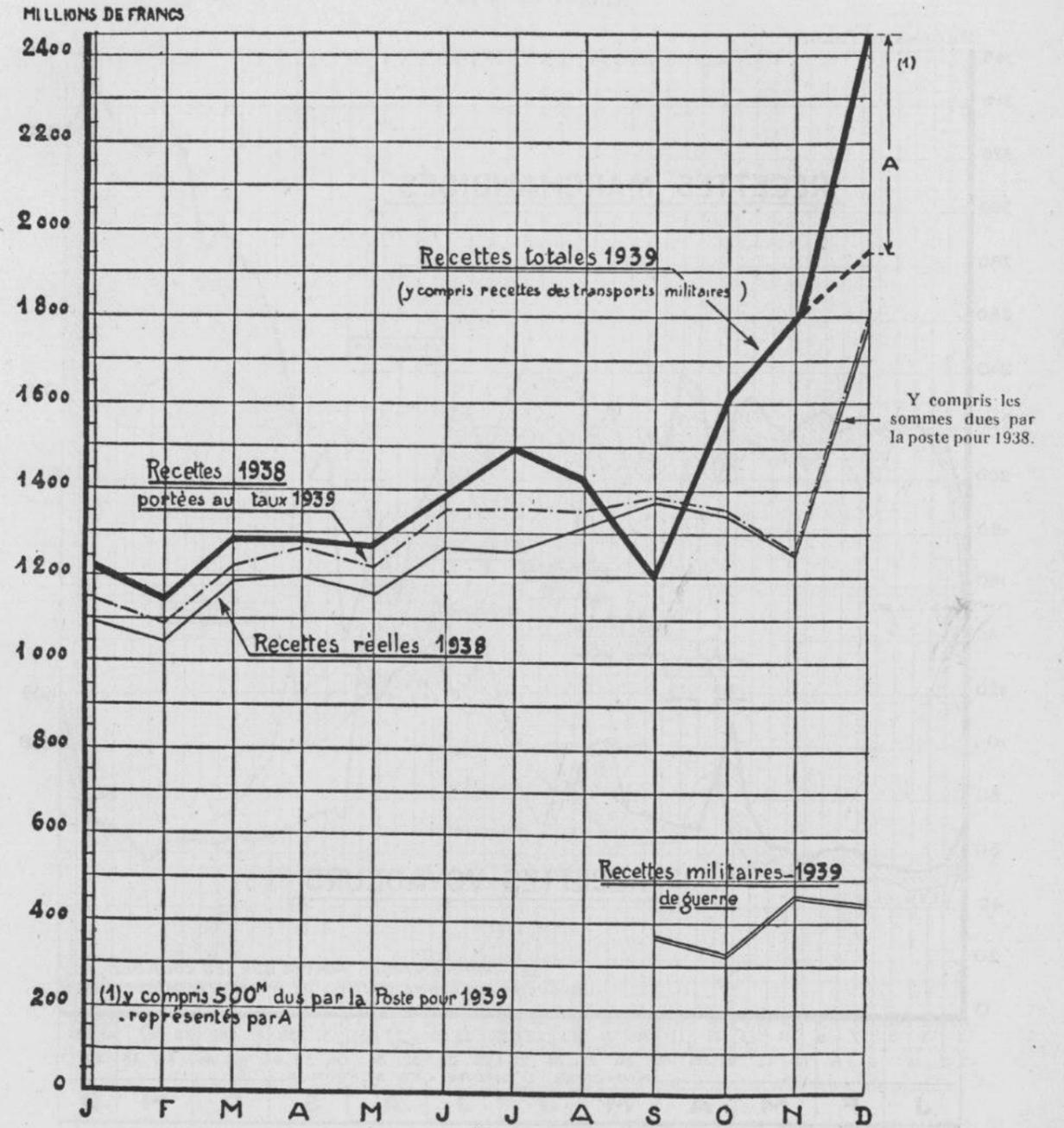
CARTE

- C. 1. — Lignes coordonnées-voyageurs au 1^{er} septembre 1939.

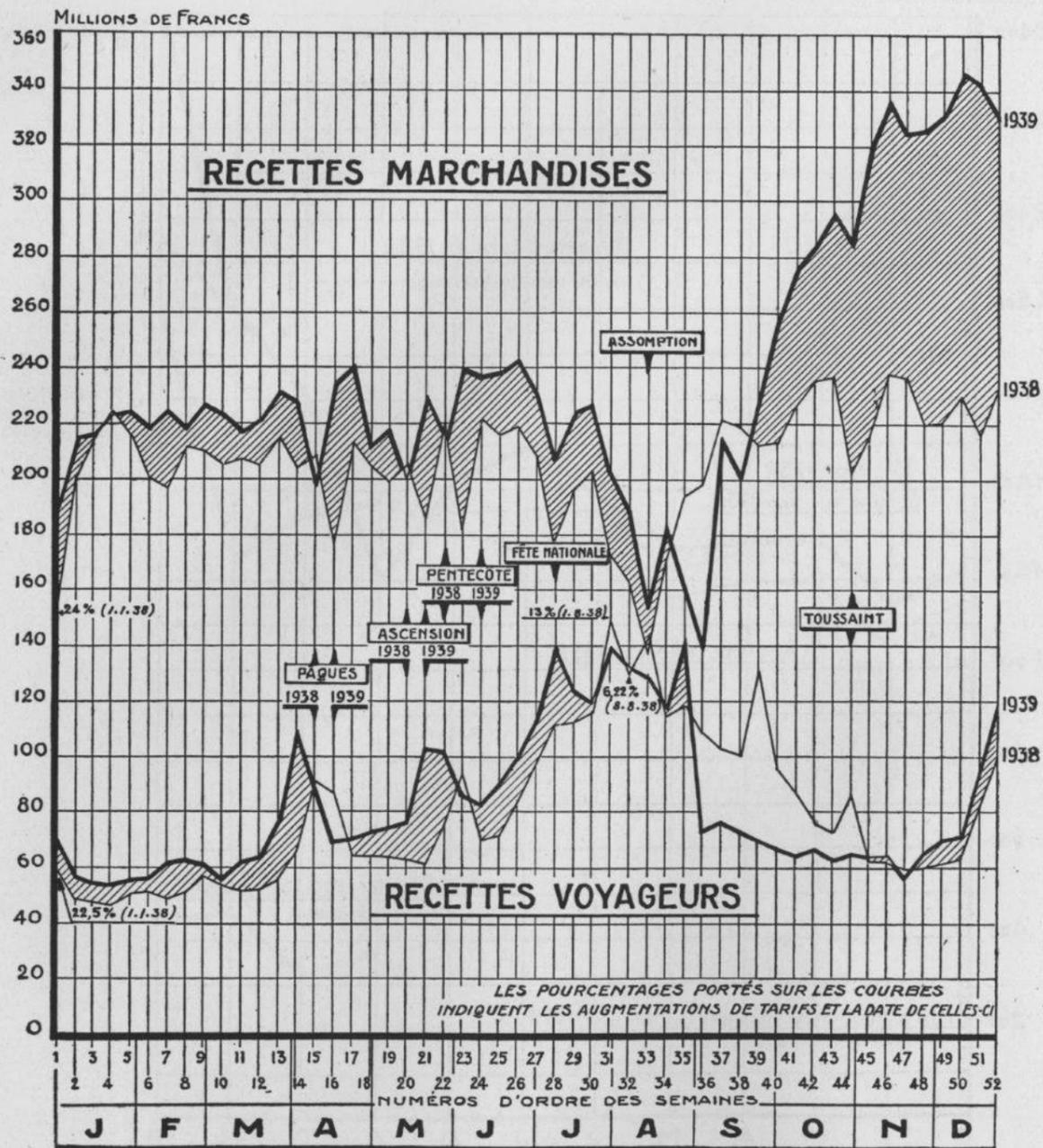
GRAPHIQUES

—

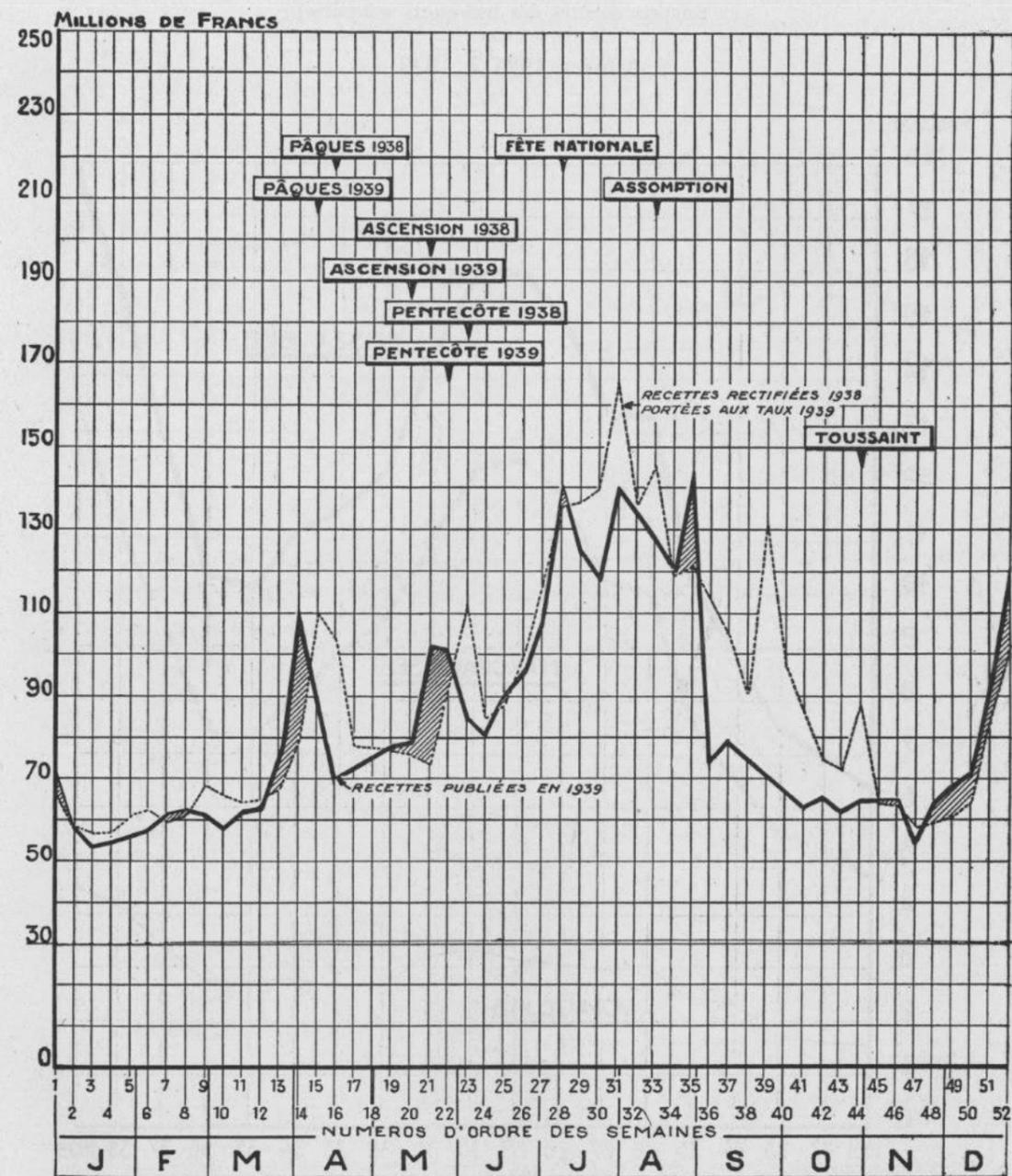
Graphique 100
(1)
RECETTES MENSUELLES TOTALES DU TRAFIC
(Marchandises et Voyageurs.)
Années 1938-1939



Graphique 101
 (2)
RECETTES HEBDOMADAIRES DU TRAFIC
 (y compris recettes des transports militaires)
 Années 1938-1939



Graphique 102
 (3)
RECETTES HEBDOMADAIRES VOYAGEURS 1939 ET 1938
 AU TAUX DES TARIFS DE 1939
 (y compris recettes des transports militaires)



NOTA. — En ce qui concerne les recettes marchandises, les différences entre les tarifs de 1938 et ceux de 1939 sont trop faibles pour justifier l'établissement d'un graphique analogue; se reporter au graphique 101.

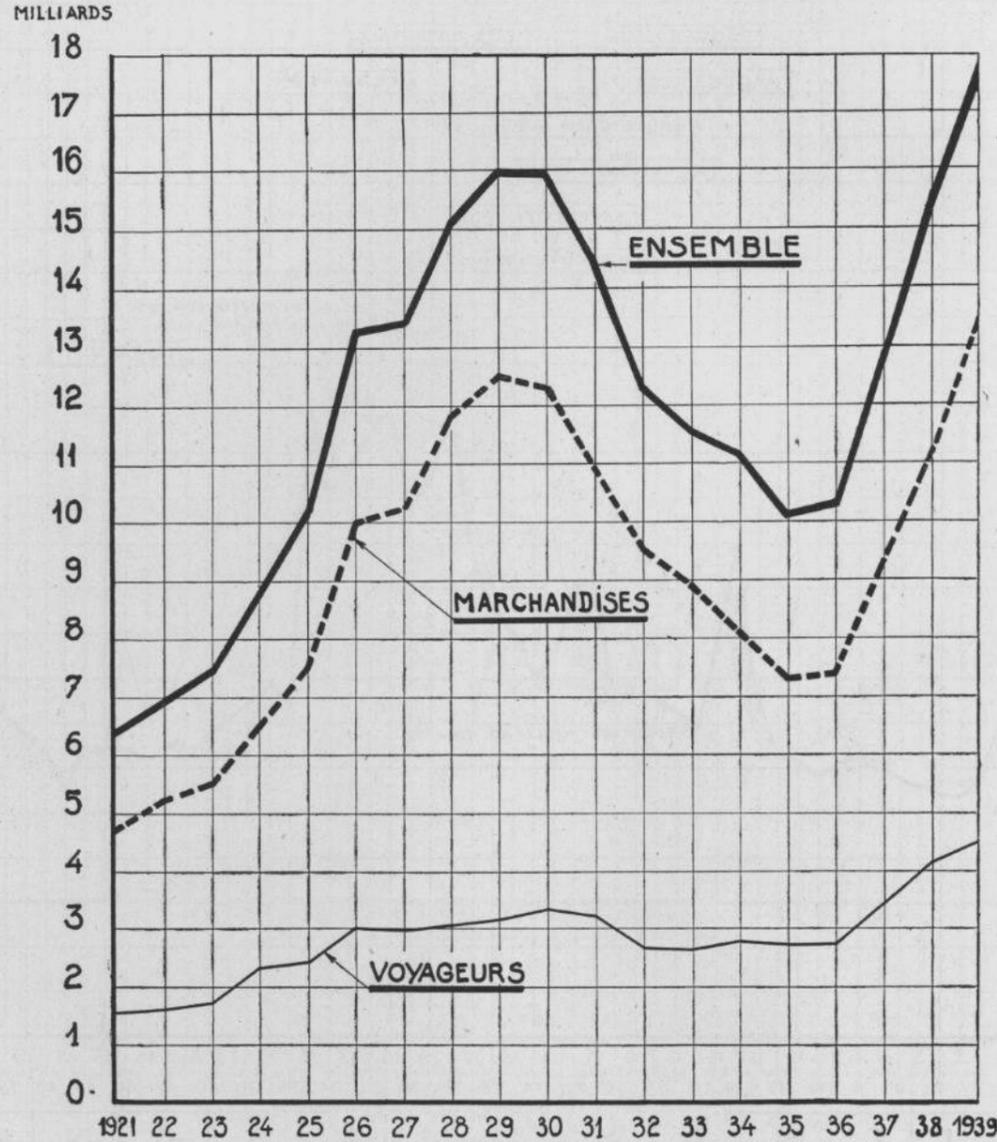
Graphique 103

(4)

RECETTES ANNUELLES TOTALES

Recettes voyageurs et marchandises et recettes hors trafic.
(y compris recettes des transports militaires)

Années 1921 à 1939



La ligne "ENSEMBLE" correspond au total : recettes voyageurs + recettes marchandises + recettes hors trafic.

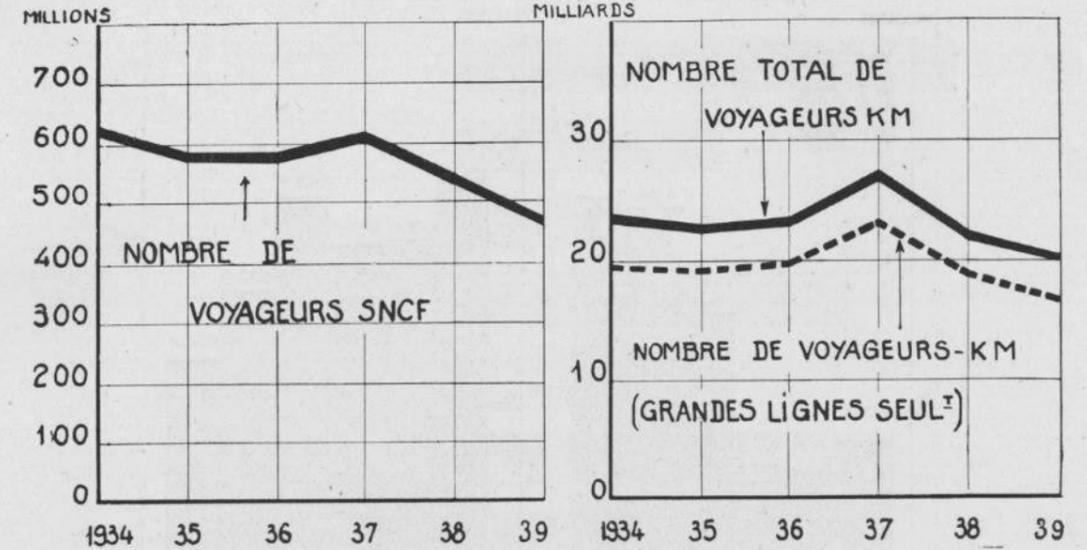
Graphique 110

(5)

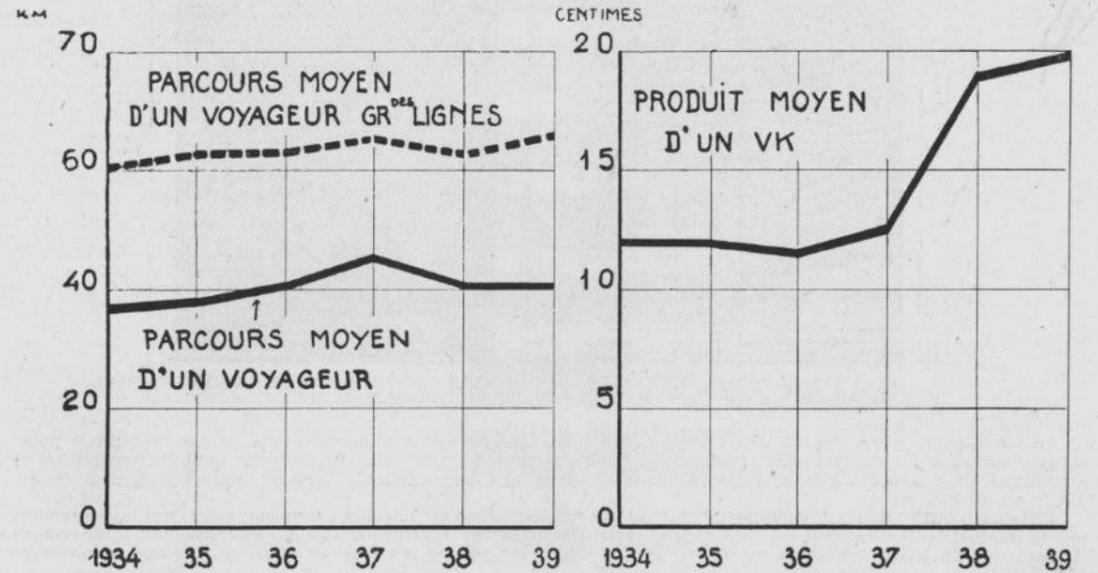
TRAFFIC VOYAGEURS

Caractéristiques annuelles de 1934 à 1939

(Transports militaires exclus.)



La baisse du trafic commercial en 1939 est due surtout à la guerre. Pour l'ensemble des 8 premiers mois, la baisse par rapport à 1938 n'était que de 3,3 % en Voyageurs et 3,6 % en voyageurs-kilomètres.



Graphique 111

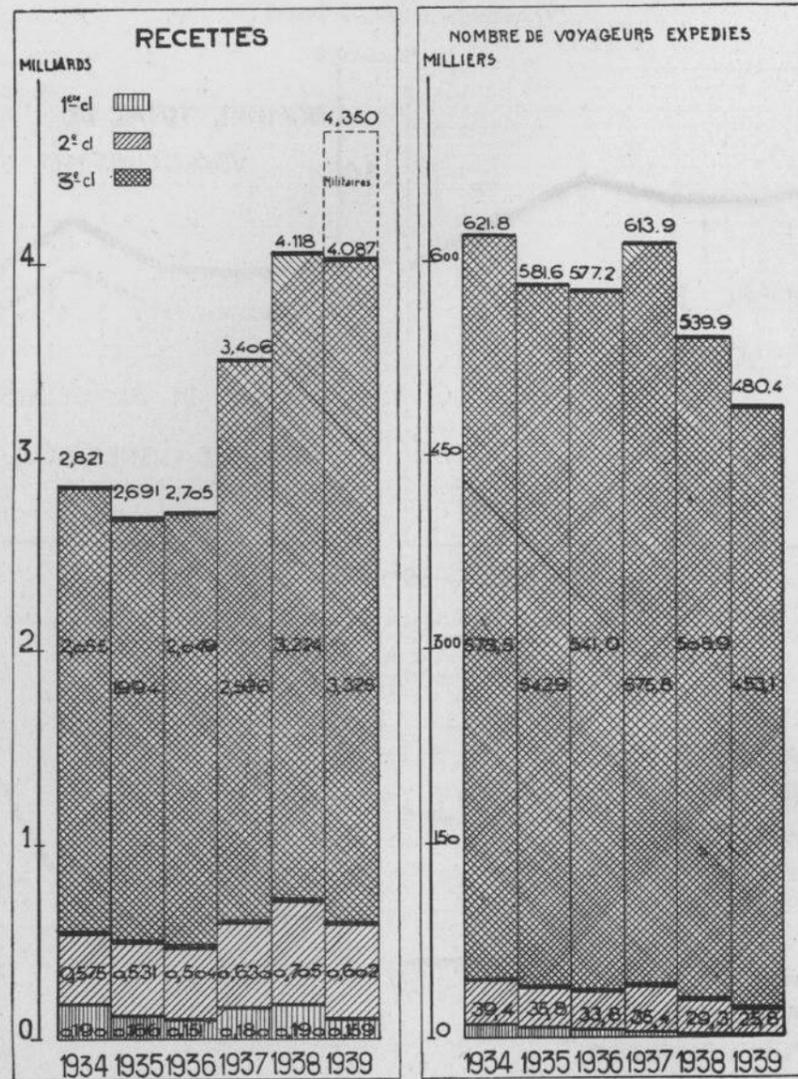
(6)

TRAFIC VOYAGEURS

Recettes et nombres de voyageurs par classe

(Militaires exclus)

Années 1934 à 1939



Ce graphique concerne l'ensemble du trafic commercial (grandes lignes et banlieue) (1), ce qui explique le pourcentage très faible des voyageurs de 1^{re} classe. Le trafic des grandes lignes seules donne pour 1939, en recettes 3,9 % en 1^{re} classe, 14,7 % en 2^e classe, 81,4 % en 3^e classe et, en voyageurs expédiés, 0,3 % en 1^{re} classe, 5,4 % en 2^e classe, 94,3 % en 3^e classe.

La baisse sensible du trafic commercial en 1939 par rapport à 1938 est due aux 4 derniers mois. Pour les 8 premiers mois la diminution des recettes est de 4,4 % et celle des voyageurs expédiés de 3,3 %. Pour mesurer l'importance de l'ensemble du trafic voyageurs assuré en 1939, il faut tenir compte des recettes militaires voyageurs indiquées en pointillé.

(1) Le graphique 6 sur 1938 ne concernait que les grandes lignes.

Graphique 112

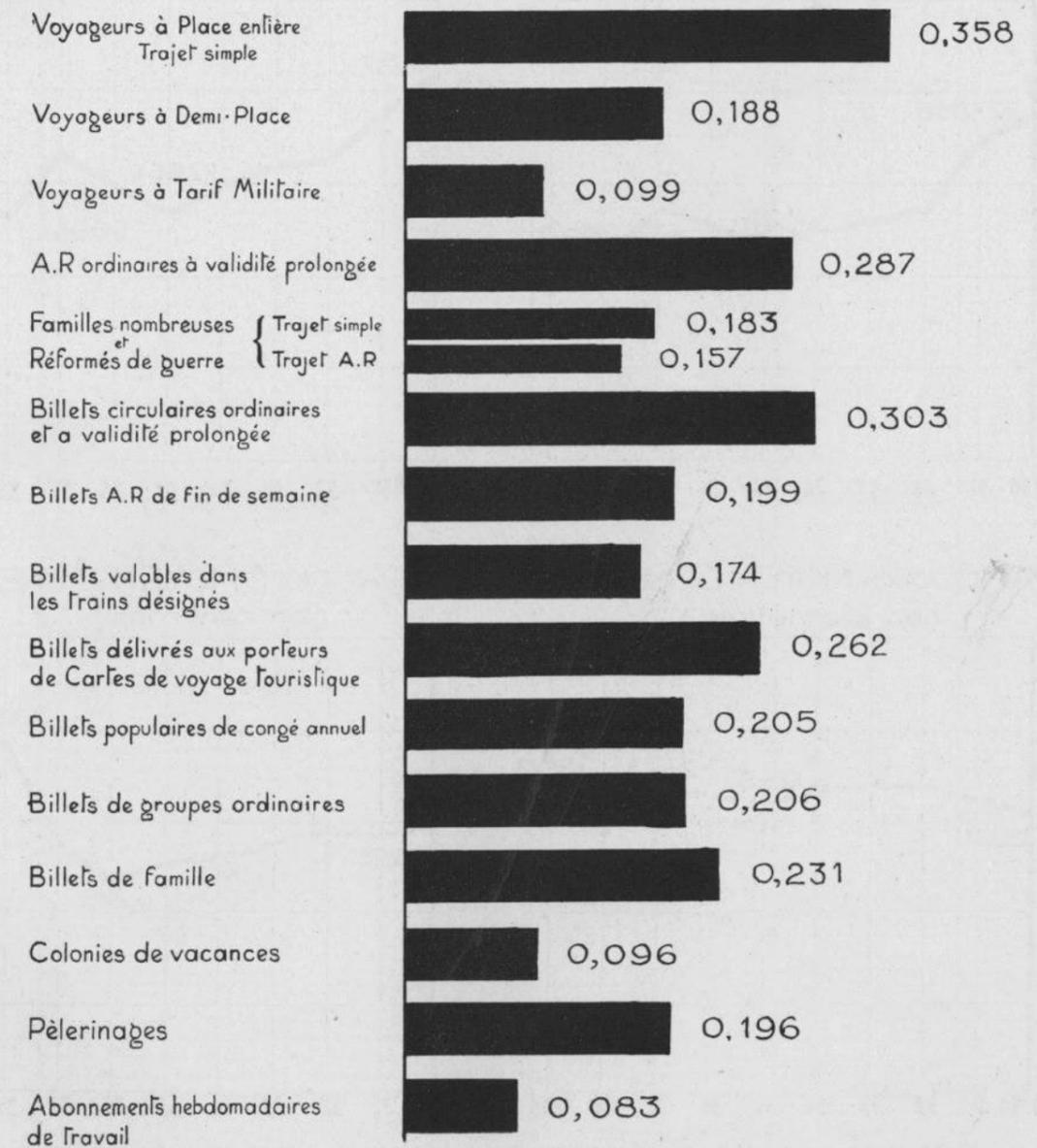
(8)

TRAFIC VOYAGEURS

Produit moyen d'un Voyageur-Kilomètre

(Transports militaires exclus.)

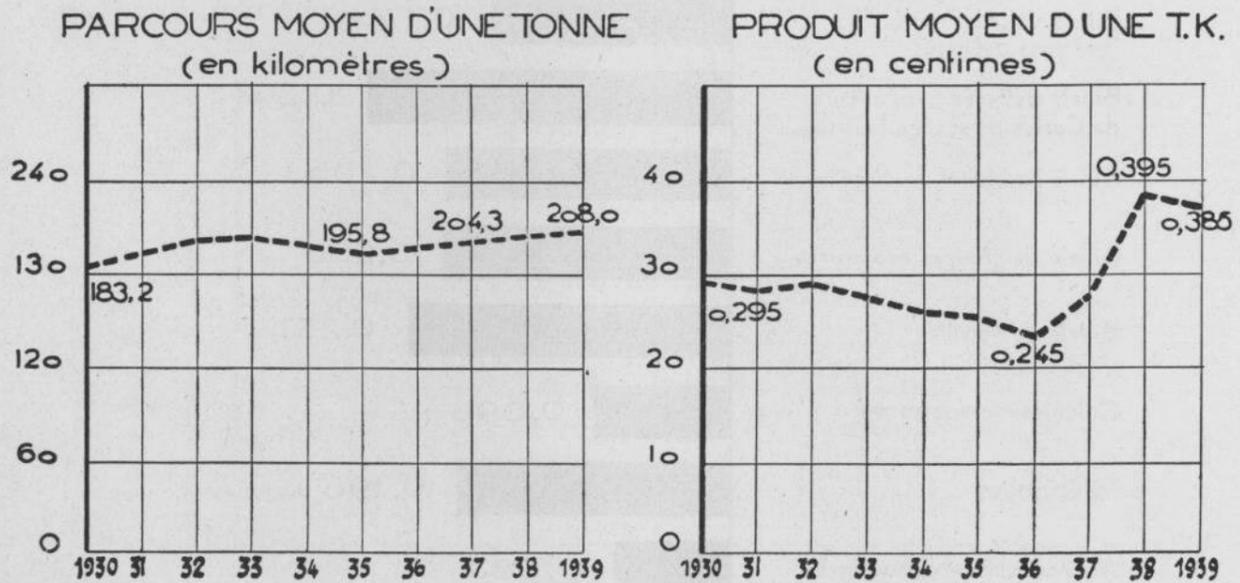
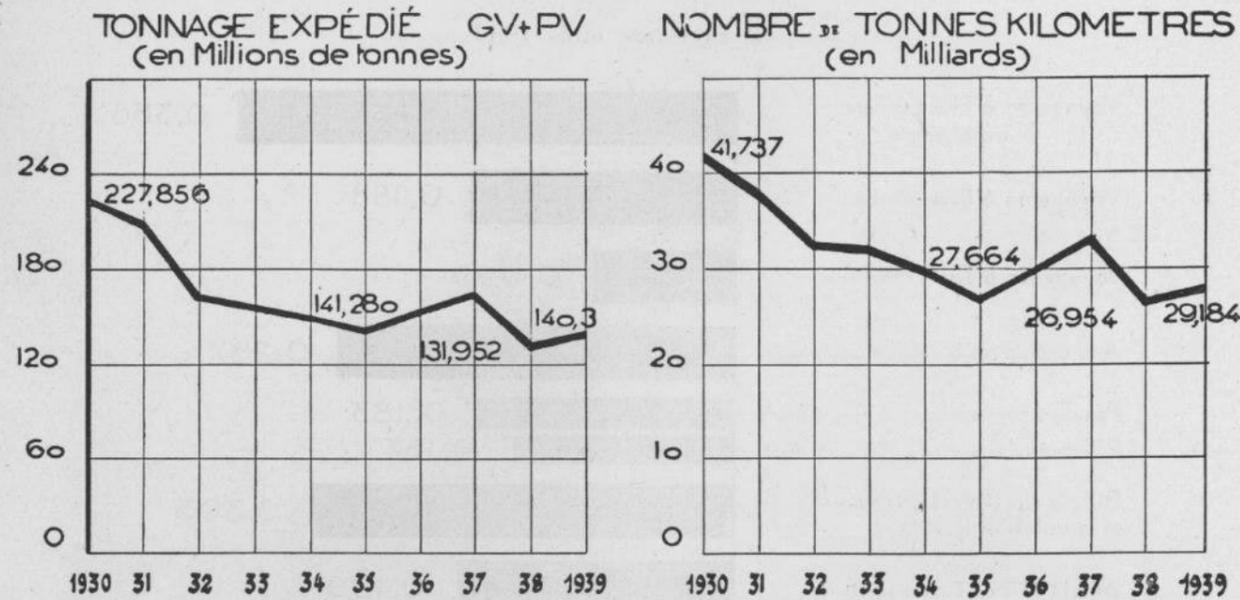
8 Premiers mois 1939



Graphique 130
(9)

TRAFIC MARCHANDISES

Caractéristiques annuelles de 1930 à 1939
(Transports militaires exclus.)

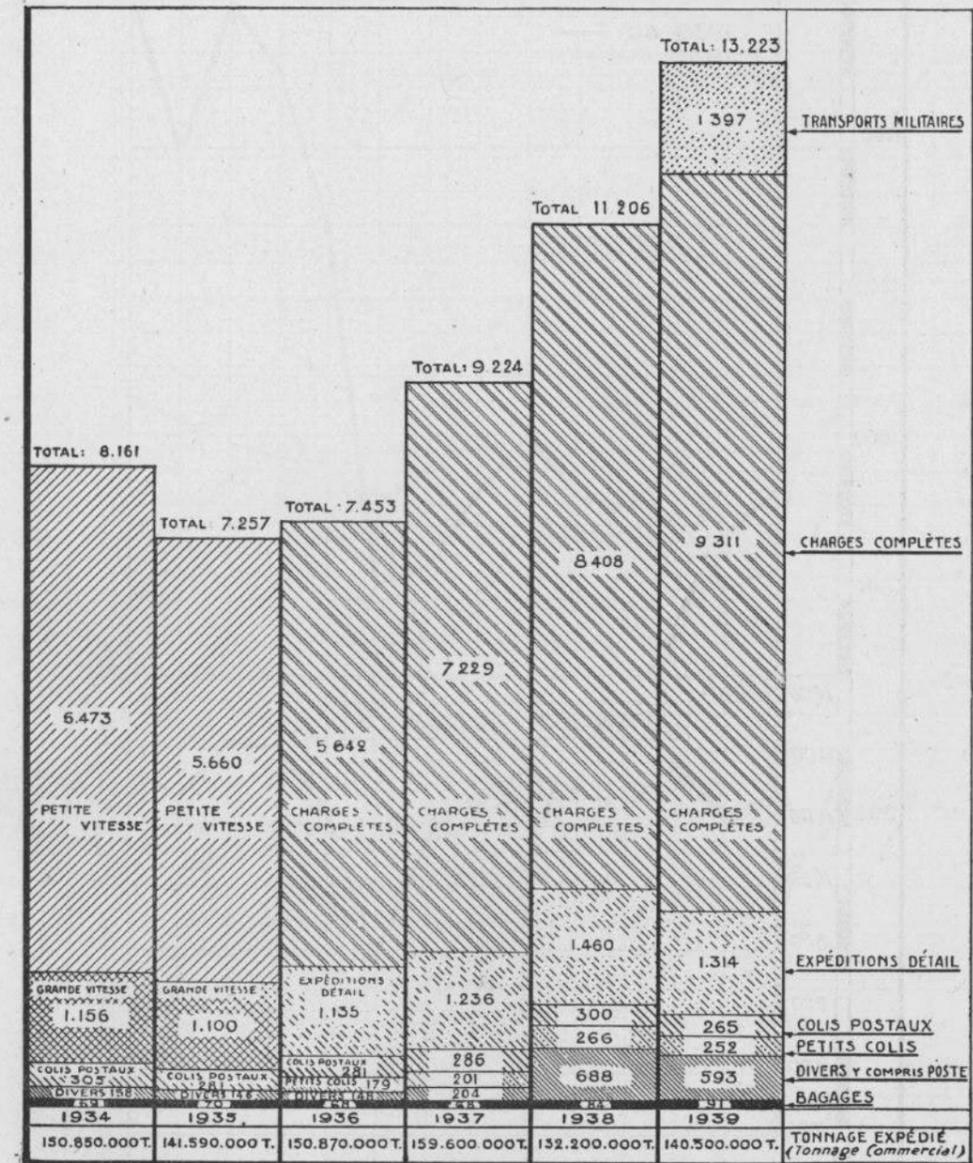


Le trafic commercial malgré la baisse momentanée au début de la guerre, a été, pour l'ensemble de l'année, en hausse par rapport à 1938. Pour les 8 premiers mois, la hausse atteignait 14 % en tonnes-kilomètres.

Graphique 131
(10)

TRAFIC MARCHANDISES

Recettes par catégorie de transport
Années 1934 à 1939
(En millions de francs.)



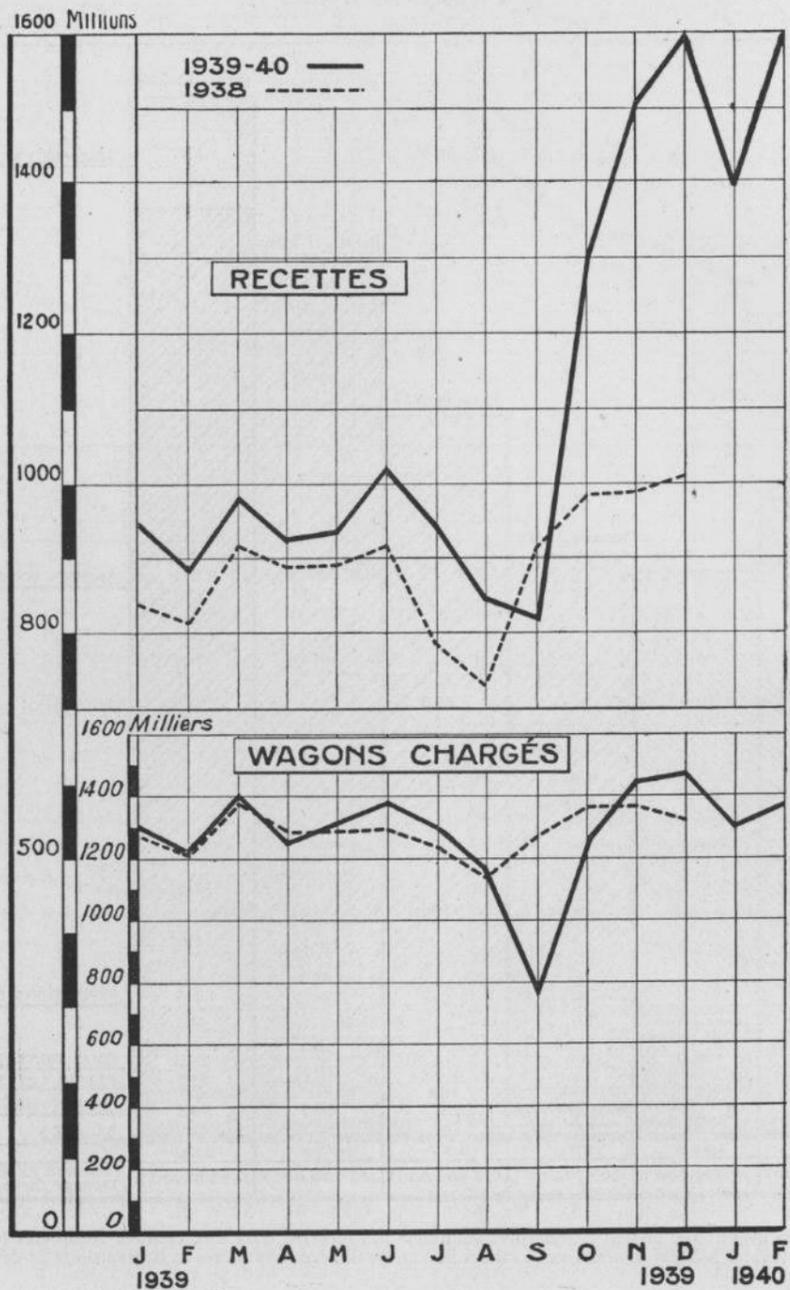
On voit, sur ce graphique, la très grande prédominance des recettes dues aux charges complètes (Charges supérieures à 1 tonne). Avant 1936, la distinction se faisait non entre Charges complètes et Expéditions de détail mais entre P. V. et G. V.

Graphique 132

(29)

TRAFIC MARCHANDISES

Wagons chargés et recettes mensuels
(y compris transports militaires)
1938-1939

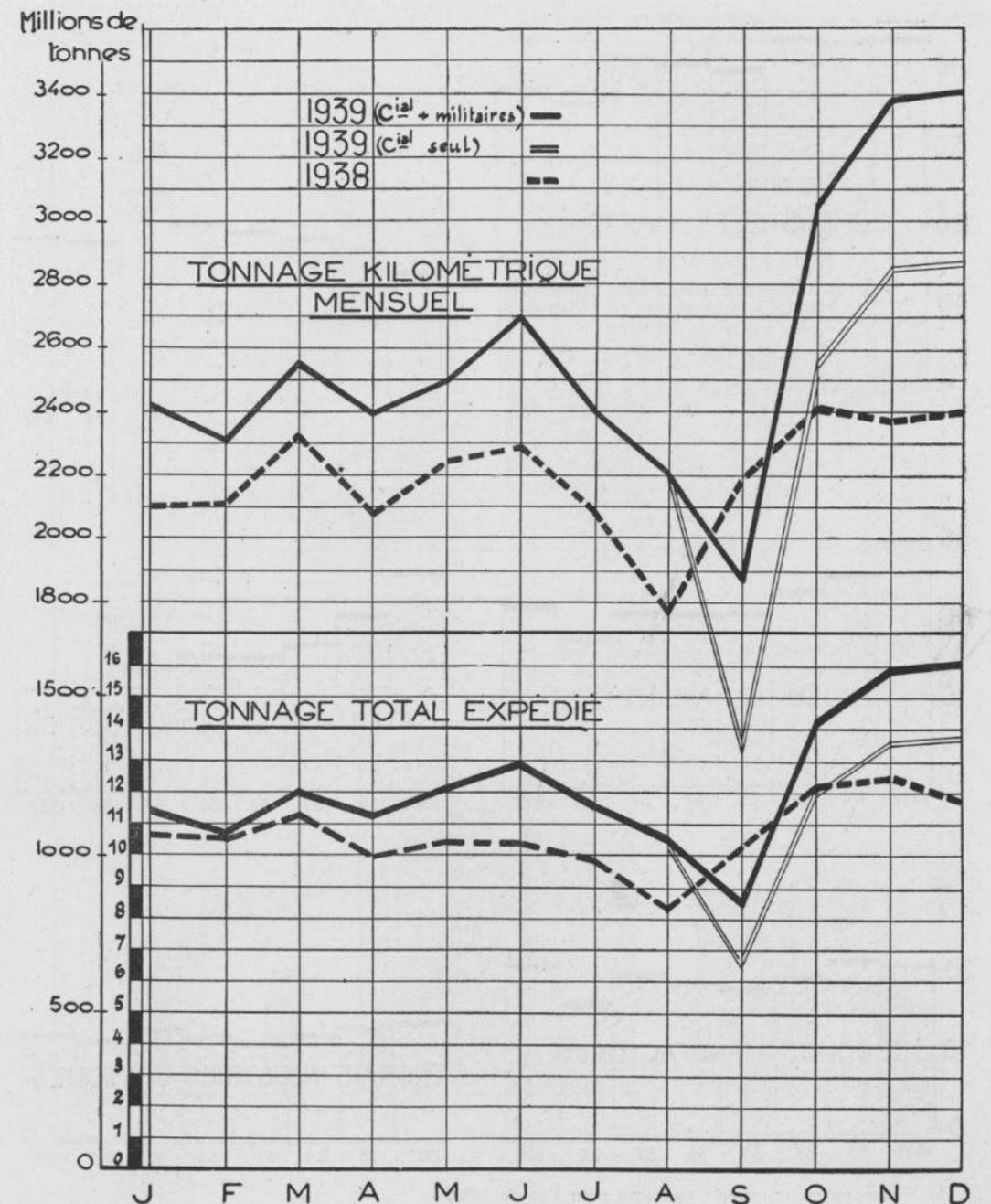


Graphique 133

(11)

TRAFIC MARCHANDISES

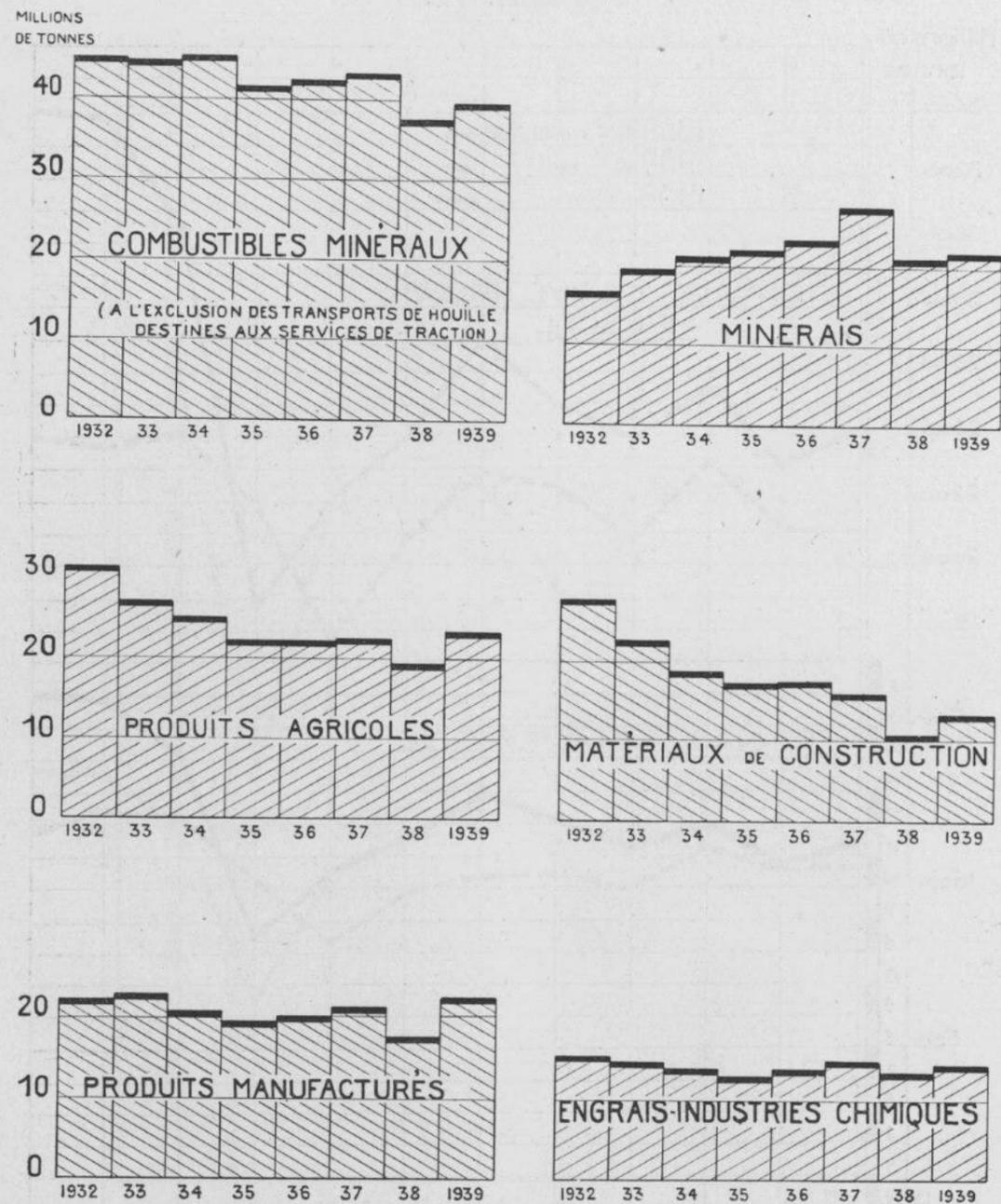
Tonnage et tonnage kilométrique mensuels
1938 et 1939



Graphique 134
(12)

TRAFIC MARCHANDISES

Tonnage annuel des principales marchandises expédiées
1932 à 1939 (1)

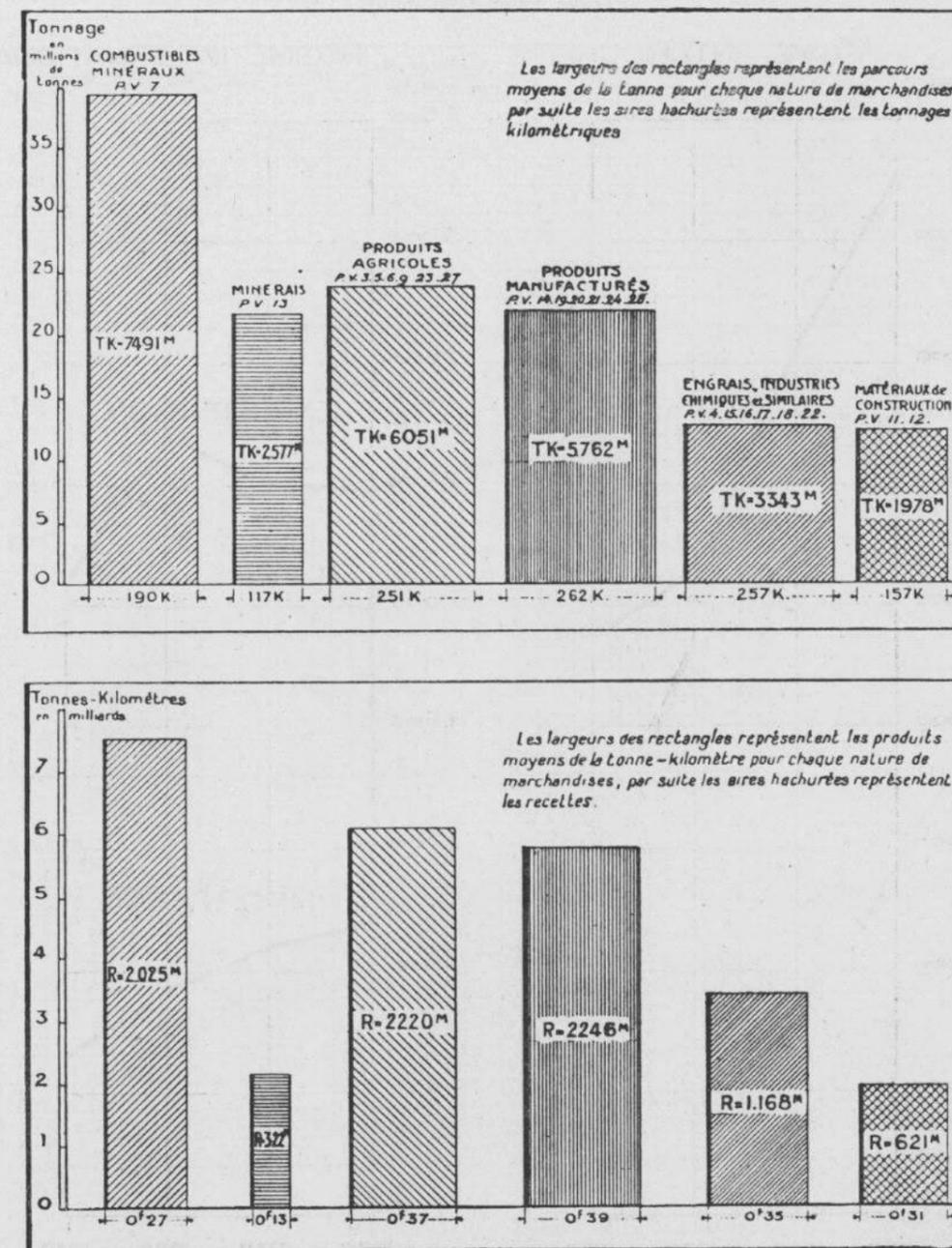


(1) Y compris les transports militaires pour l'année 1939.

Graphique 135

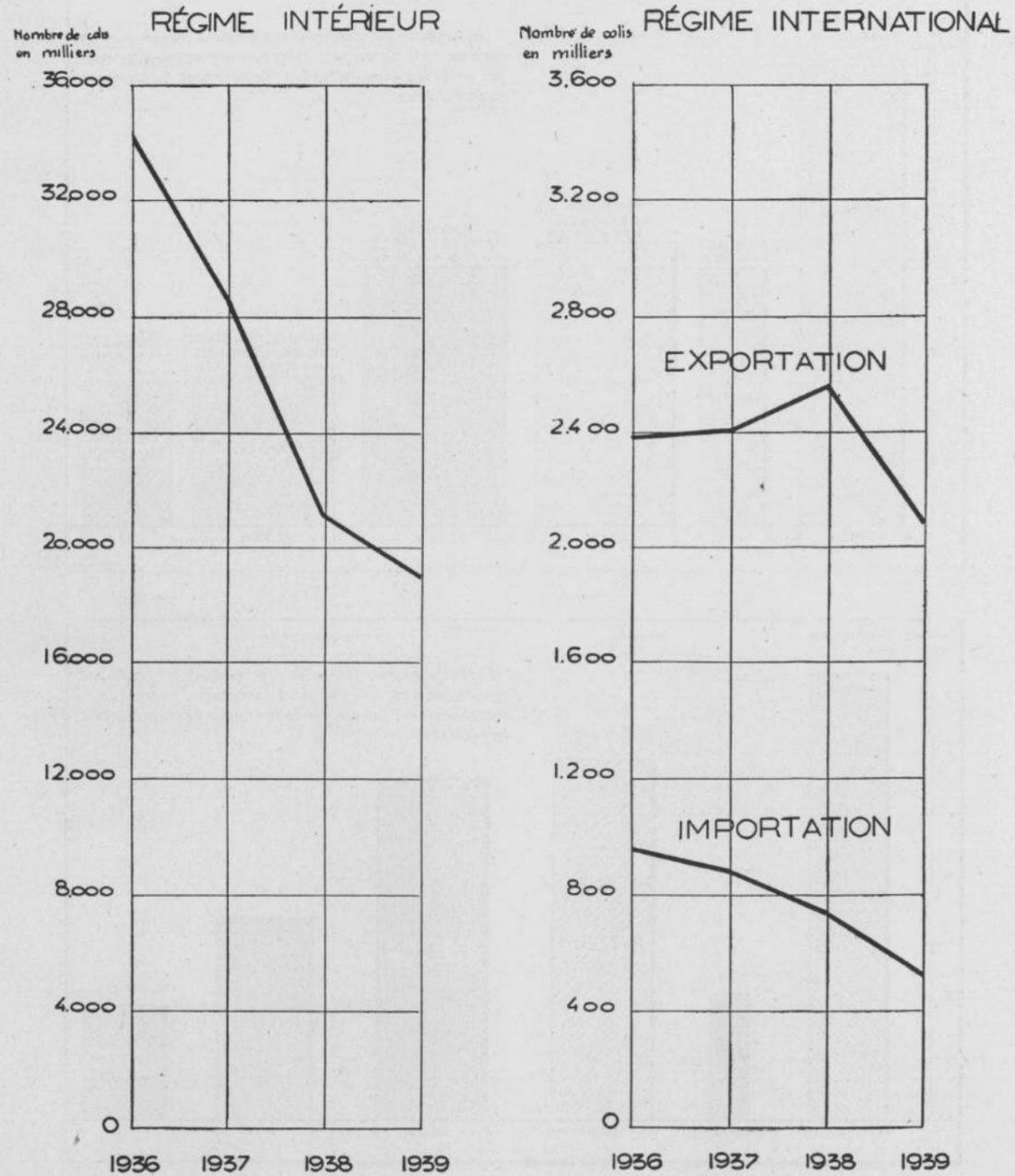
TRAFIC MARCHANDISES

Caractéristiques du trafic des principales marchandises expédiées en 1939



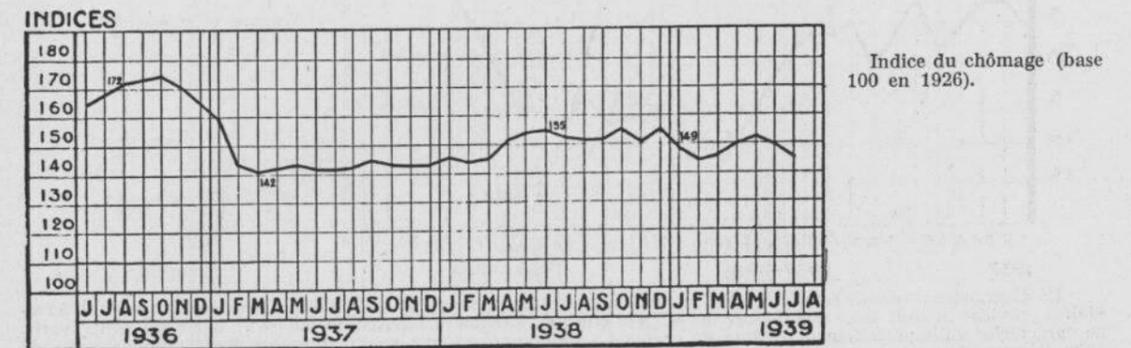
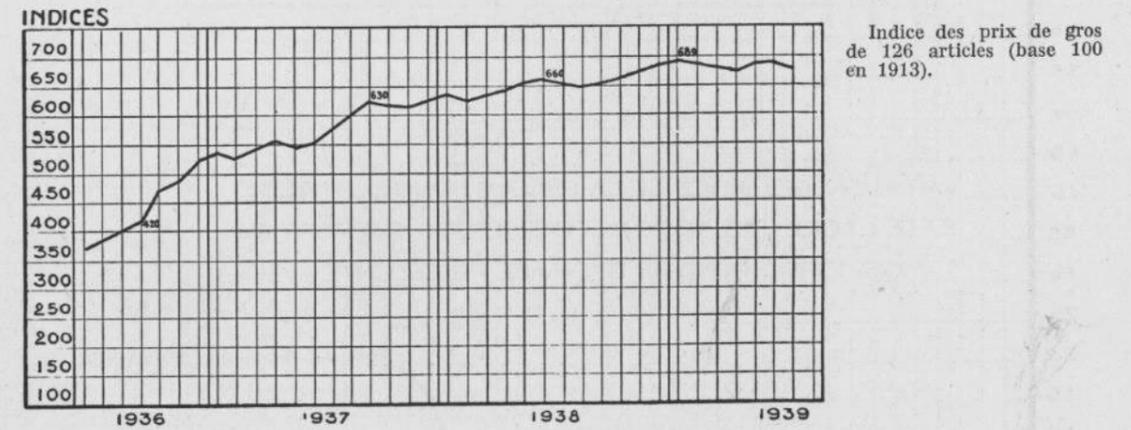
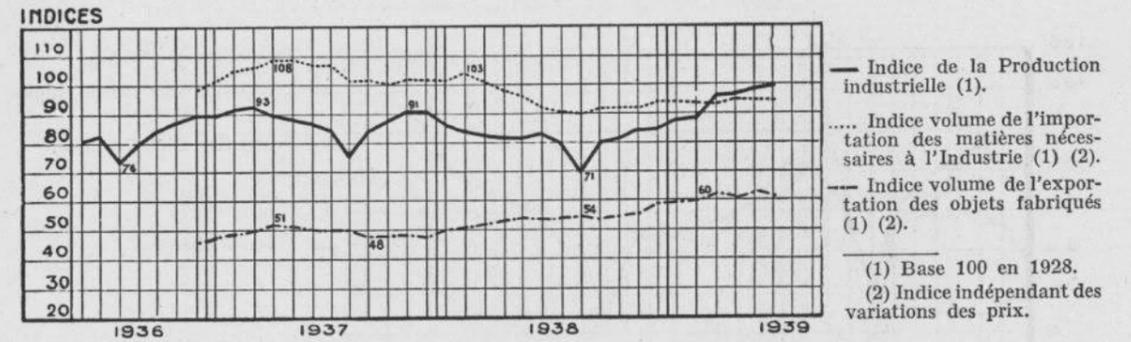
Graphique 136
(14-15)

TRAFIC MARCHANDISES
Colis postaux
(Trafic commercial seul.)



Graphique 150
(24)

INDICES GÉNÉRAUX DE L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE



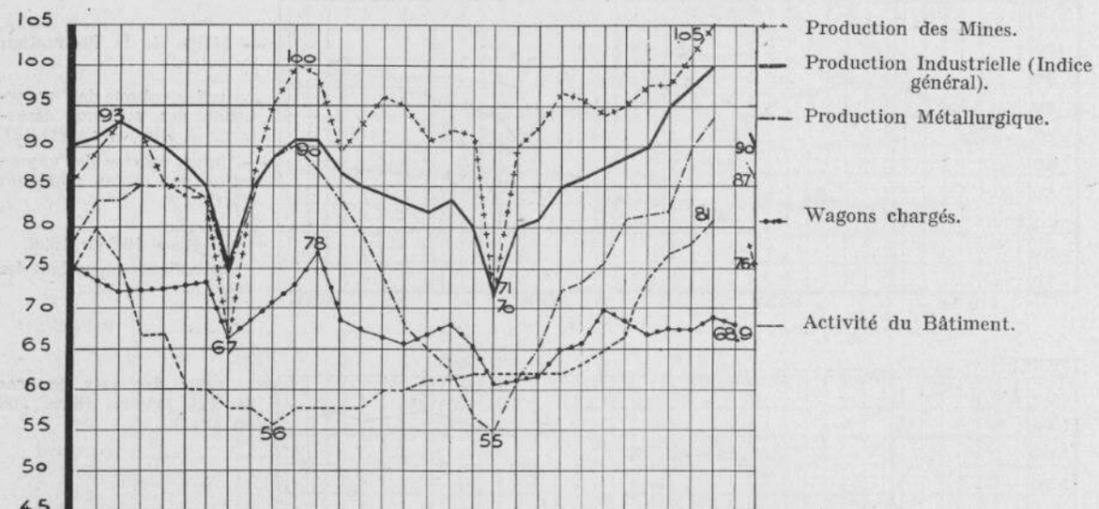
Source : Statistique générale de la France.

Graphique 151

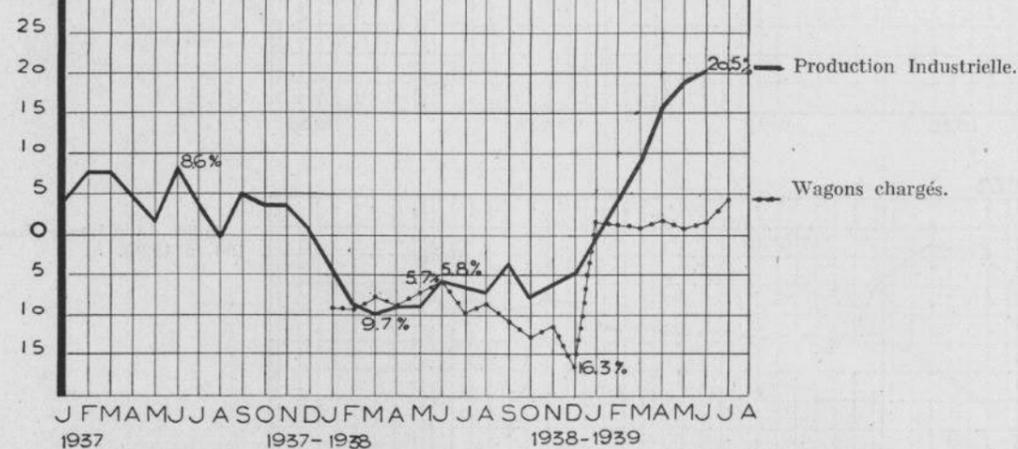
(25)

LA PRODUCTION EN FRANCE

Indice de base = 100 en 1928 d'après la statistique générale de la France
(Indices corrigés des variations saisonnières.)



VARIATION DE L'INDICE DE LA PRODUCTION INDUSTRIELLE
ET DE L'INDICE DES WAGONS CHARGÉS PAR RAPPORT AU
MOIS CORRESPONDANT DE L'ANNÉE PRÉCÉDENTE



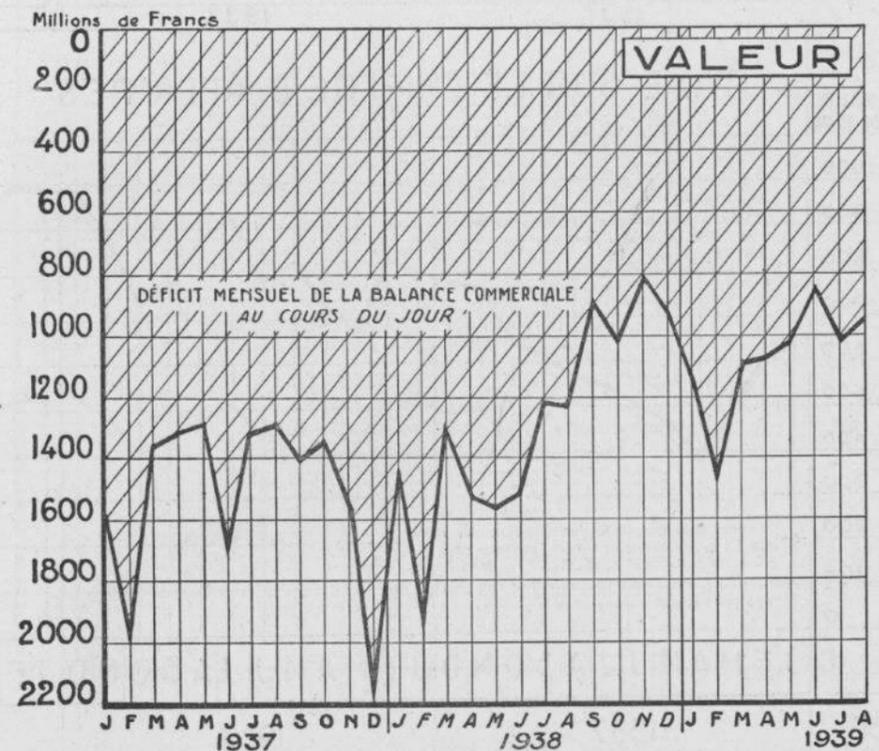
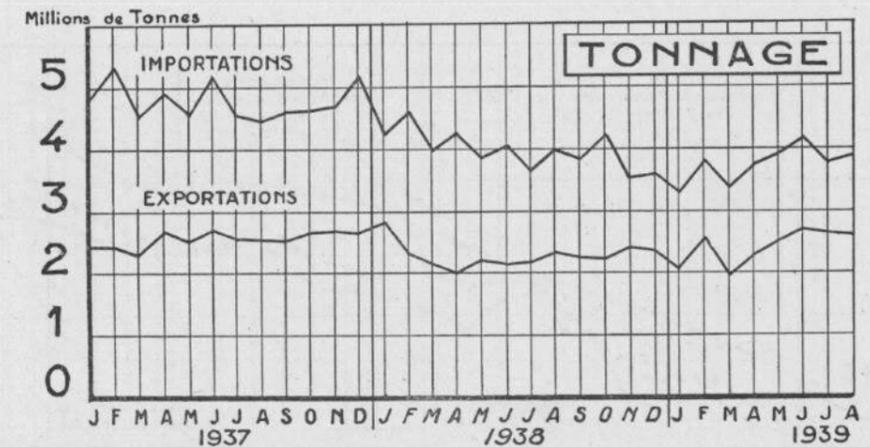
La divergence profonde constatée en 1939 entre la variation par rapport à 1938 des indices économiques et ferroviaires provient surtout de ce que l'indice des wagons chargés, lorsque la répartition du trafic entre les tarifs varie, ne caractérise qu'imparfaitement l'allure du trafic. La preuve en est que pour l'ensemble des 8 premiers mois de 1939, l'augmentation par rapport à la période correspondante de 1938 a été de 12 % (1) en tonnage contre 2 % seulement en wagons chargés.

(1) Chiffre voisin de l'augmentation moyenne de l'indice de la production industrielle.

Graphique 152

(26)

LE COMMERCE EXTÉRIEUR DE LA FRANCE

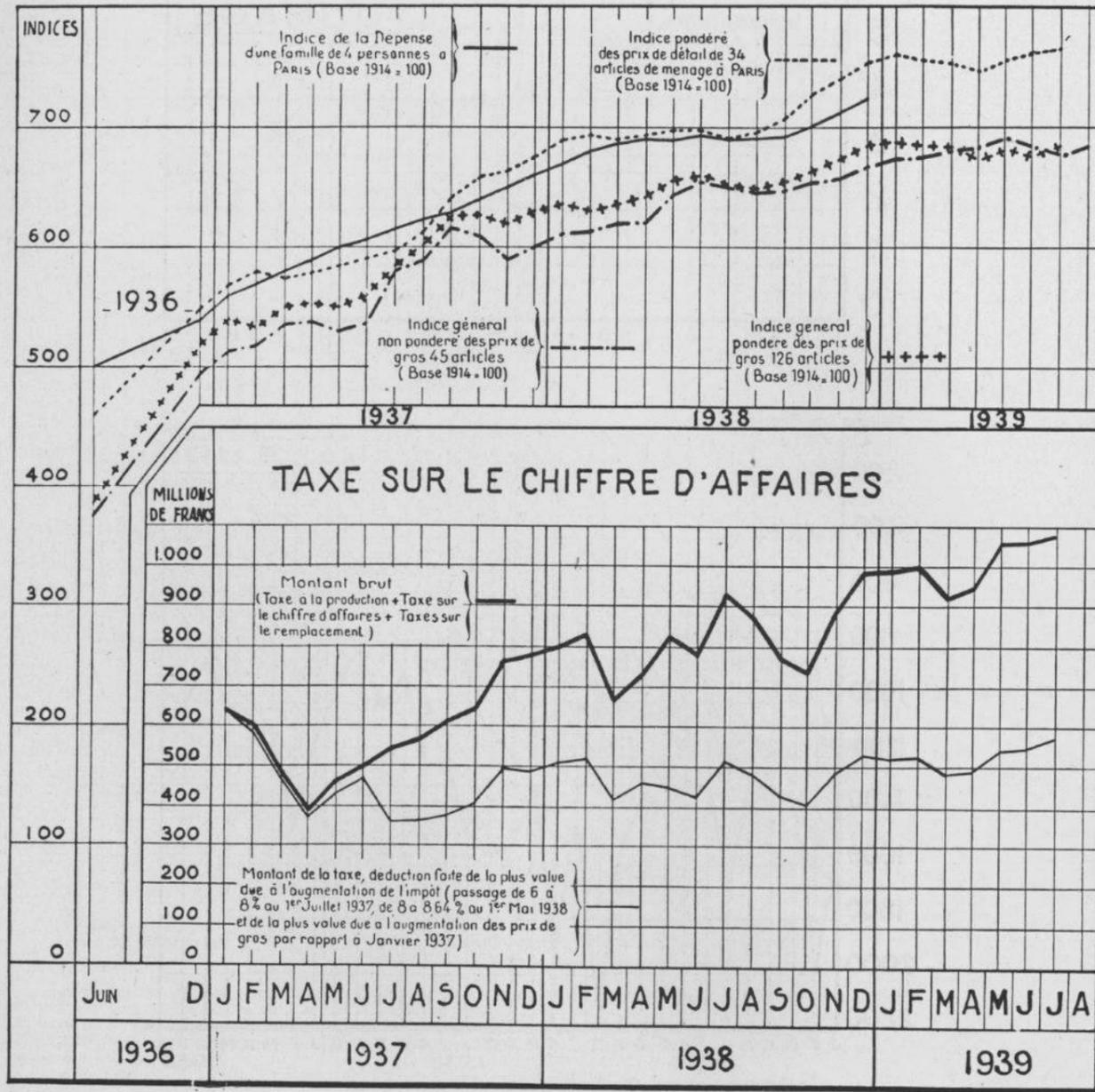


Source : Statistique générale de la France.

Graphique 153

(27)

INDICES DU MOUVEMENT DES PRIX

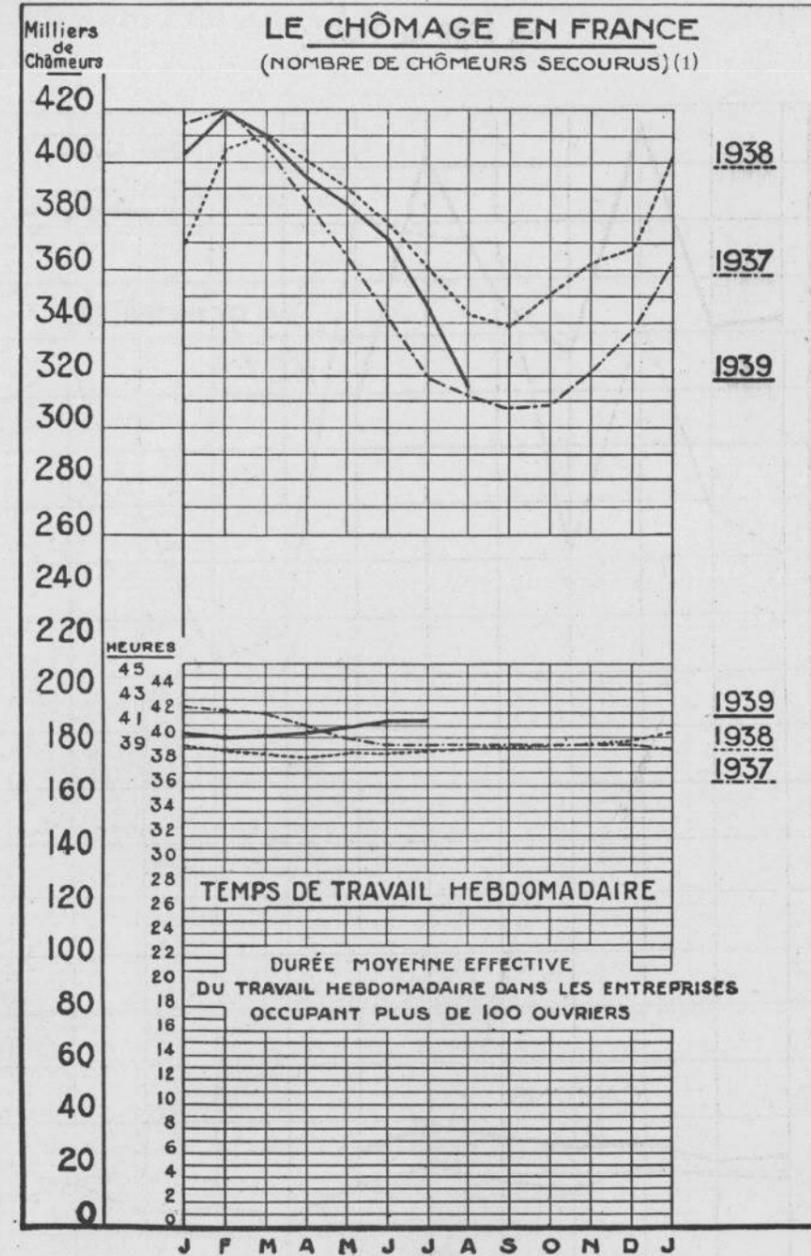


Graphique 154

(28)

LE CHÔMAGE EN FRANCE

(NOMBRE DE CHÔMEURS SECOURUS) (1)



(1) Au cours de la première semaine de chaque mois

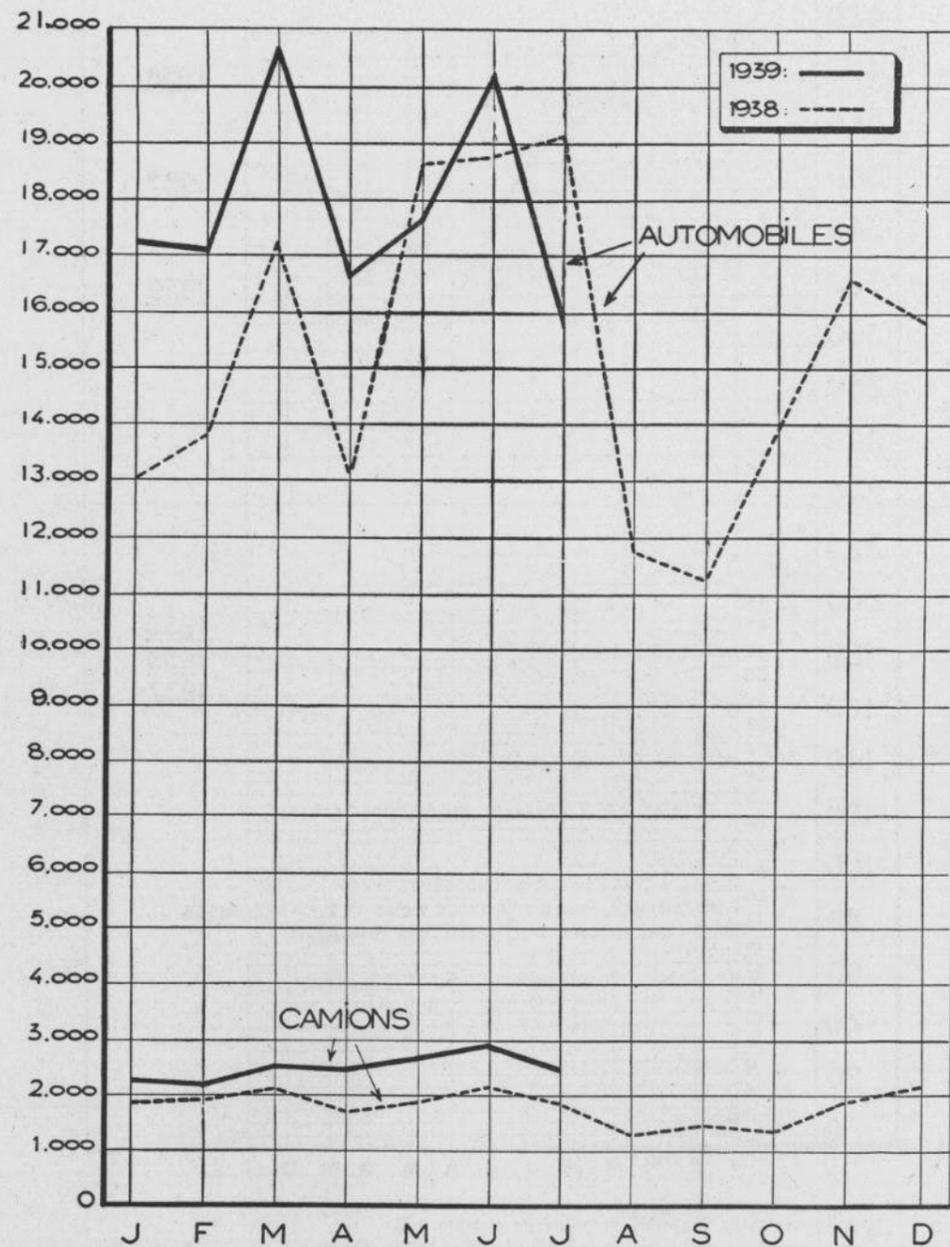
Source : Journal officiel.

Graphique 155

(23)

VENTES MENSUELLES D'AUTOMOBILES ET DE CAMIONS⁽¹⁾

en 1938 et 1939



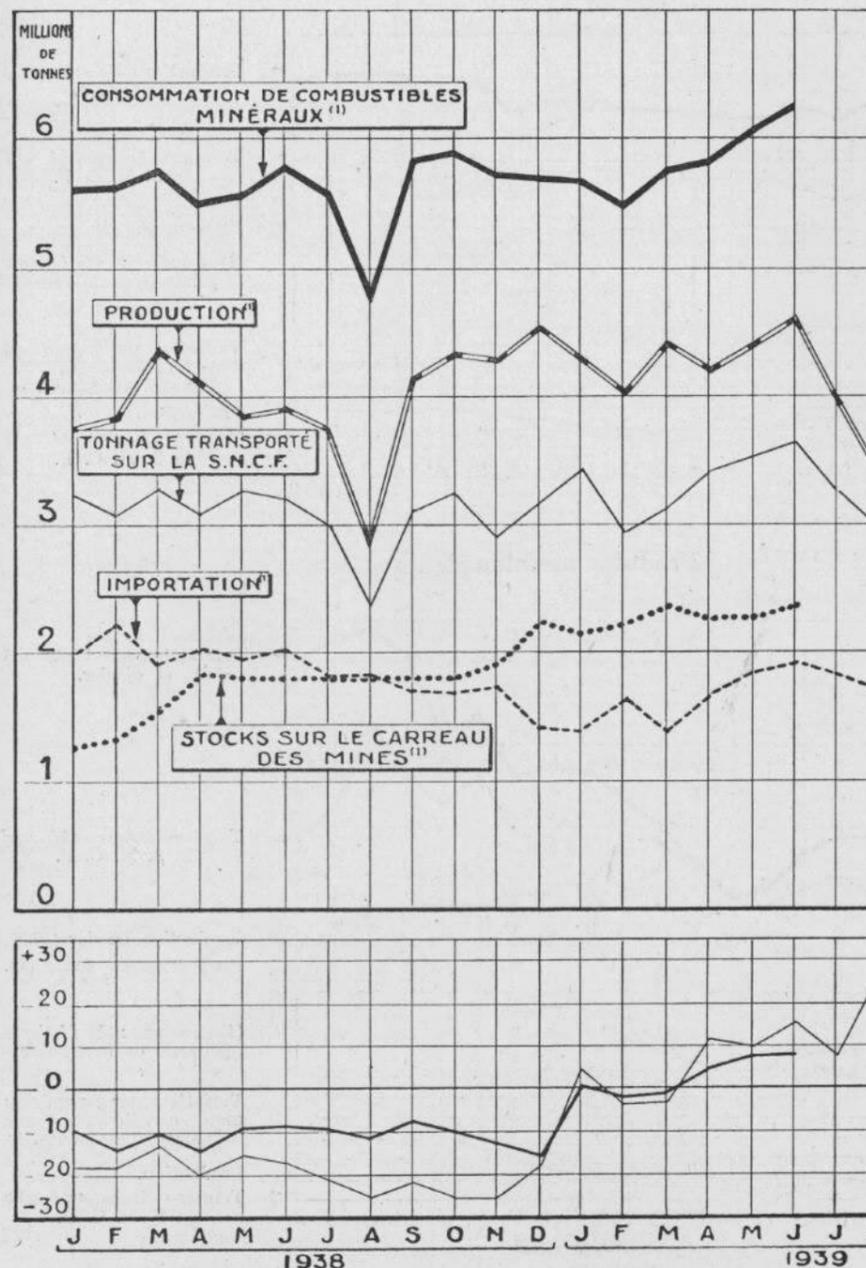
Source Statistique générale de la France.
(1) Véhicules neufs.

Graphique 156

(18)

TRAFIC FERROVIAIRE ET ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE

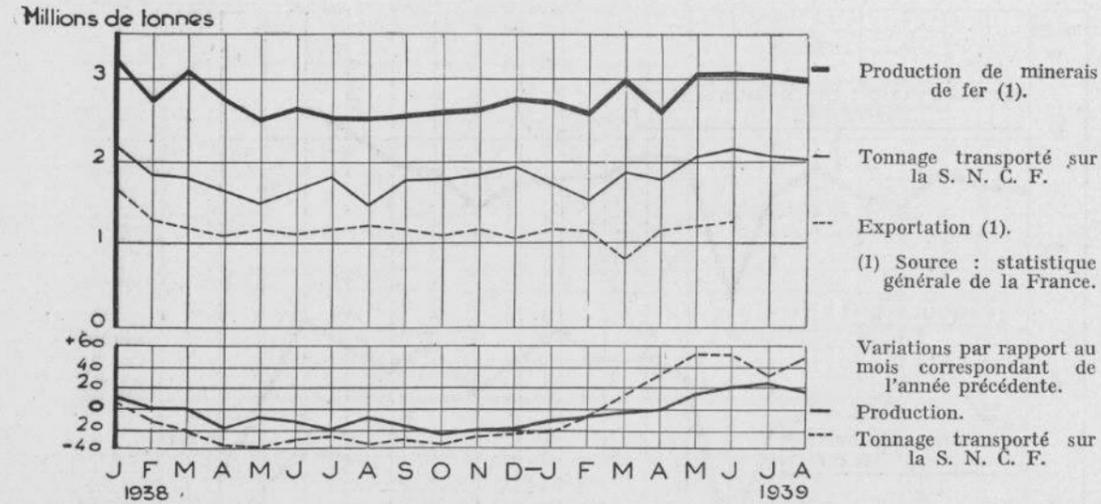
Combustible Minéraux



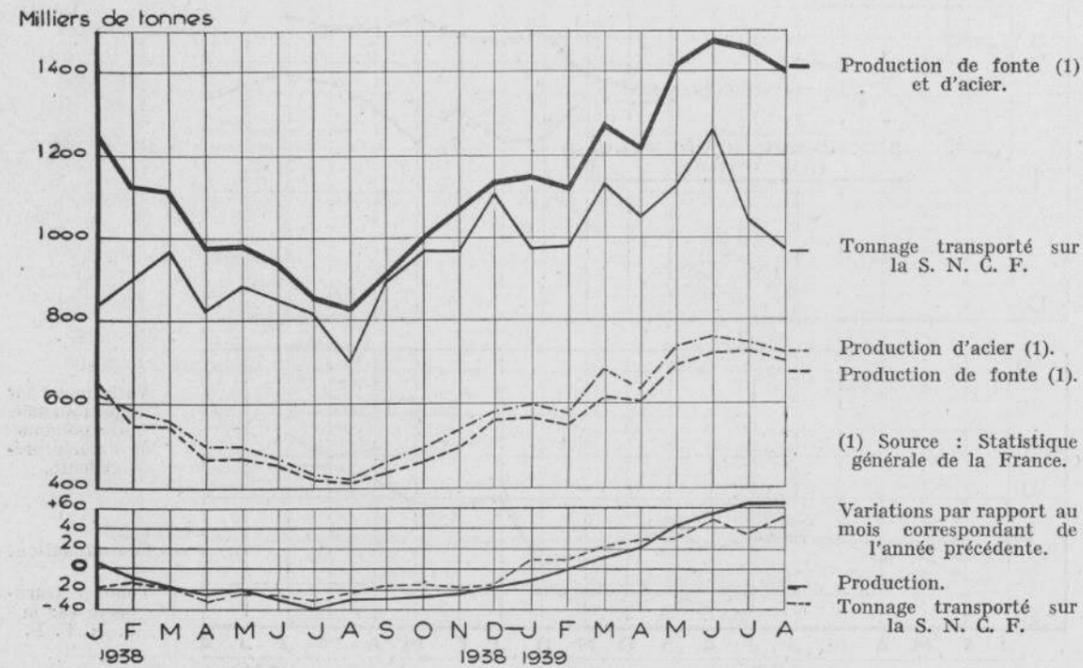
Source : Statistique générale de la France.

Graphique 157
(19)

TRAFIC FERROVIAIRE ET ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE
Minerais de fer



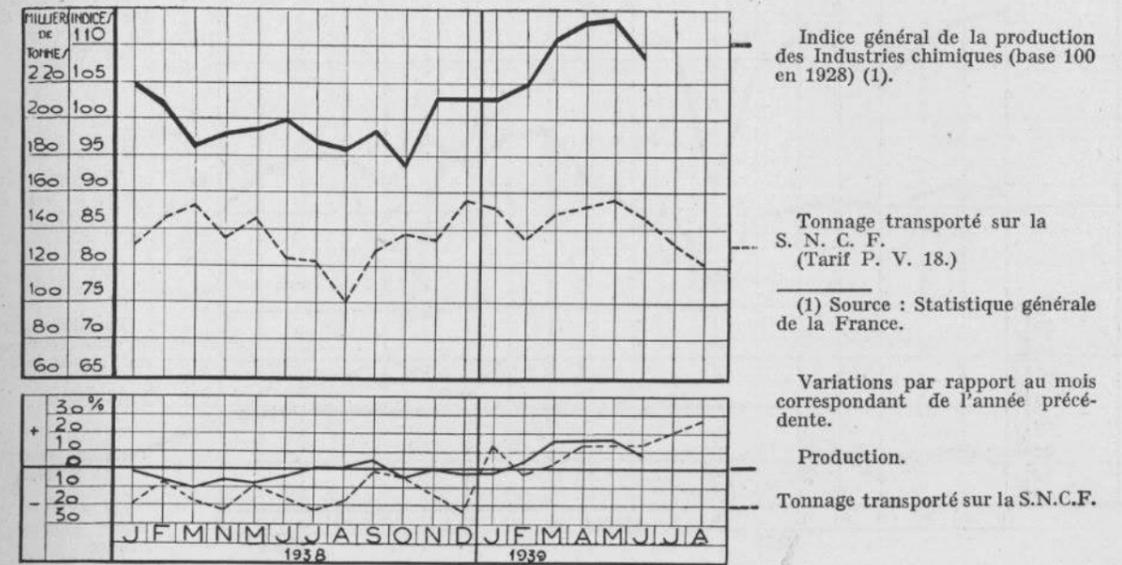
Produits métallurgiques



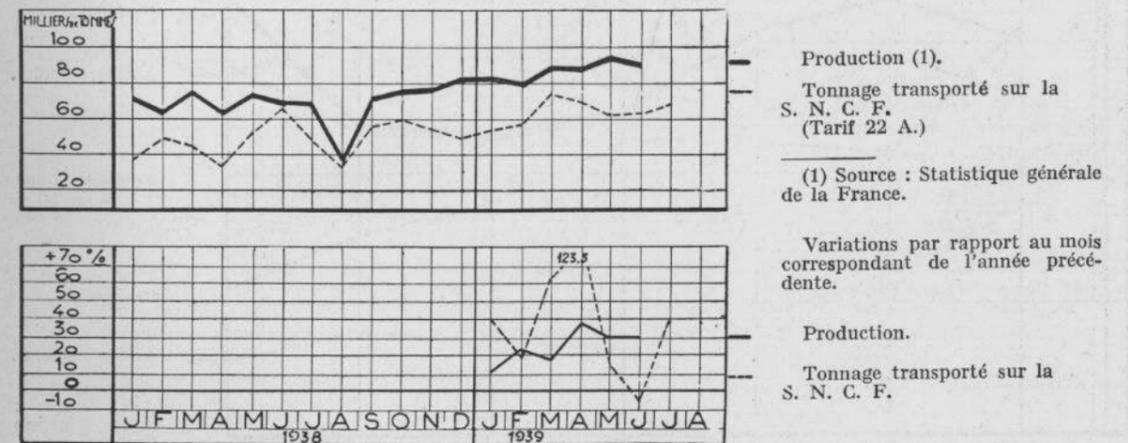
Graphique 158
(20)

TRAFIC FERROVIAIRE ET ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE

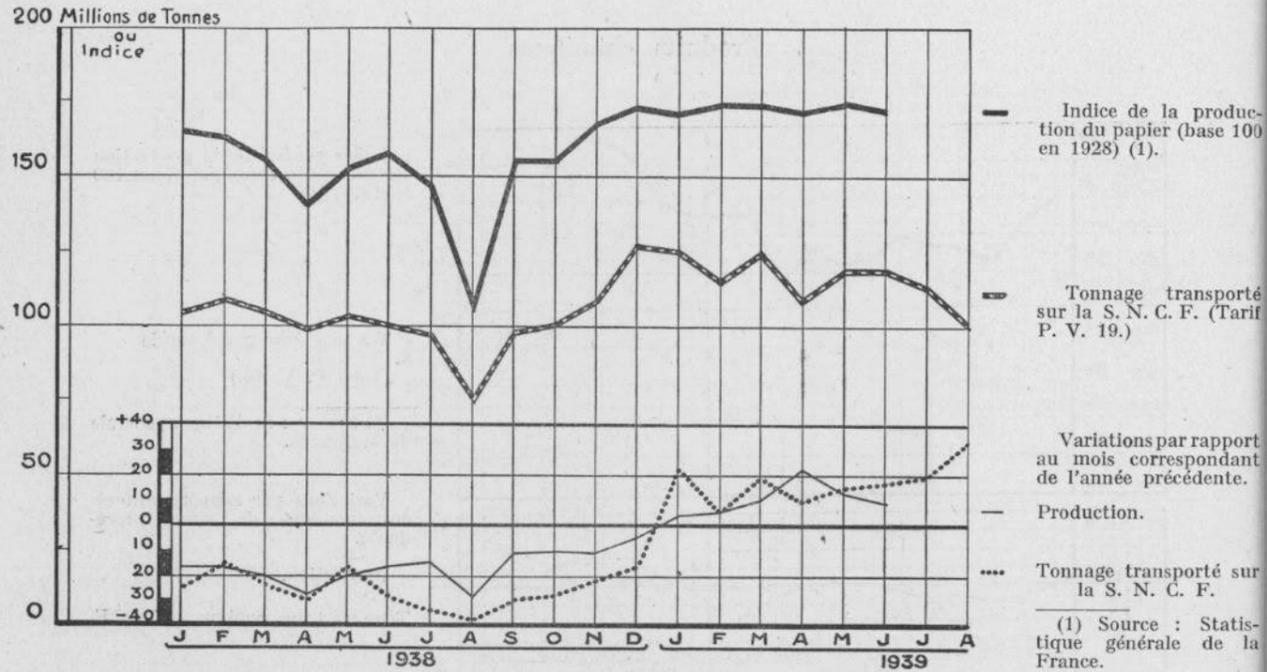
Produits chimiques



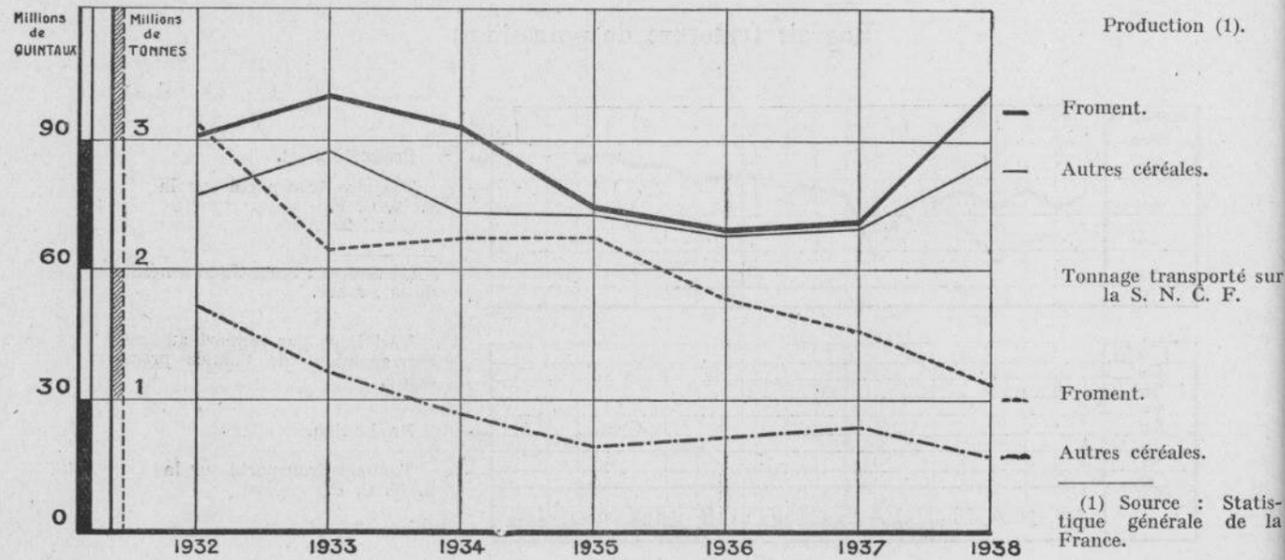
Engrais (chlorure de potassium)



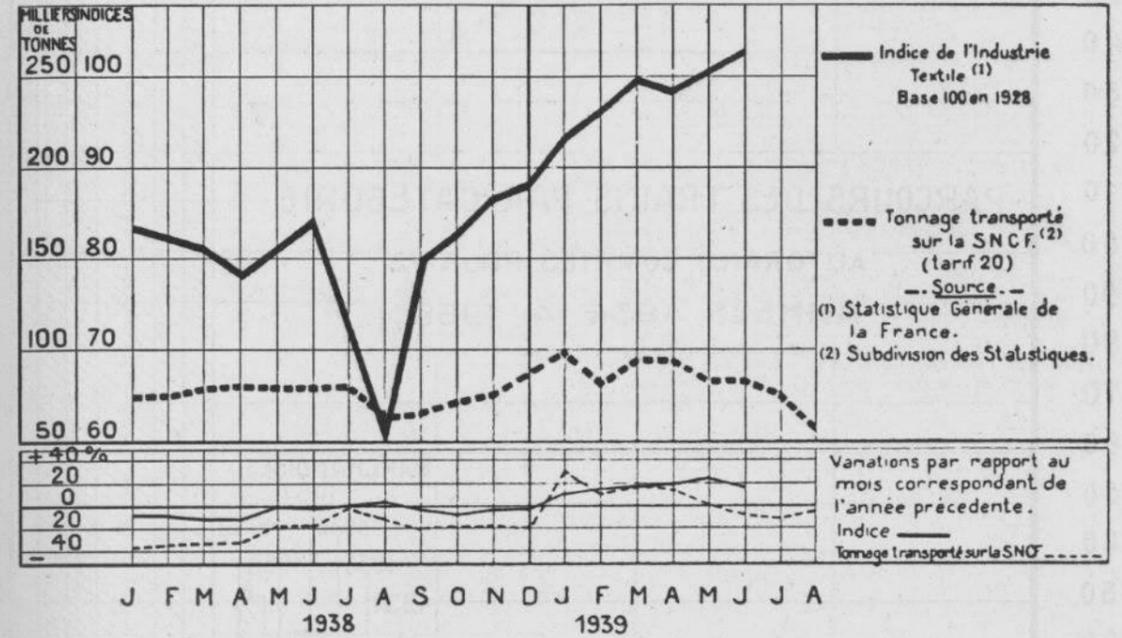
Graphique 159
(21)
TRAFIC FERROVIAIRE ET ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE
Papier



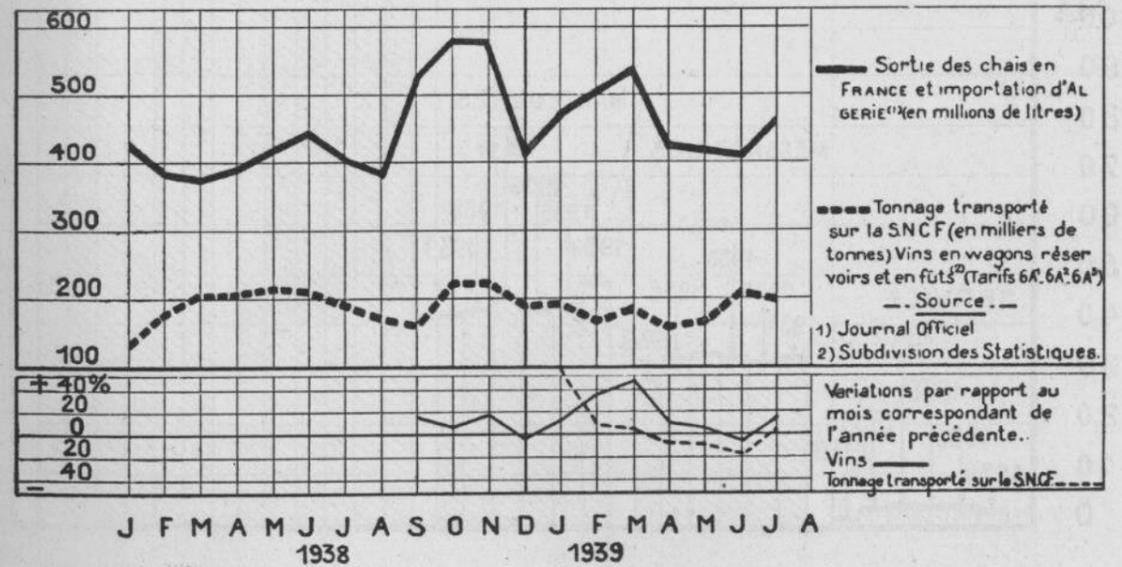
Céréales



Graphique 160
(22)
TRAFIC FERROVIAIRE ET ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE
Textiles



Vins

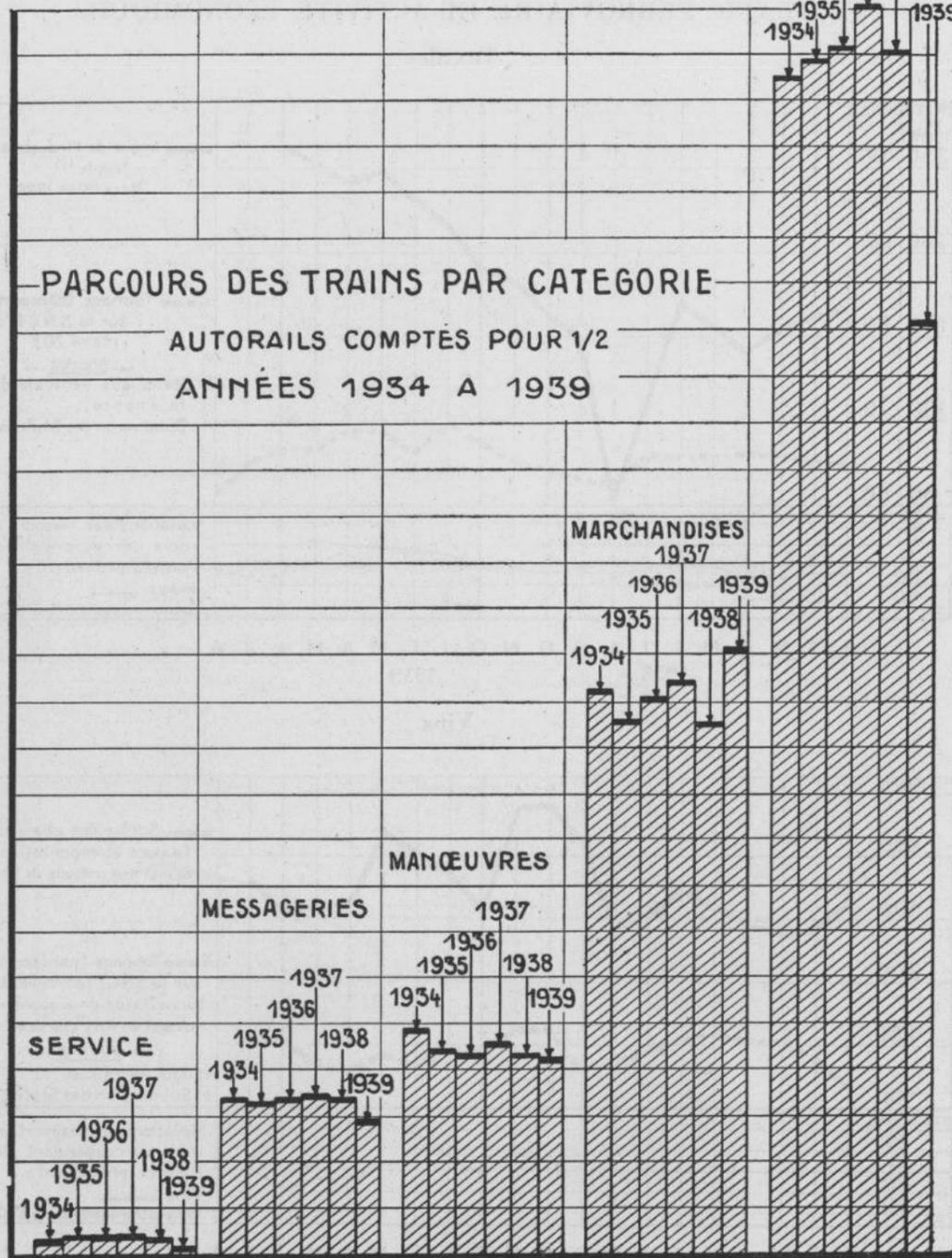


Graphique 200

(30)

Millions de Kms

270
260
250
240
230
220
210
200
190
180
170
160
150
140
130
120
110
100
90
80
70
60
50
40
30
20
10
0



NOTA. — Trains militaires compris (trains de permissionnaires assimilés aux trains de voyageurs; autres trains militaires assimilés aux trains de marchandises).

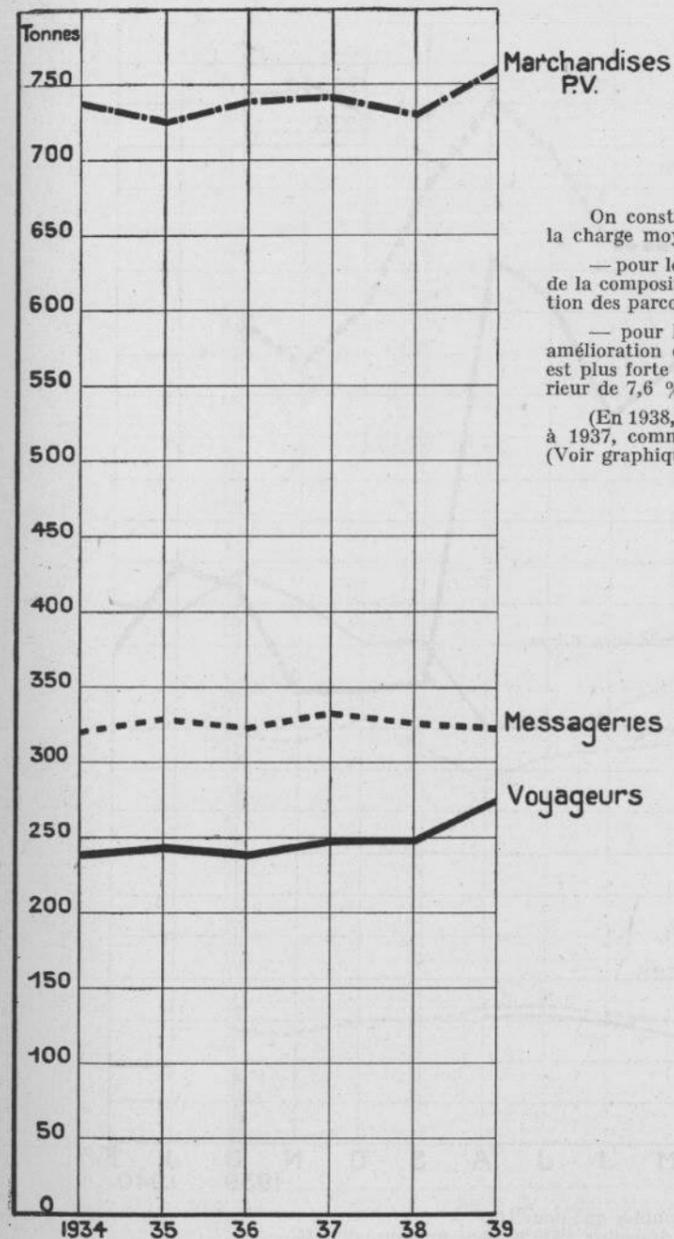
Graphique 210

(36)

TONNAGE BRUT MOYEN REMORQUÉ PAR TRAIN

(Tous modes de traction sauf autorails.)

1934 à 1939 (1)



On constate en 1939 une augmentation générale de la charge moyenne des trains :

— pour les voyageurs, elle est due à l'augmentation de la composition des trains qui a accompagné la réduction des parcours;

— pour les marchandises, elle fait apparaître une amélioration de rendement puisque la charge moyenne est plus forte qu'en 1937, bien que le trafic ait été inférieur de 7,6 %.

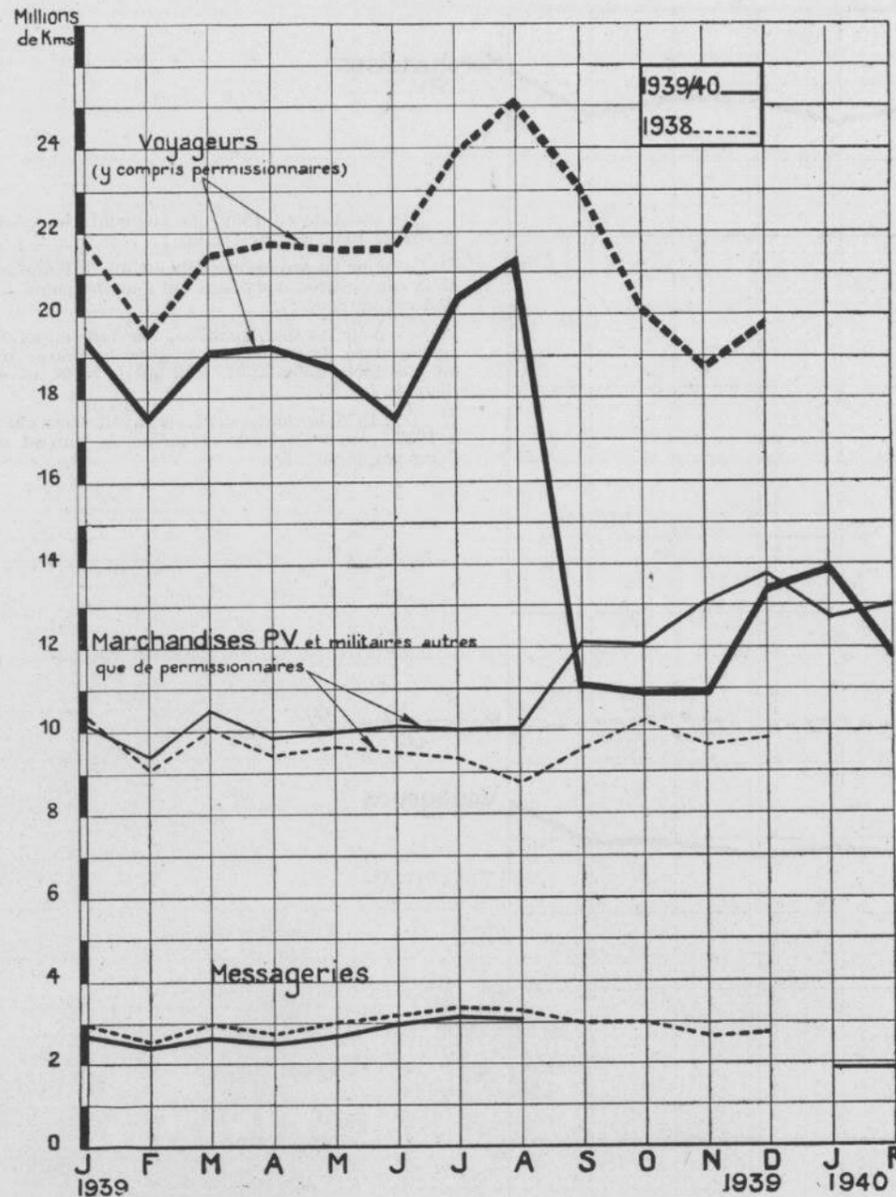
(En 1938, la charge des trains avait décliné par rapport à 1937, comme le trafic lui-même, ce qui est normal.) (Voir graphique 130)

(1) Pour 1939, le diagramme se rapporte aux 8 premiers mois.

(2) En multipliant pour l'année 1938 le tonnage brut moyen figuré ci-dessus par le parcours des trains de messageries (1938) qui figure au graphique 200 on trouve un tonnage kilométrique brut de 11.800 millions. C'est par suite d'une erreur de dessin sur le graphique 37 du rapport sur l'année 1938 que le nombre de T. K. B. R. ci-dessus ne correspond pas à l'indication de ce graphique 37. (Les indications de ce dernier graphique sont toutes à augmenter de 5 milliards en ce qui concerne les trains de messageries.)

Graphique 220
(31)

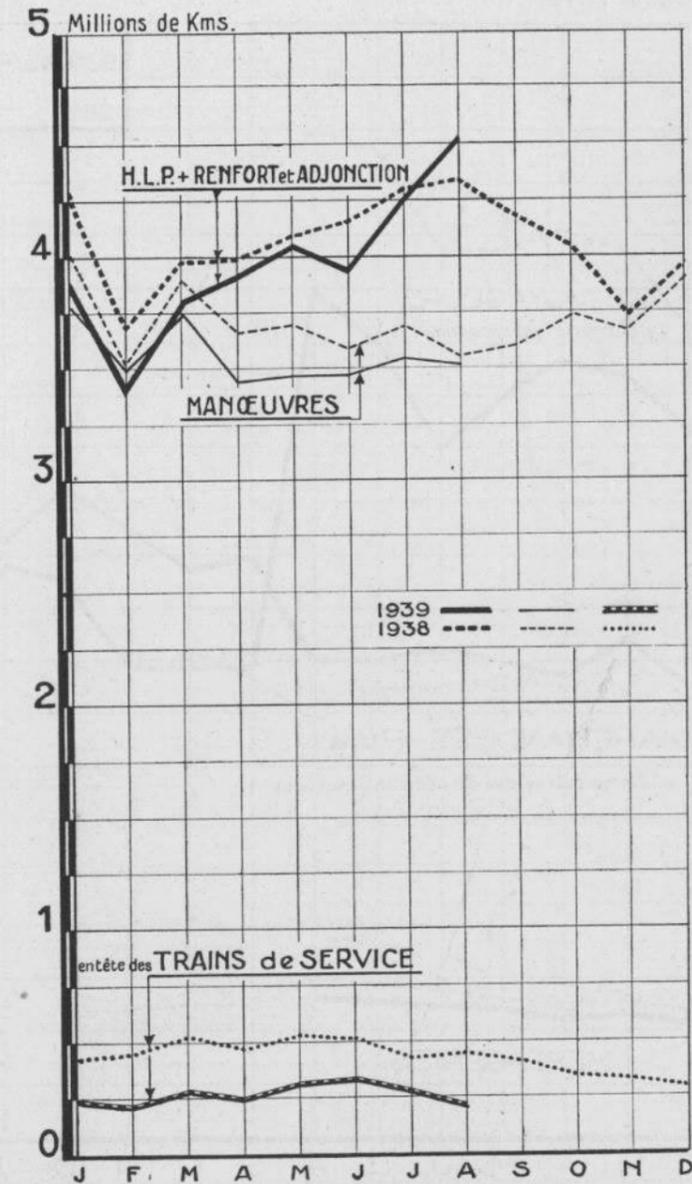
PARCOURS MACHINES PAR CATÉGORIE DE PARCOURS
(Tous modes de traction réunis) en tête des trains de :



Les parcours trains autorails ne sont comptés que pour 1/2.
Les parcours des mois de septembre à décembre 1939 ne sont qu'approximatifs.
Ce graphique montre :
— en ce qui concerne les trains de voyageurs, l'économie de parcours réalisée pendant les 8 premiers mois et la forte réduction des parcours de guerre par rapport aux parcours de paix malgré la création fin novembre de trains de permissionnaires;
— en ce qui concerne les trains de marchandises la hausse progressive par rapport à l'année précédente, par suite de la reprise du trafic commercial, puis du fait des transports militaires.

Graphique 221
(31)

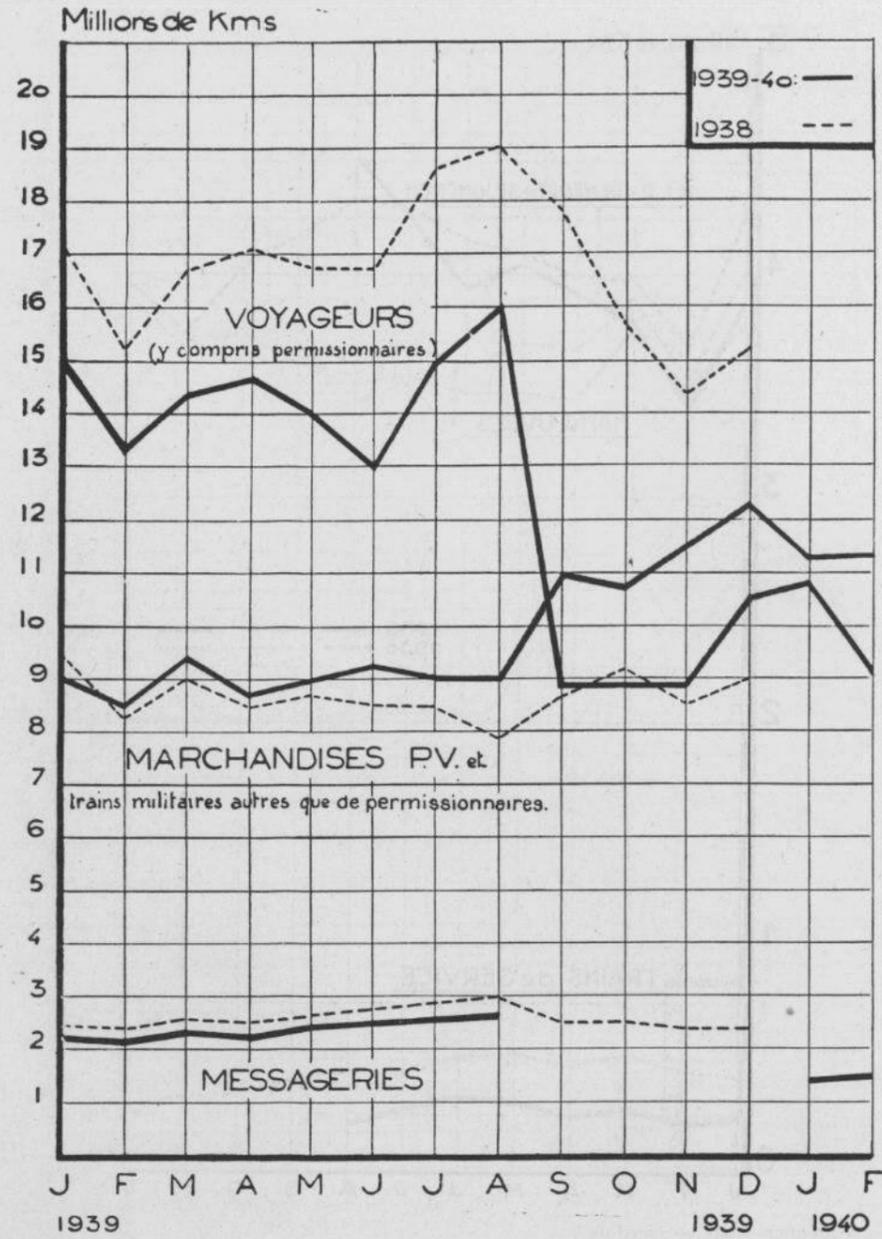
PARCOURS MACHINES PAR CATÉGORIES DE PARCOURS (Suite)
(Tous modes de traction réunis)



Pour les 8 premiers mois on constate :
— une baisse des parcours manœuvres de 3,7 % alors que le nombre des wagons chargés a augmenté de 2,2 %;
— une baisse des parcours H. L. P. Renforts et Adjonction de 2,7 % malgré une hausse des parcours marchandises de 5,2 %.
Cela traduit une double augmentation du rendement.

Graphique 222
(32)

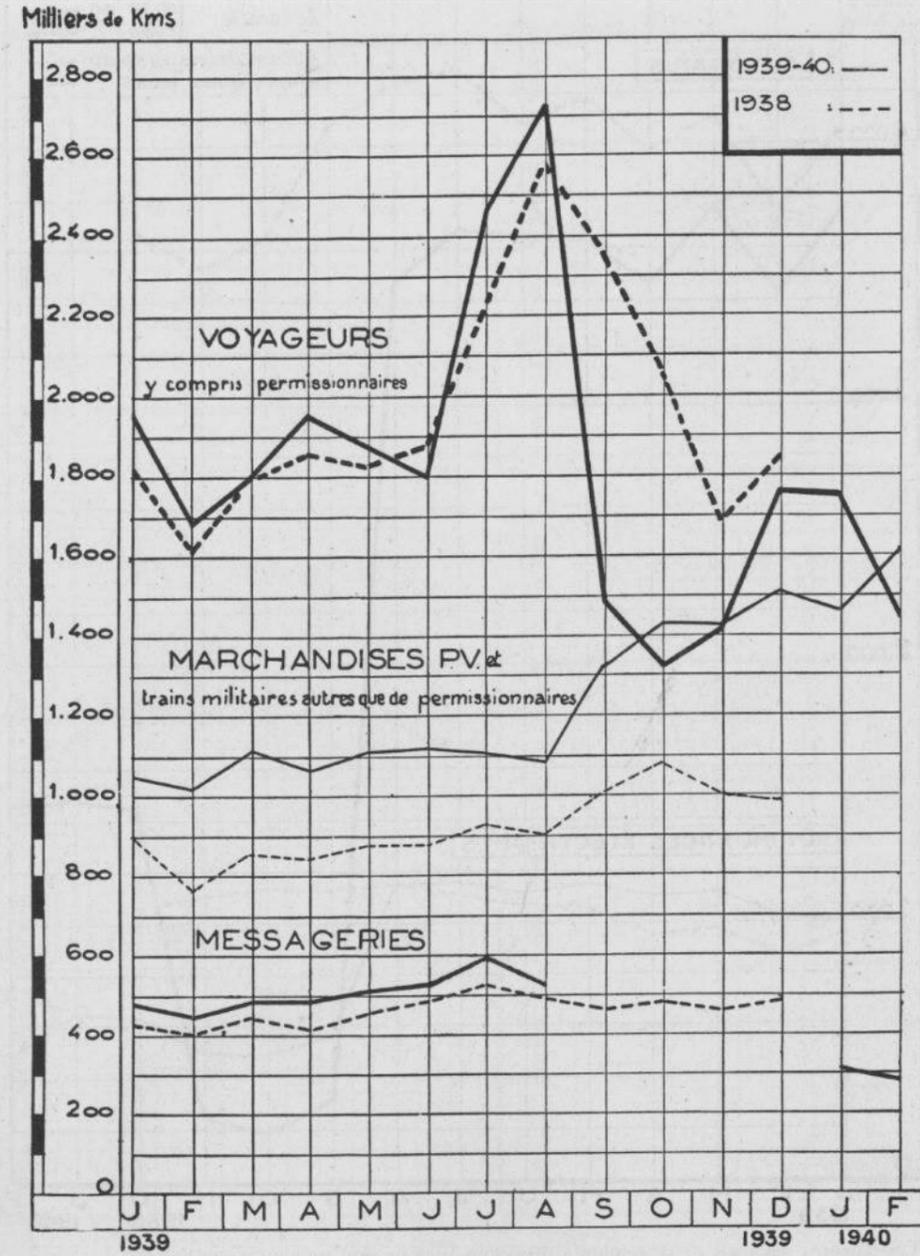
PARCOURS TRAINS VAPEUR



Les parcours des mois de septembre à décembre 1939 ne sont qu'approximatifs.

Graphique 223
(33)

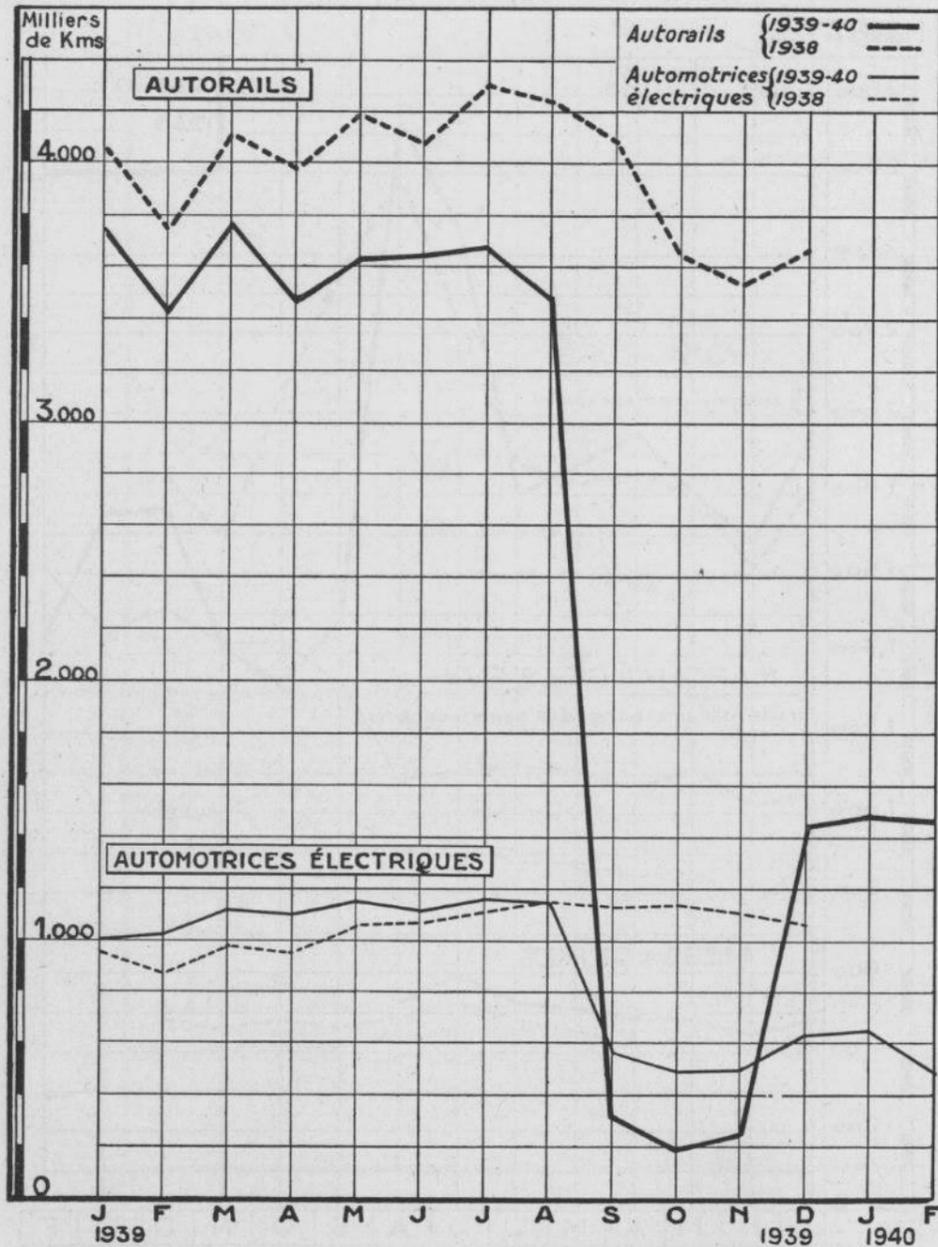
PARCOURS TRAINS ÉLECTRIQUES
(locomotives électriques)



Les parcours des mois de septembre à décembre 1939 ne sont qu'approximatifs.

Graphique 224
(33)

PARCOURS TRAINS AUTORAILS ET AUTOMOTRICES ÉLECTRIQUES

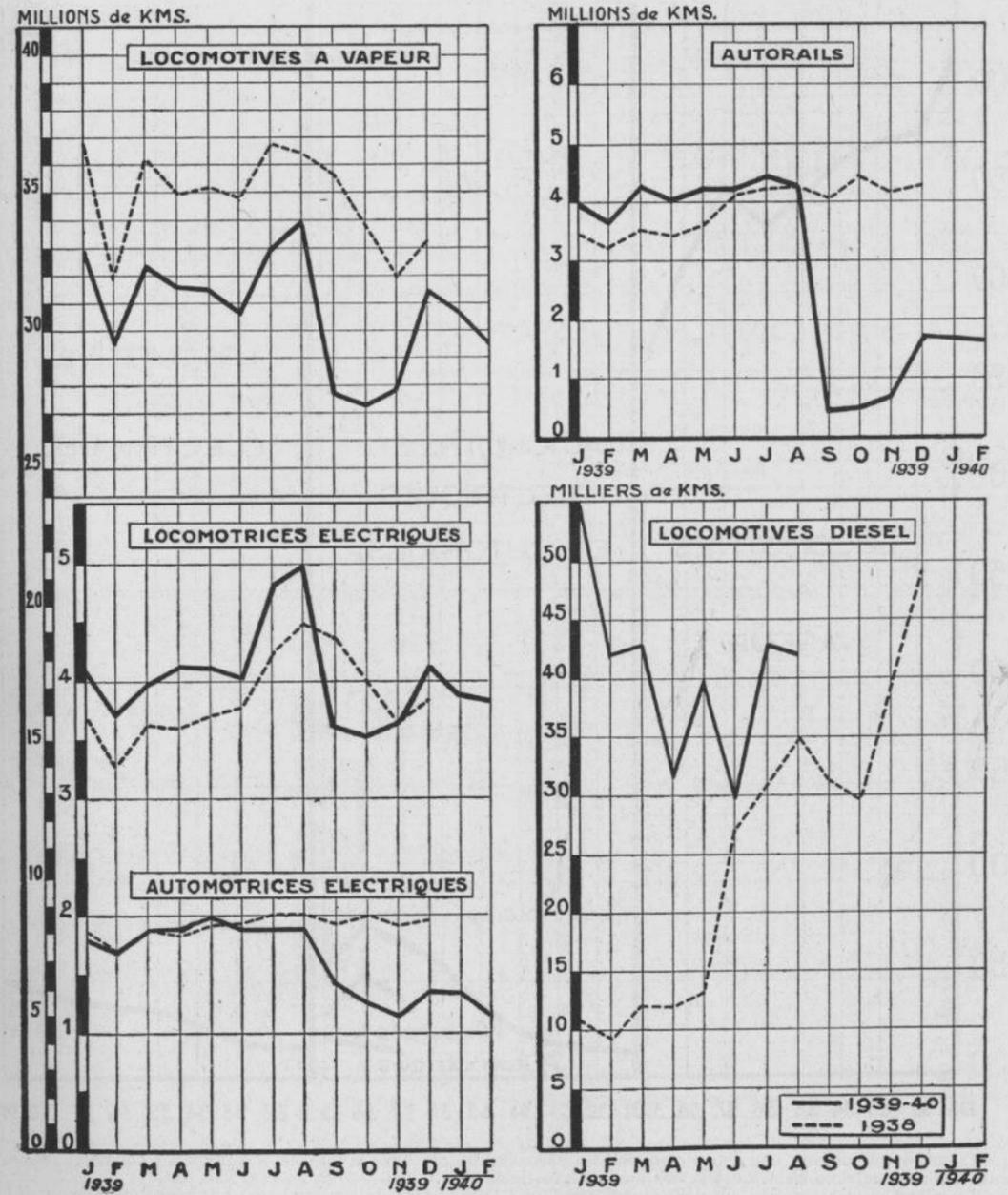


Les parcours des mois de septembre à décembre 1939 ne sont qu'approximatifs.
Les parcours autorails sont comptés pour une unité quel que soit le nombre d'engins moteurs.

Graphique 225
(34)

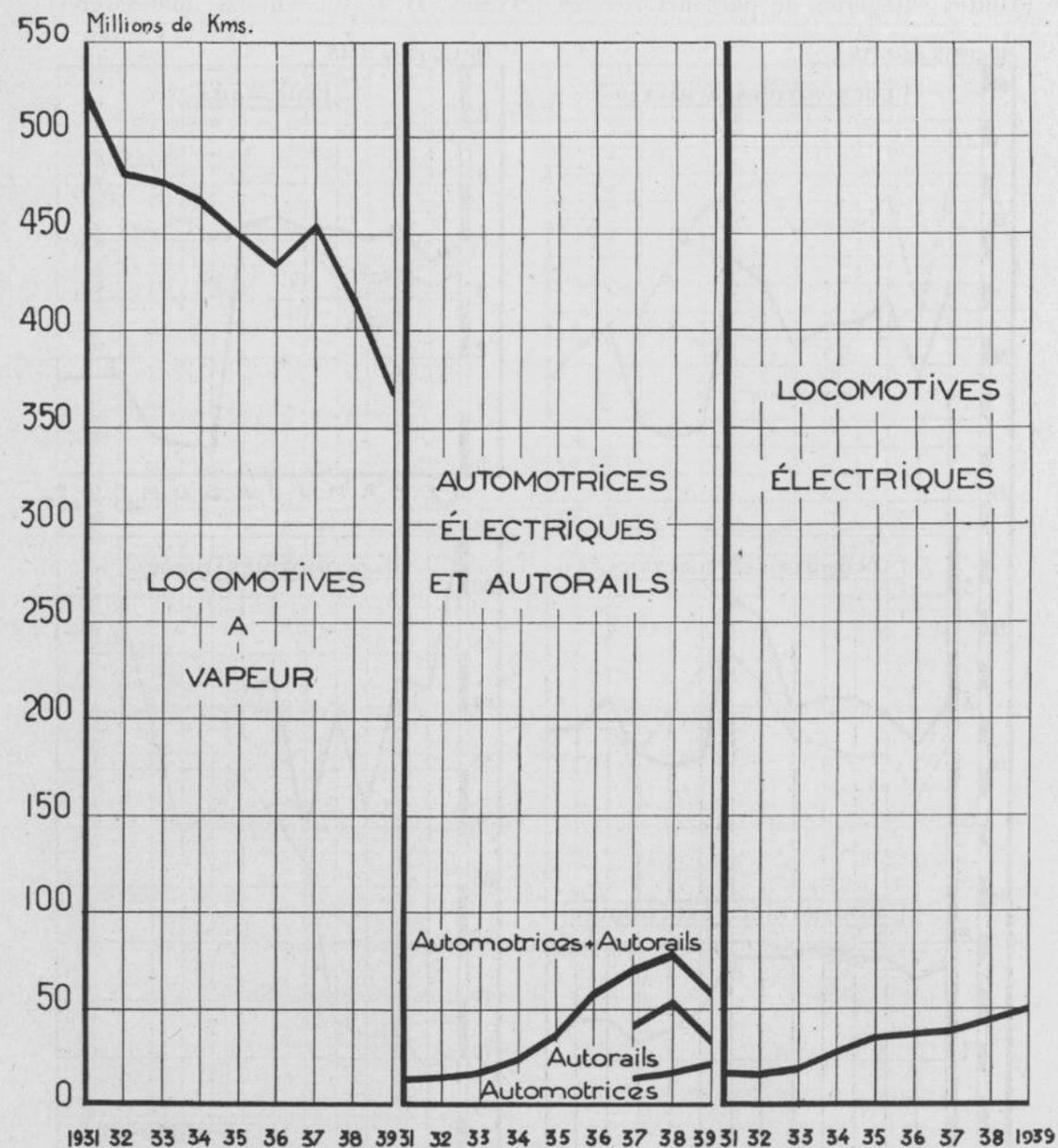
PARCOURS MACHINES PAR MODE DE TRACTION

(Toutes catégories de parcours réunies : Trains, H. L. P., renforts, manœuvres)



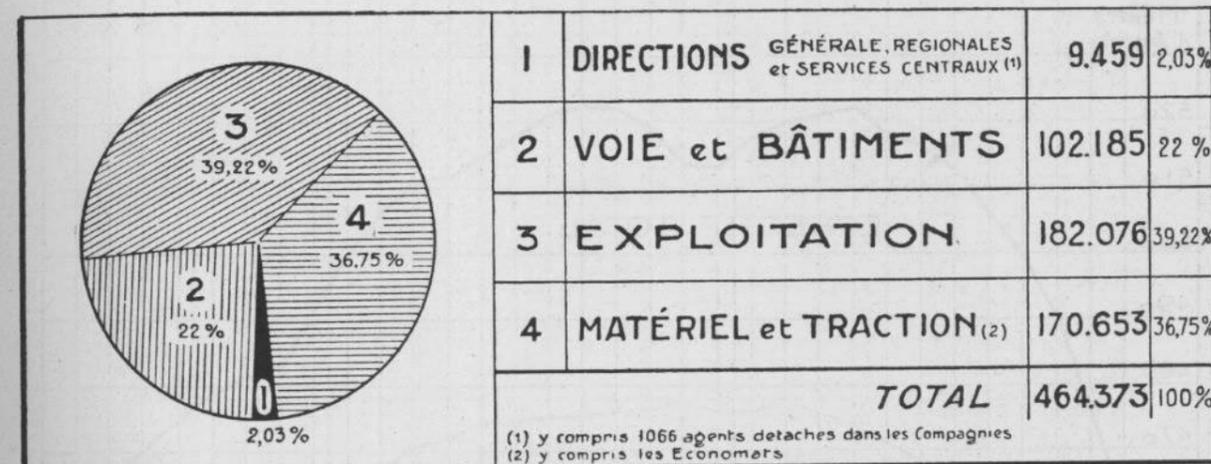
Les parcours des mois de septembre à décembre 1939 ne sont qu'approximatifs.

Graphique 226
(35)
PARCOURS DU MATÉRIEL MOTEUR
1931 à 1939



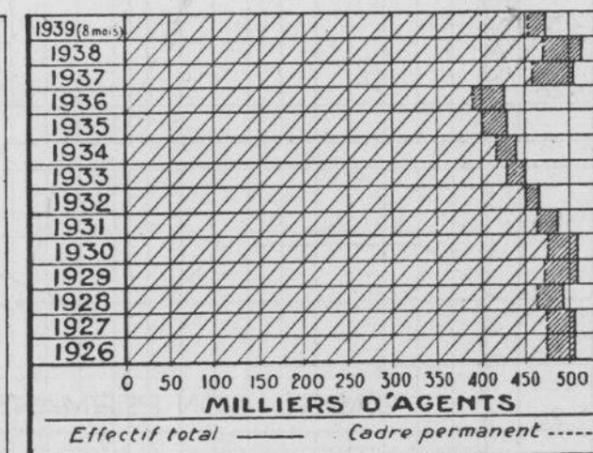
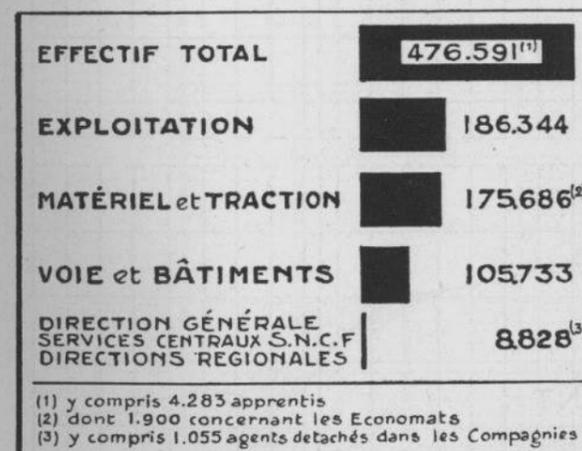
Ce graphique montre une chute régulière des parcours des machines à vapeur, à rapprocher des parcours croissants des automotrices électriques et des locomotives électriques.
La réduction des parcours autorails en 1939 est due à la réduction de l'ensemble des parcours voyageurs avant et depuis la guerre.

Graphique 300
(42)
RÉPARTITION DU PERSONNEL
entre les Grands Services au 31 août 1939
(Cadre permanent et non permanent.)



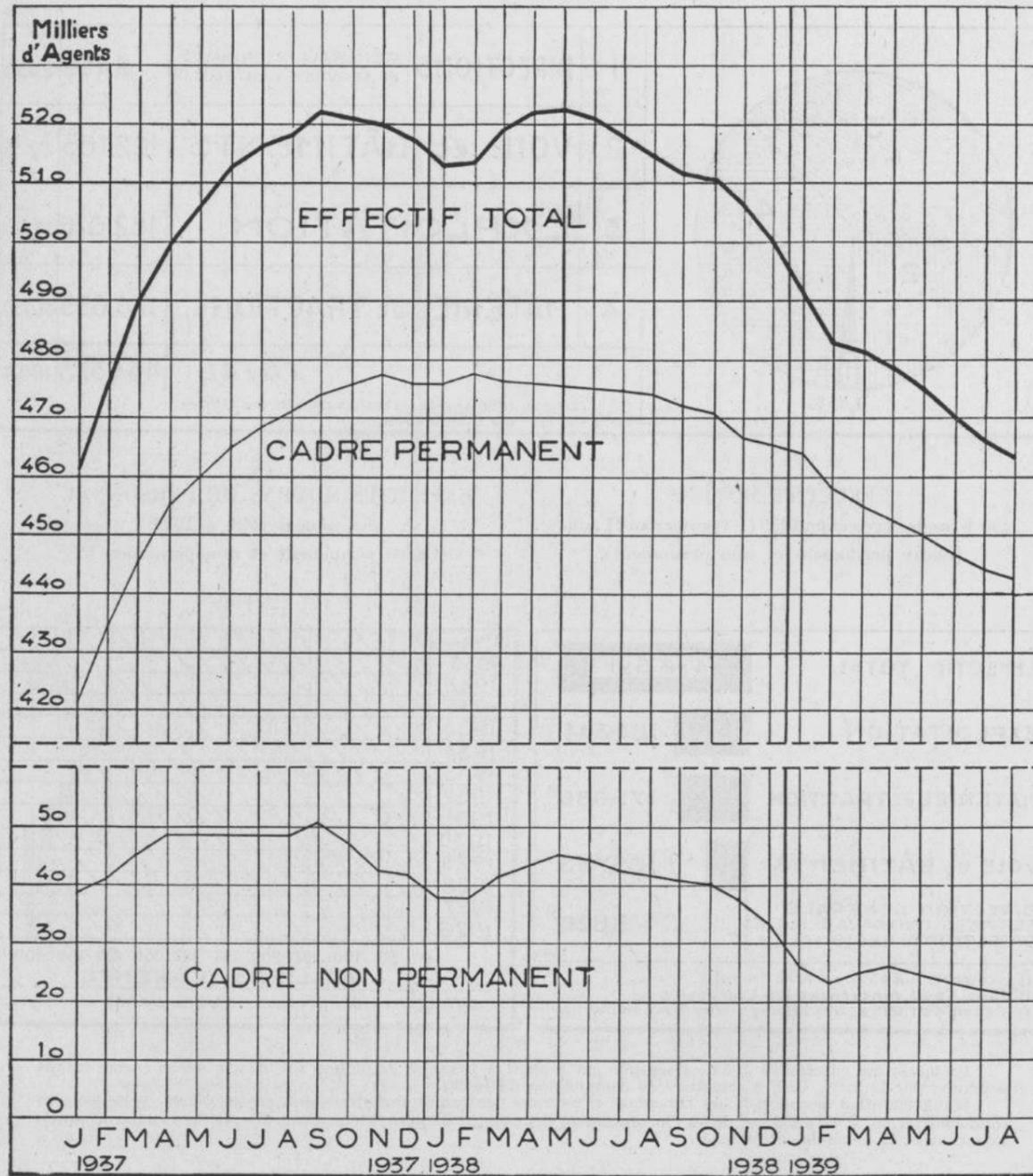
EFFECTIFS MOYENS
par Grands Services en 1939 (1^{er} janvier au 31 août)
(Cadre permanent et non permanent).

EFFECTIFS MOYENS DE PERSONNEL
des années 1926 à 1939
(Cadre permanent et non permanent).

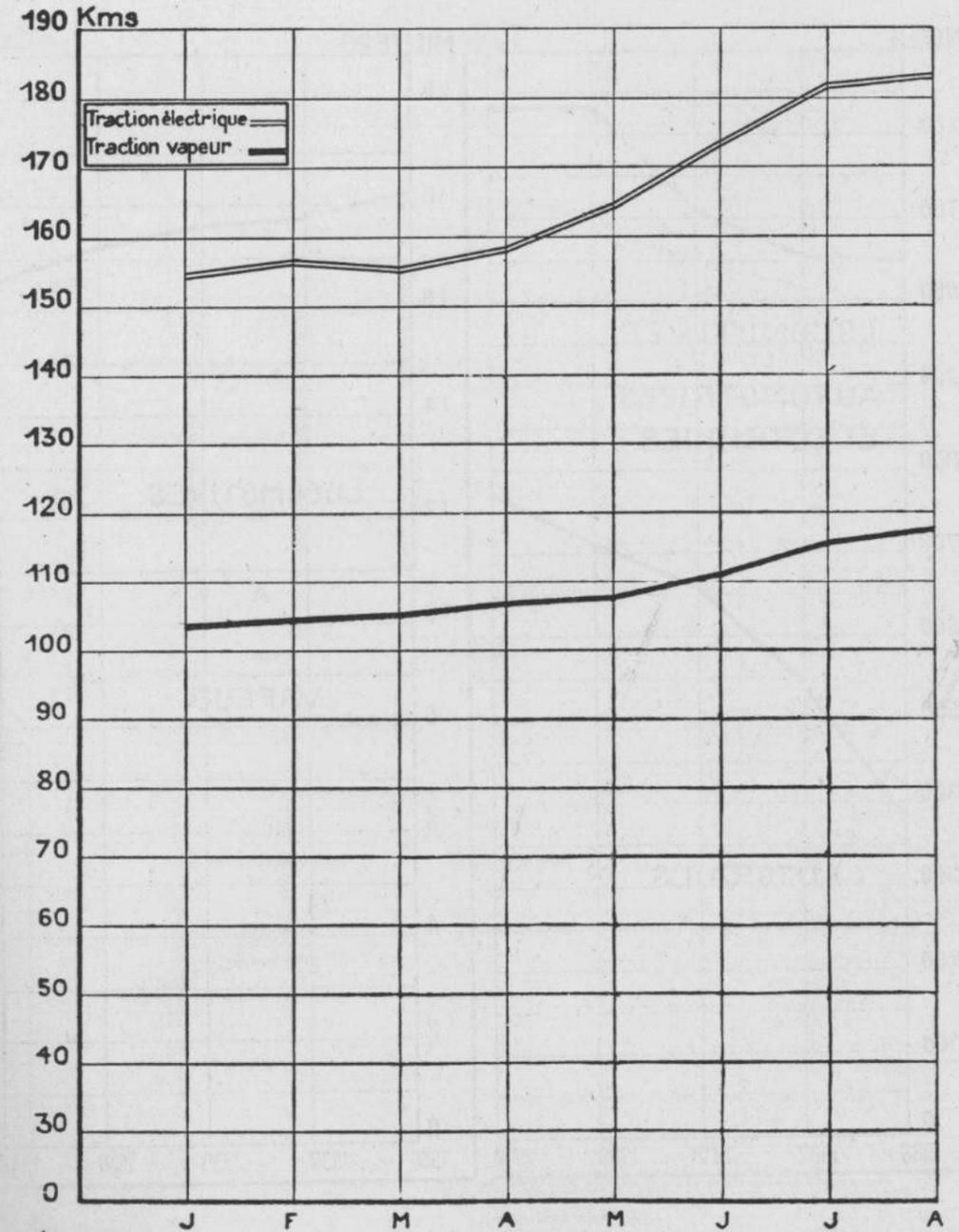


La baisse des effectifs en 1939 est sensible par rapport à 1938. Le graphique 301 montre mieux encore l'effort poursuivi par la S. N. C. F. en matière de compression d'effectifs.
L'augmentation des effectifs des Directions et Services Centraux qui représentent, en 1939, 2,03 % de l'effectif total contre 1,69 % en 1938, est due à l'incorporation des effectifs d'approvisionnement dans le Service des Approvisionnements, Commandes et Marchés.

Graphique 301
 (43)
 EFFECTIFS DE PERSONNEL
 en 1937-1938 et 1939 (janvier à août)
 (En fin de mois).

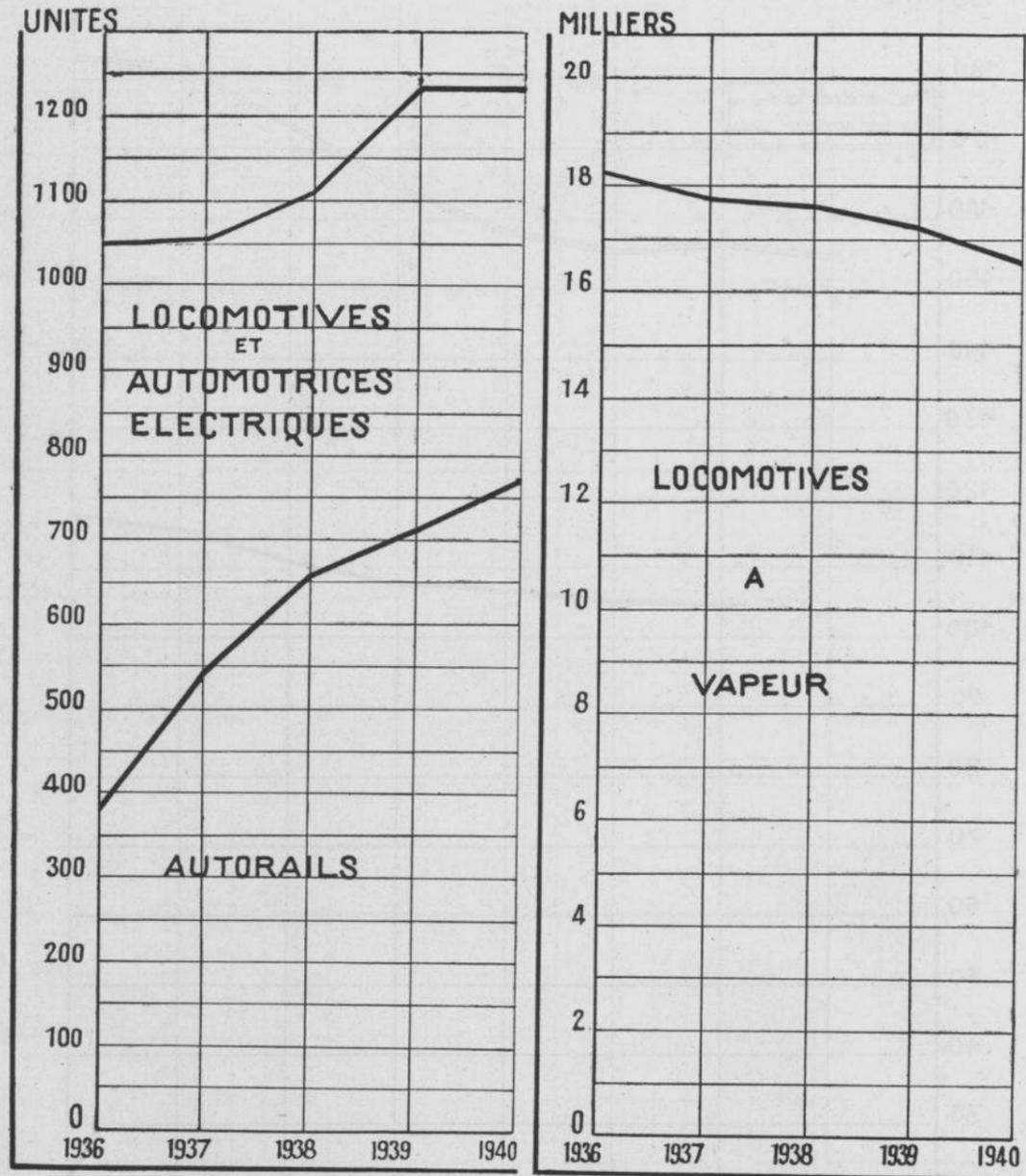


Graphique 310
 RENDEMENT DU PERSONNEL DE CONDUITE
 Parcours journalier moyen réel par équipe de route
 (Service régulier et service facultatif.)
 Année 1939



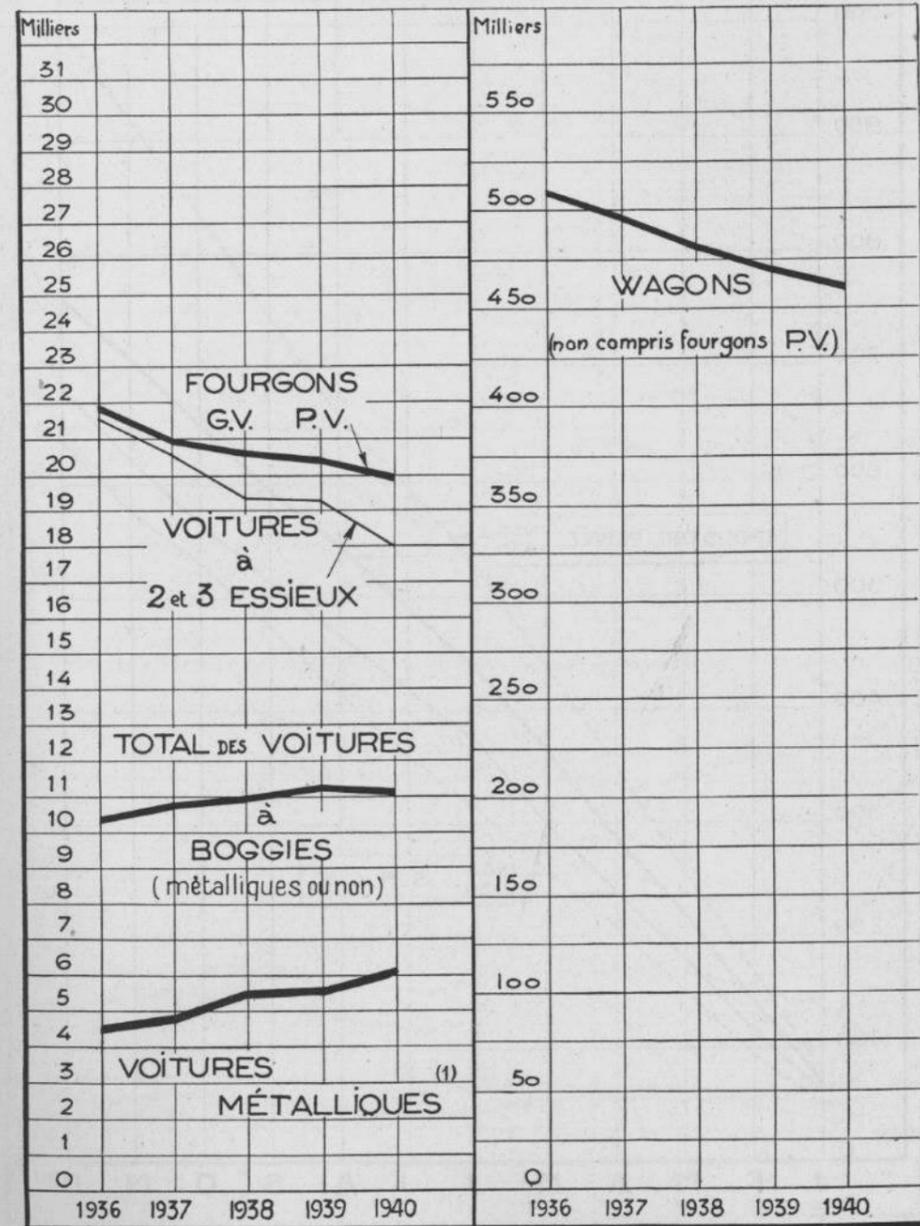
Graphique 320
(40)

EFFECTIFS TOTAUX DU PARC DU MATÉRIEL DE TRACTION
au 1^{er} janvier de chaque année 1936-1937-1938-1939-1940



Graphique 321
(41)
EFFECTIF DU MATÉRIEL DE TRANSPORT

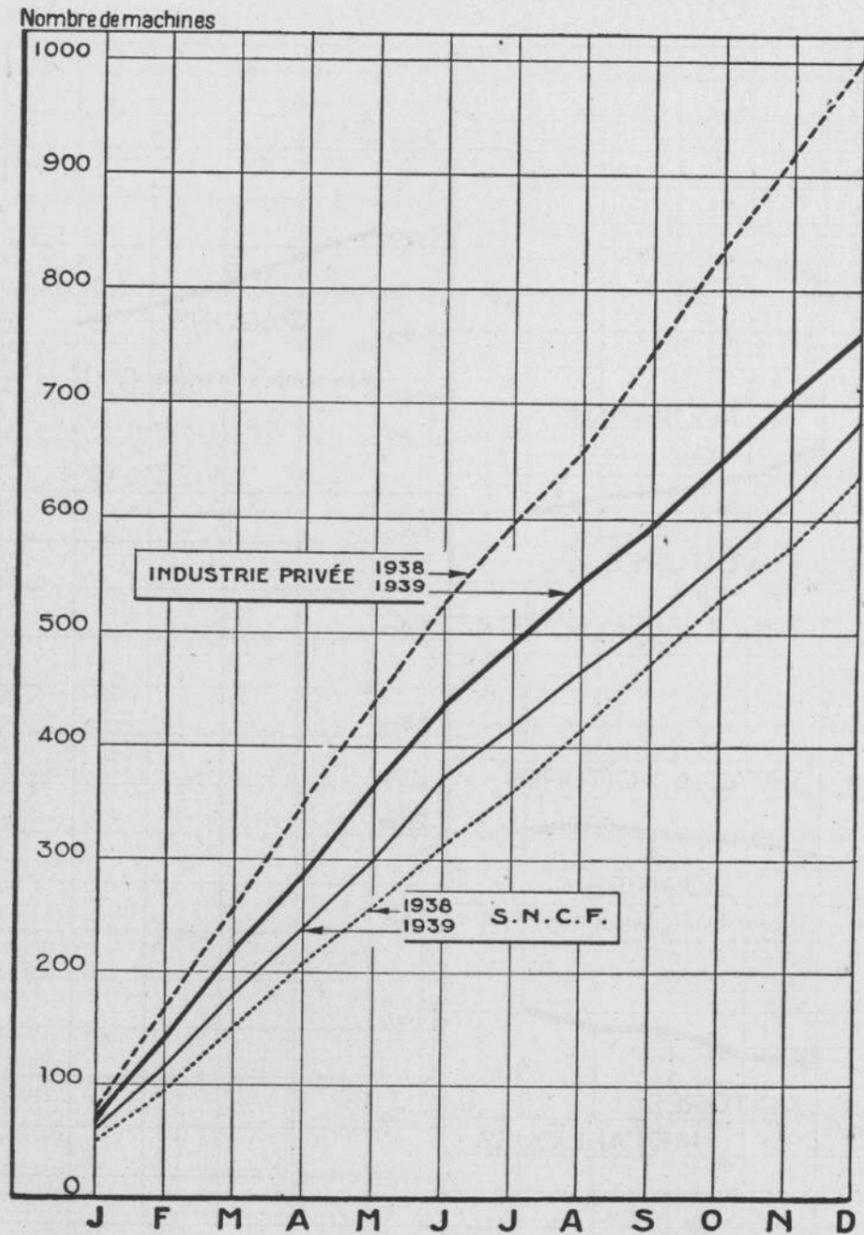
au Parc Commercial
au 1^{er} janvier de chaque année 1936-1937-1938-1939-1940



(1) Le diagramme des voitures métalliques comprend les voitures métallisées.

Graphique 322

MACHINES SORTIES DE GRANDE RÉPARATION DES ATELIERS
DE LA S. N. C. F. ET DE L'INDUSTRIE PRIVÉE

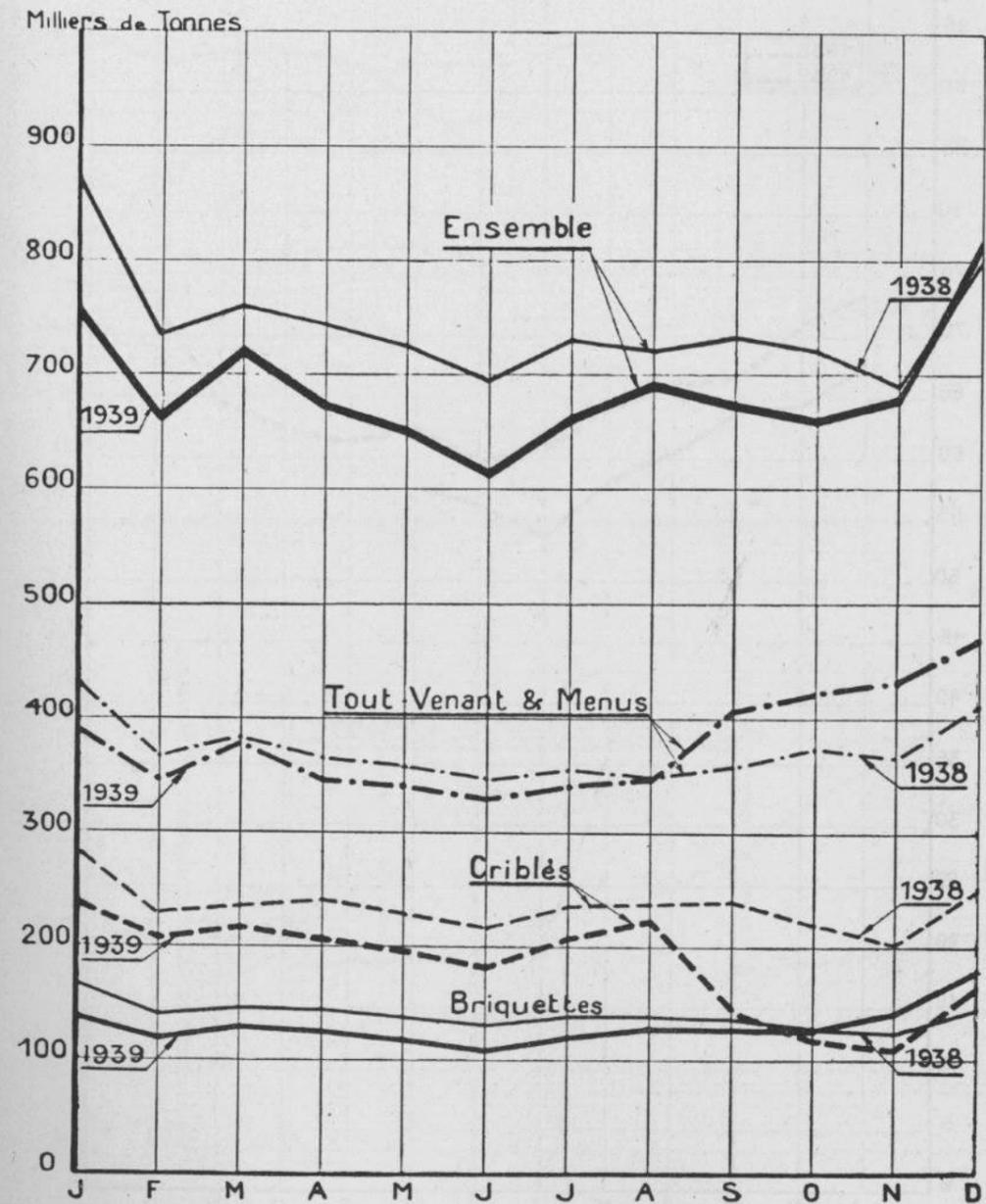


Graphique 340

(47)

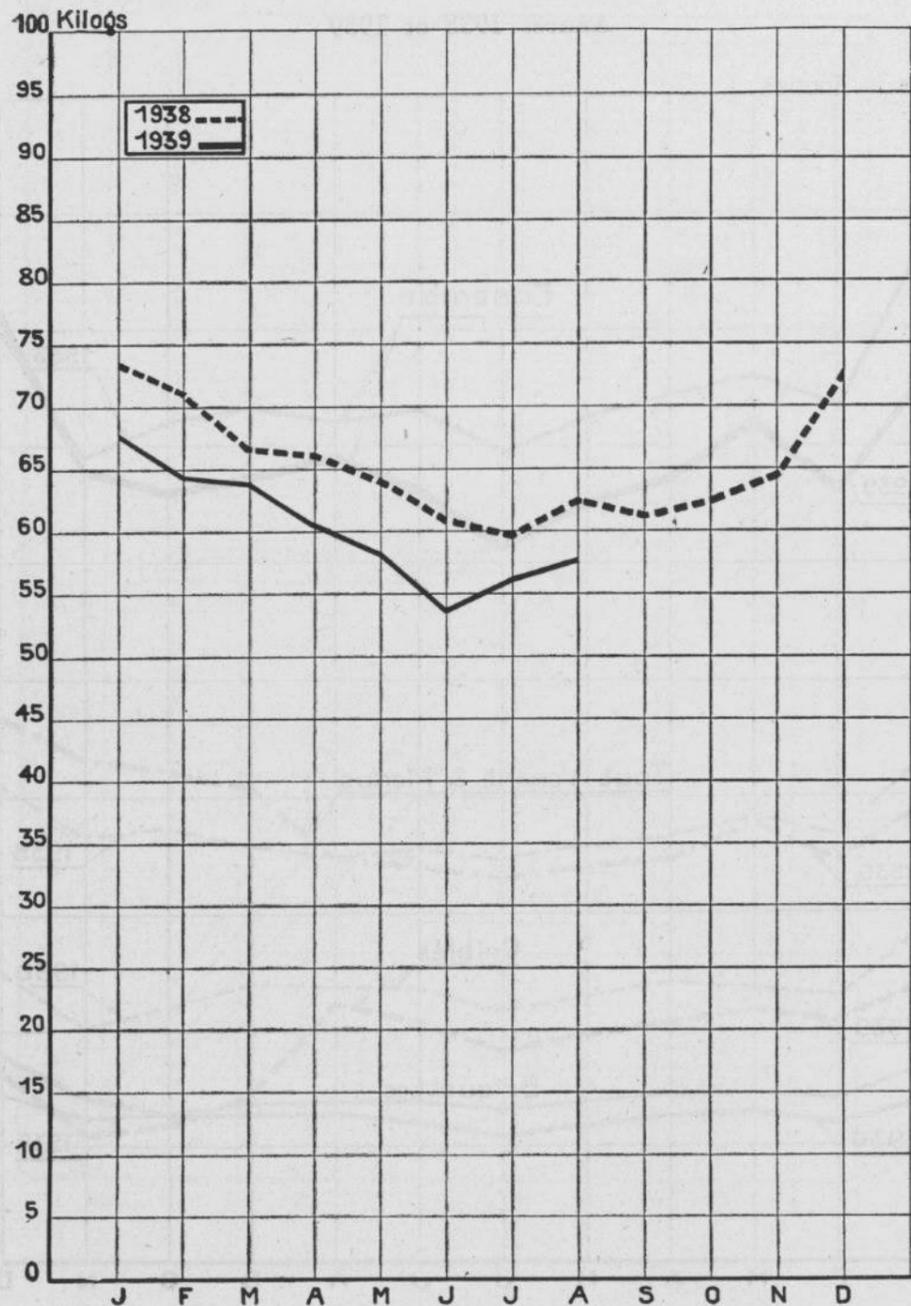
CONSOMMATION MENSUELLE DE COMBUSTIBLES SOLIDES
DESTINÉS A LA TRACTION

Années 1938 et 1939



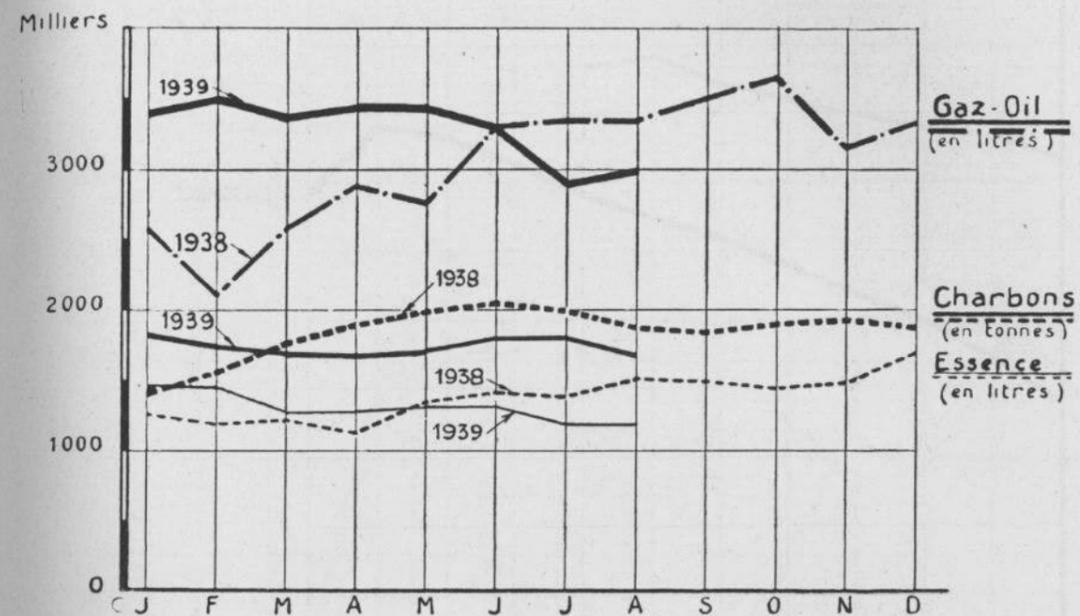
Graphique 341
(39)

CONSOMMATION DE CHARBON
par 1.000 tonnes-km. remorquées

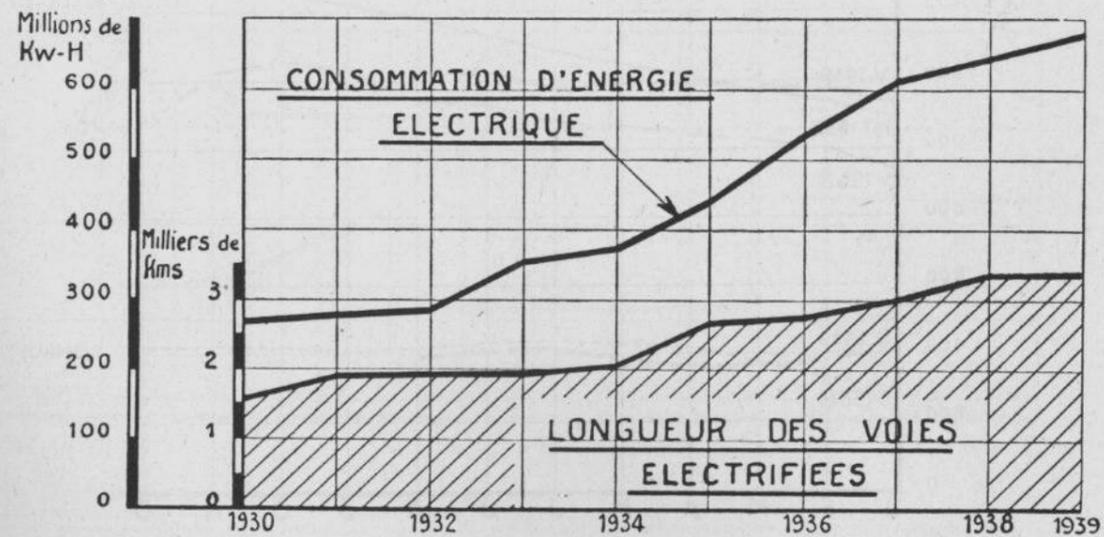


Graphique 342
(48)

STOCKS MENSUELS 1939

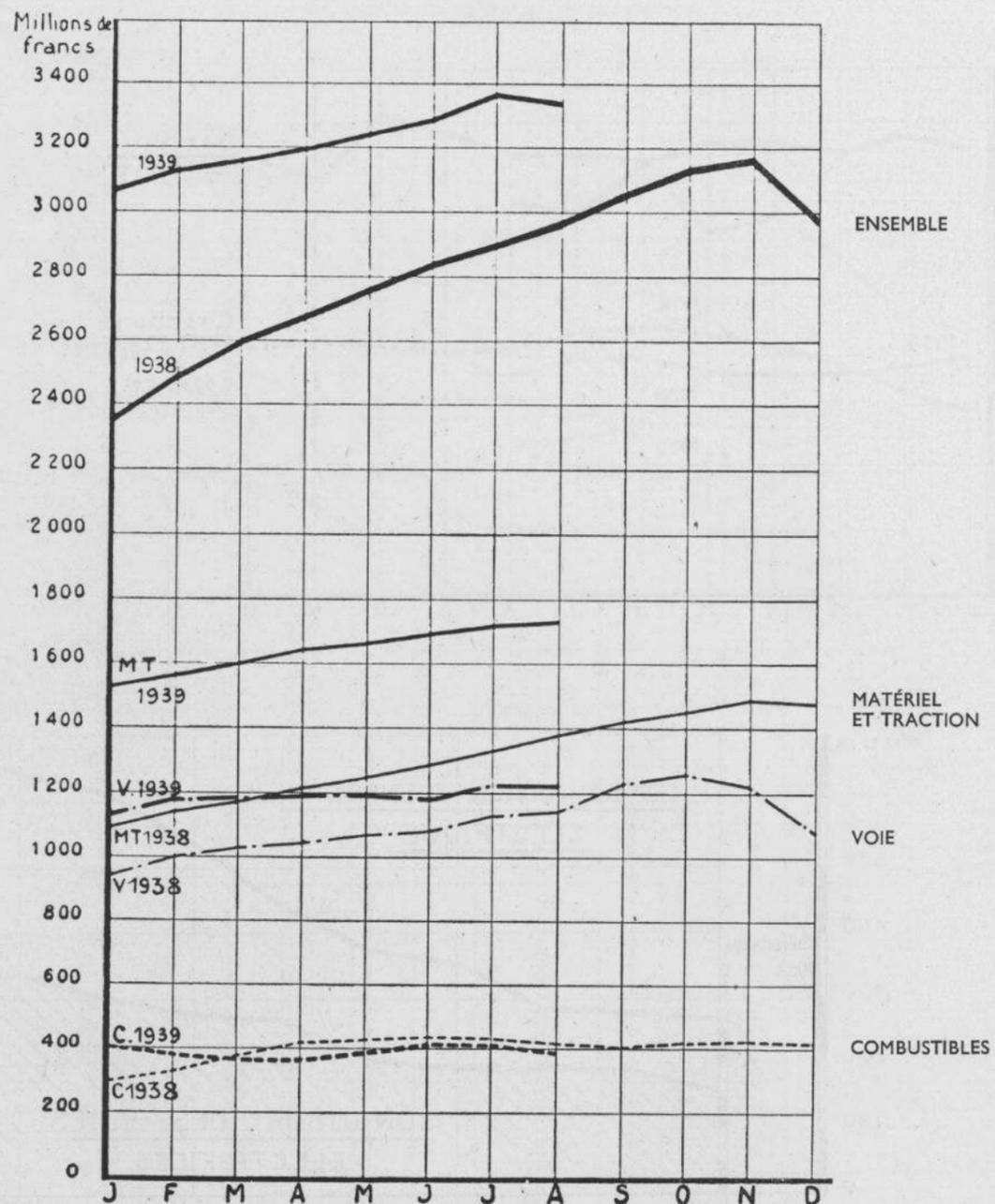


Graphique montrant de deux façons différentes, le développement de l'électrification.



Graphique 343
(45)

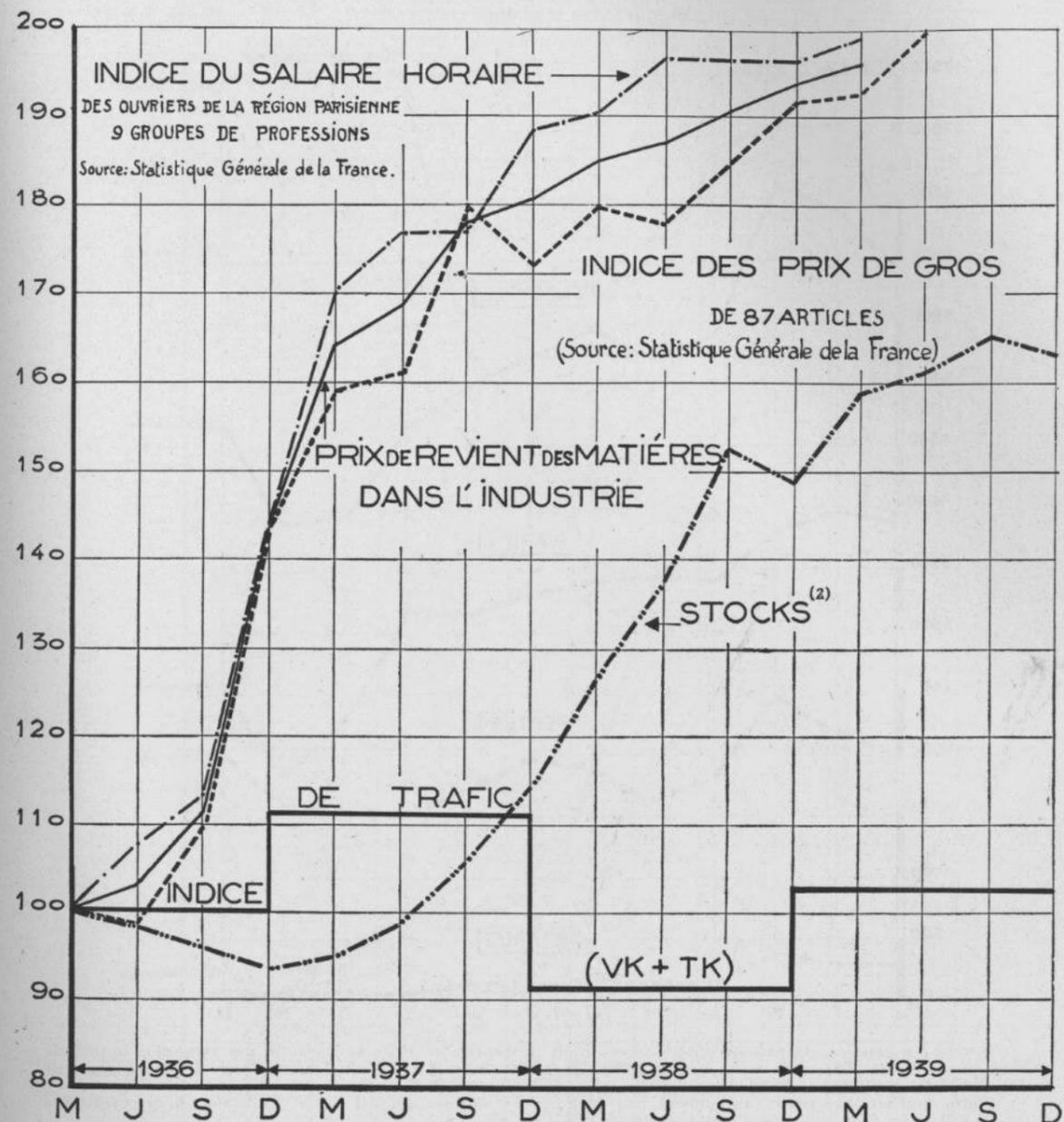
MONTANT DES APPROVISIONNEMENTS EN 1938 ET 1939



Le graphique suivant permet d'interpréter le diagramme supérieur.

Graphique 344
(46)

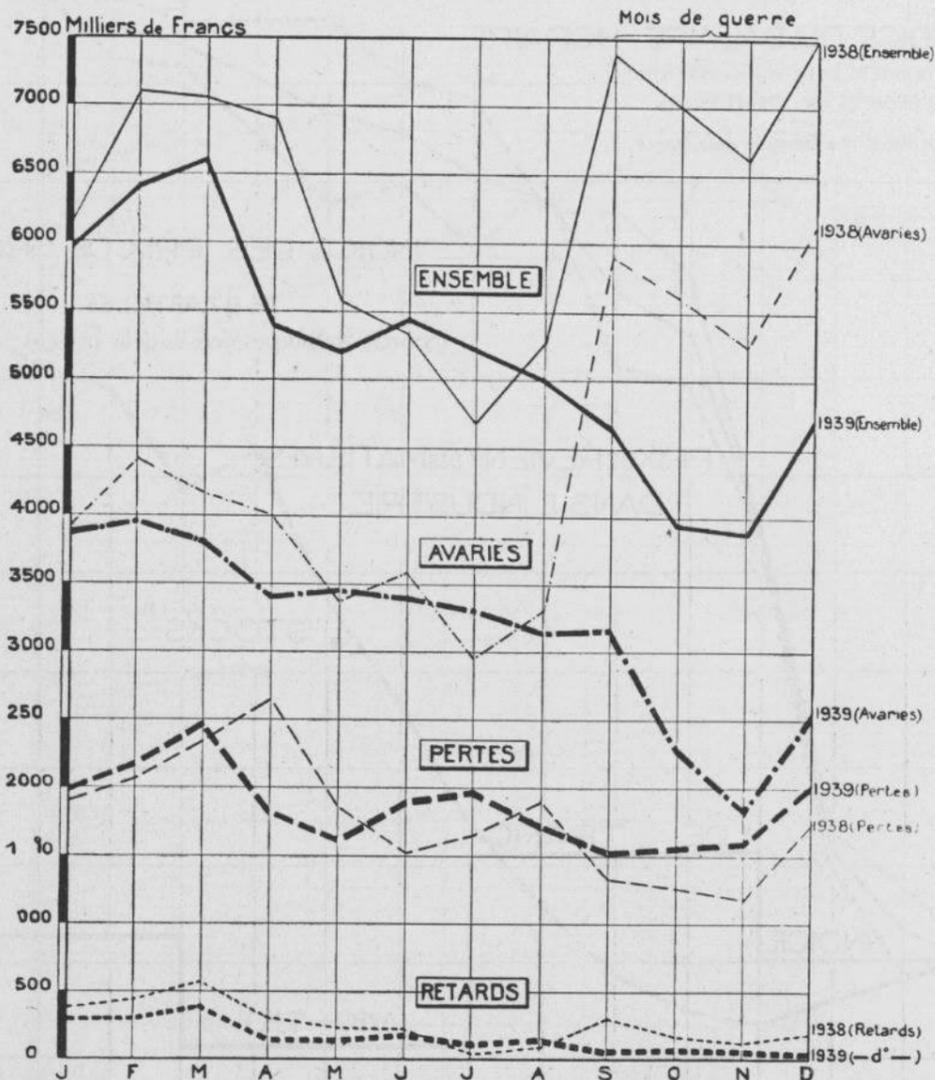
INDICE⁽¹⁾ DE LA VALEUR DES APPROVISIONNEMENTS
ET INDICES⁽¹⁾ DES VARIABLES ÉCONOMIQUES DONT IL DÉPEND
1936-1937-1938-1939



(1) En fin de trimestre.
(2) Combustibles exclus.
On voit sur ce graphique que l'indice de nos stocks (combustibles exclus), pour un trafic redevenu en 1939 très voisin de celui de 1938, reste, malgré tout, inférieur à l'indice des prix de revient dont il dépend.

Graphique 400
(17)

INDEMNITÉS PAYÉES
POUR PERTES, AVARIES, RETARDS DE MARCHANDISES
(Montant des indemnités payées)



En ce qui concerne la période antérieure au mois de Septembre 1939, on constate par rapport à la période correspondante de 1938, une régression de 2.620.175 fr. du chiffre total des indemnités payées qui est passé de 48.139.164 fr. en 1938 à 45.518.989 fr. en 1939, soit une diminution de 5,40 %.

Cette amélioration porte, notamment, sur le poste « Avaries » qui est passé de 29.802.883 fr. en 1938 à 28.442.299 fr. en 1939, soit une diminution de 4,6 %.

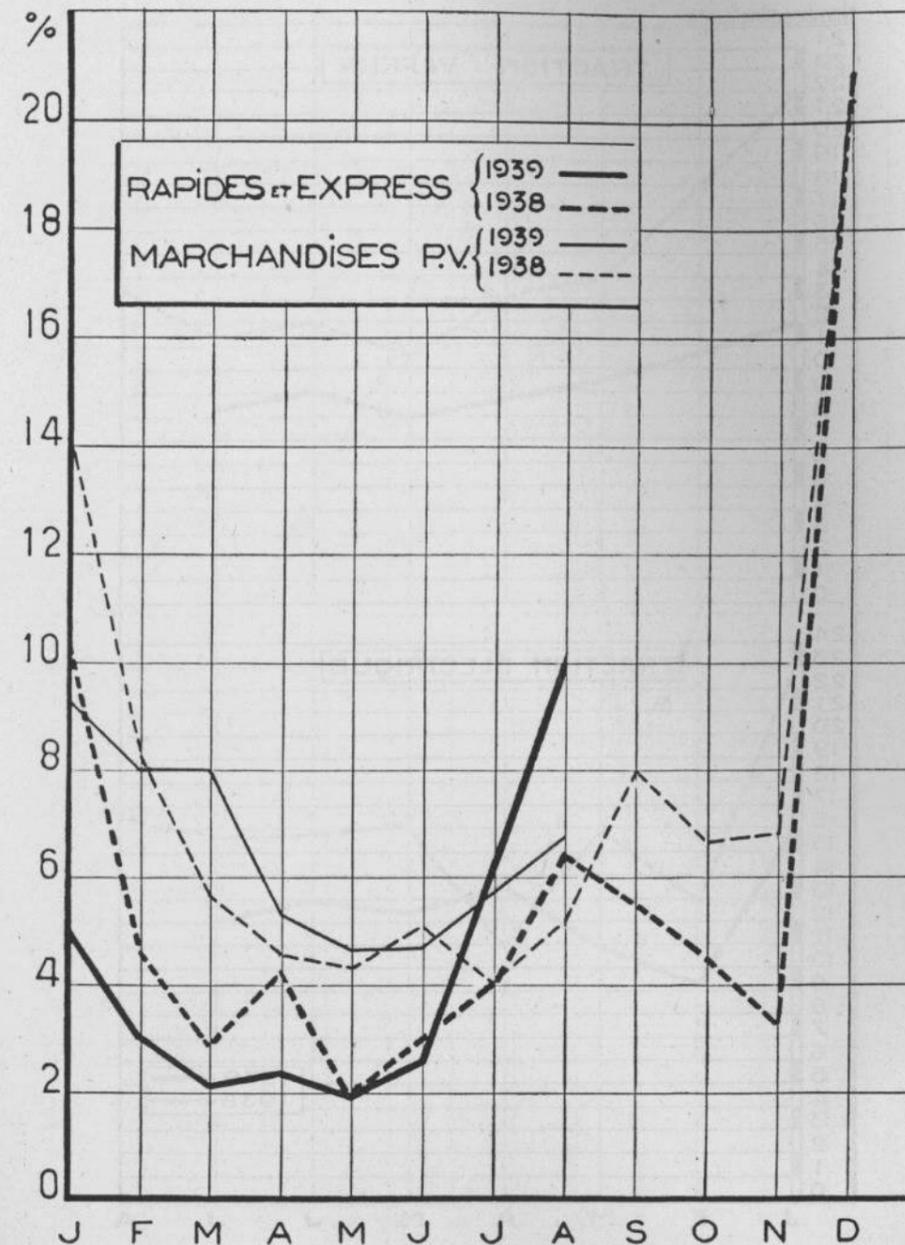
Nous enregistrons donc les premiers effets de l'organisation méthodique de la « Prévention des avaries » que notre Service Commercial et celui du Mouvement ont établi en commun.

Pendant la période des hostilités, le montant total des indemnités a été de 17.324.380 fr. en 1939, contre 29.240.012 fr. en 1938, soit une différence en moins de 11.915.632 fr. ou 40,75 %.

Graphique 410
(38)

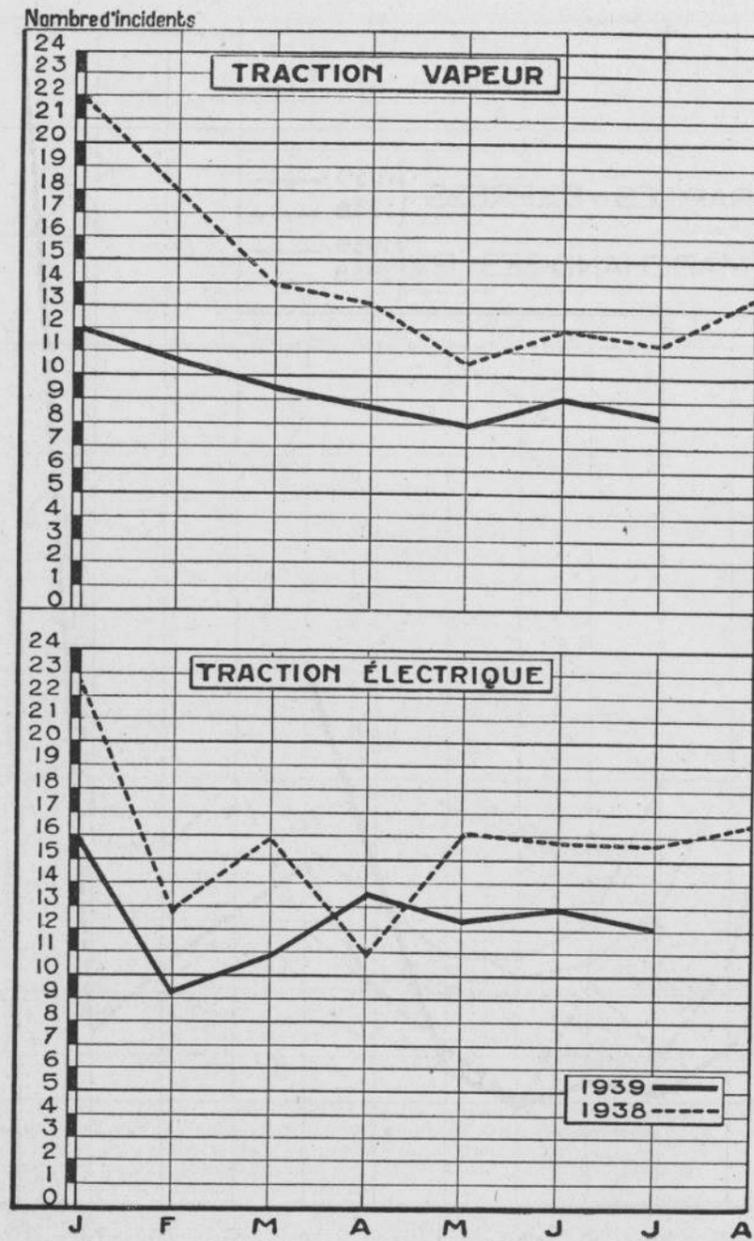
RETARDS DES TRAINS

Rapides et express : % des trains en retard de 15' au moins au terminus
Marchandises P. V. : % des trains en retard de plus de 30 % au terminus



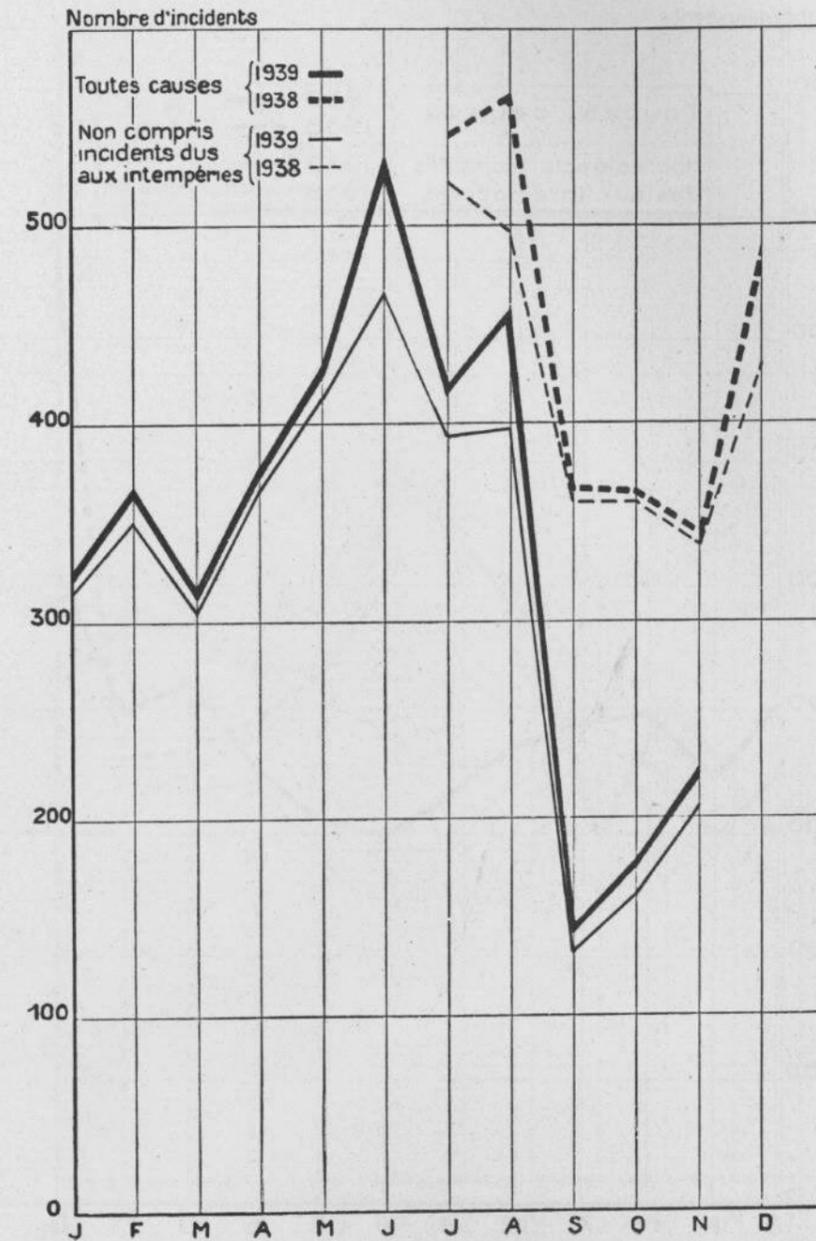
Graphique 420

DÉTRESSES ET DEMANDES DE RÉSERVE PAR 1.000.000 KM.



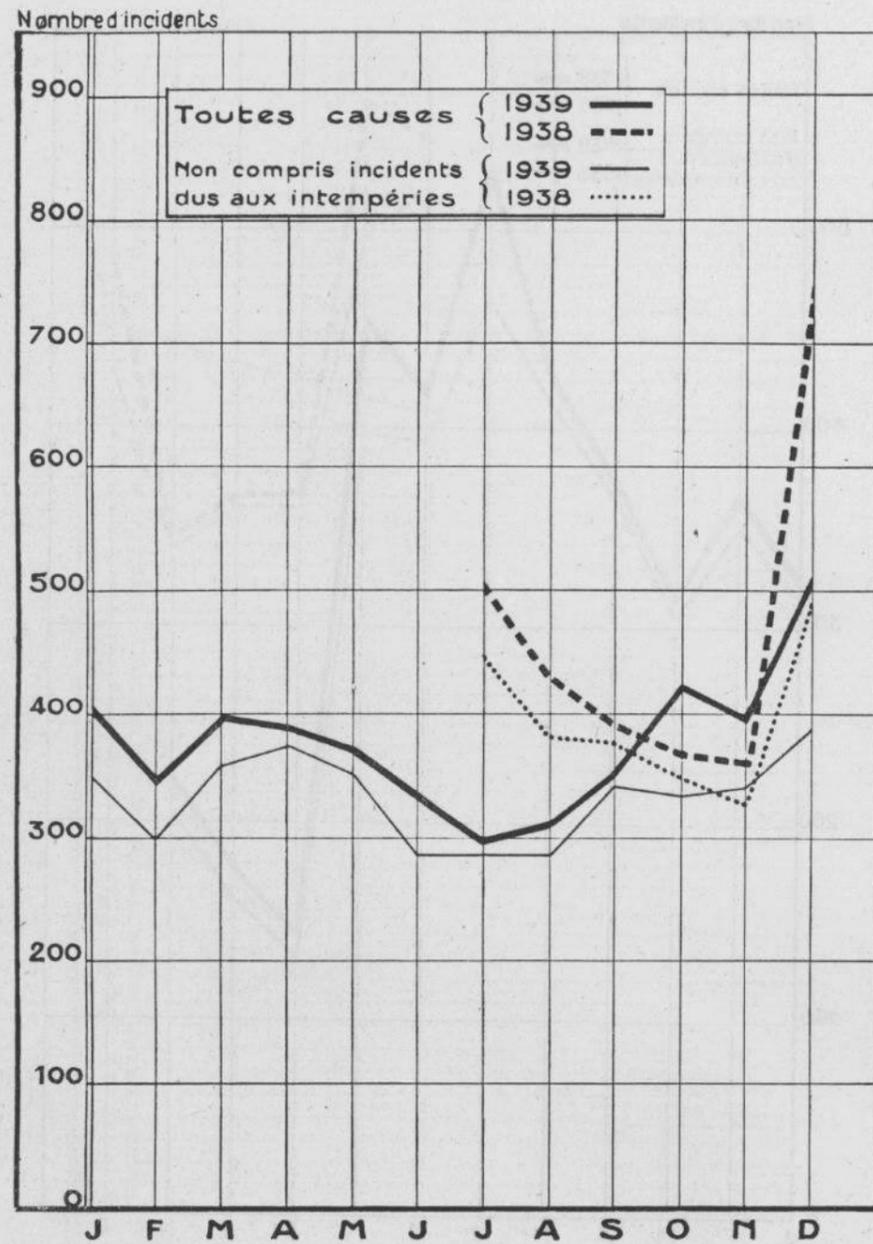
Graphique 440

INCIDENTS DE MAUVAIS FONCTIONNEMENT DU BLOCK AUTOMATIQUE à signaux lumineux



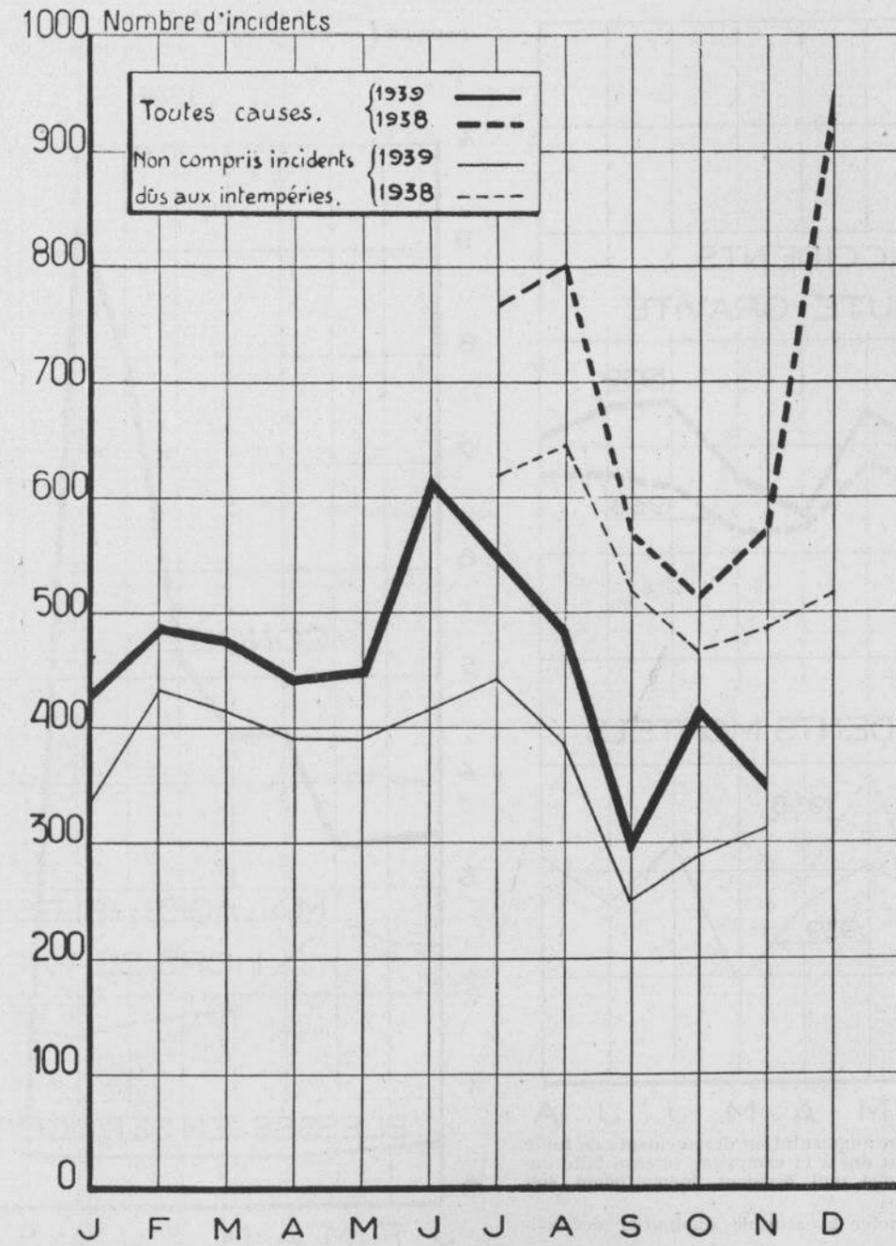
Graphique 441

INCIDENTS DE MAUVAIS FONCTIONNEMENT DU BLOCK MÉCANIQUE
sans pédale électromécanique et sans circuit de voie



Graphique 442

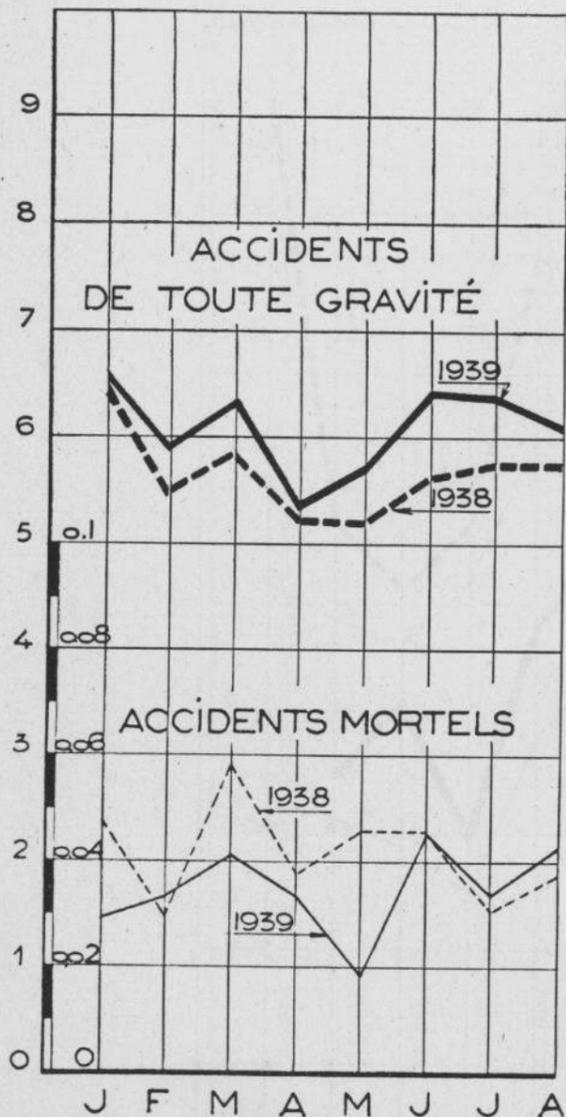
INCIDENTS D'ANNONCES AUX P. N.



Graphique 450
(44)

ACCIDENTS DU TRAVAIL
1938-1939

Nombre d'accidents
pour 1000 agents.

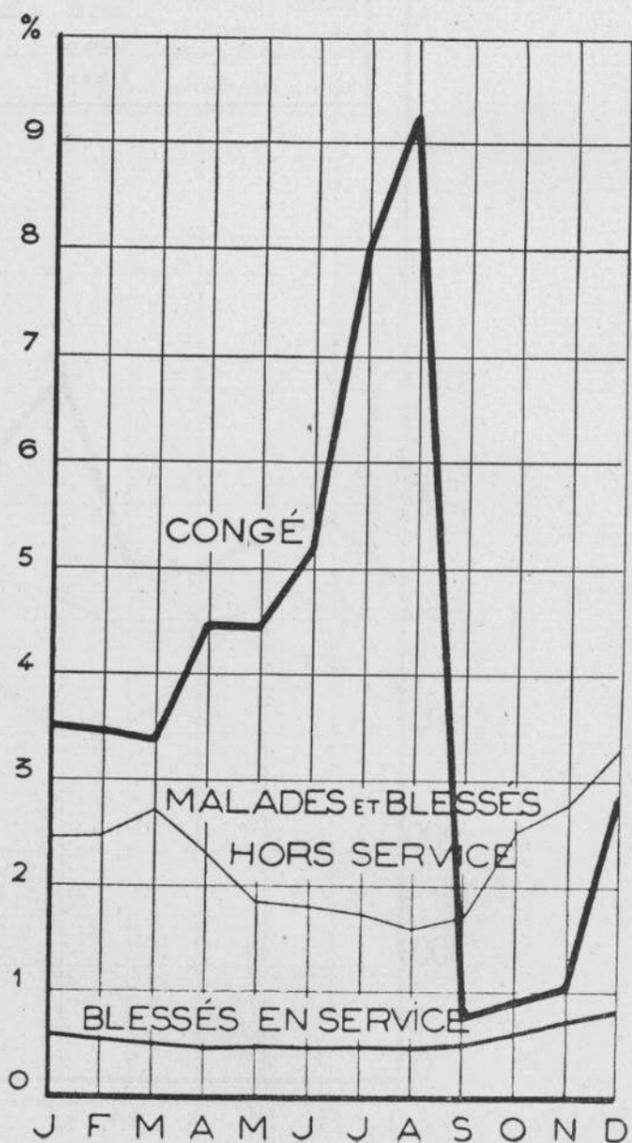


On constate une légère augmentation des accidents de toute gravité déclarés ; elle est due à la campagne intense faite auprès des agents pour que tout accident, même bénin, soit déclaré.
Par contre, on peut noter une sensible diminution des accidents mortels.

POURCENTAGE
DES AGENTS INDISPONIBLES
par rapport à l'effectif total

$$\text{Formule } \left(\frac{\text{nombre mensuel de journées d'indisponibilité} \times 100}{\text{effectif} \times \text{nombre de jours du mois.}} \right)$$

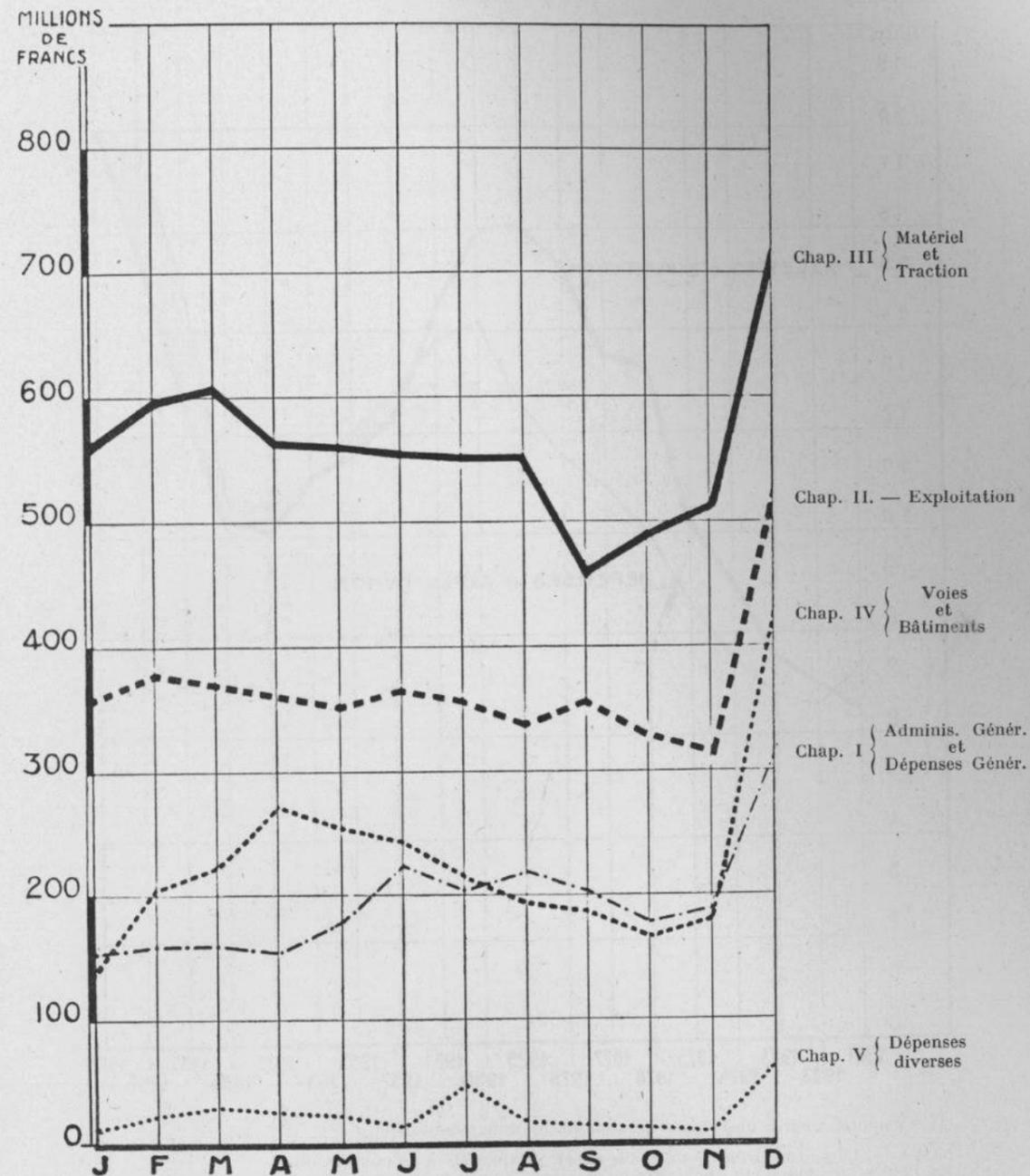
1939



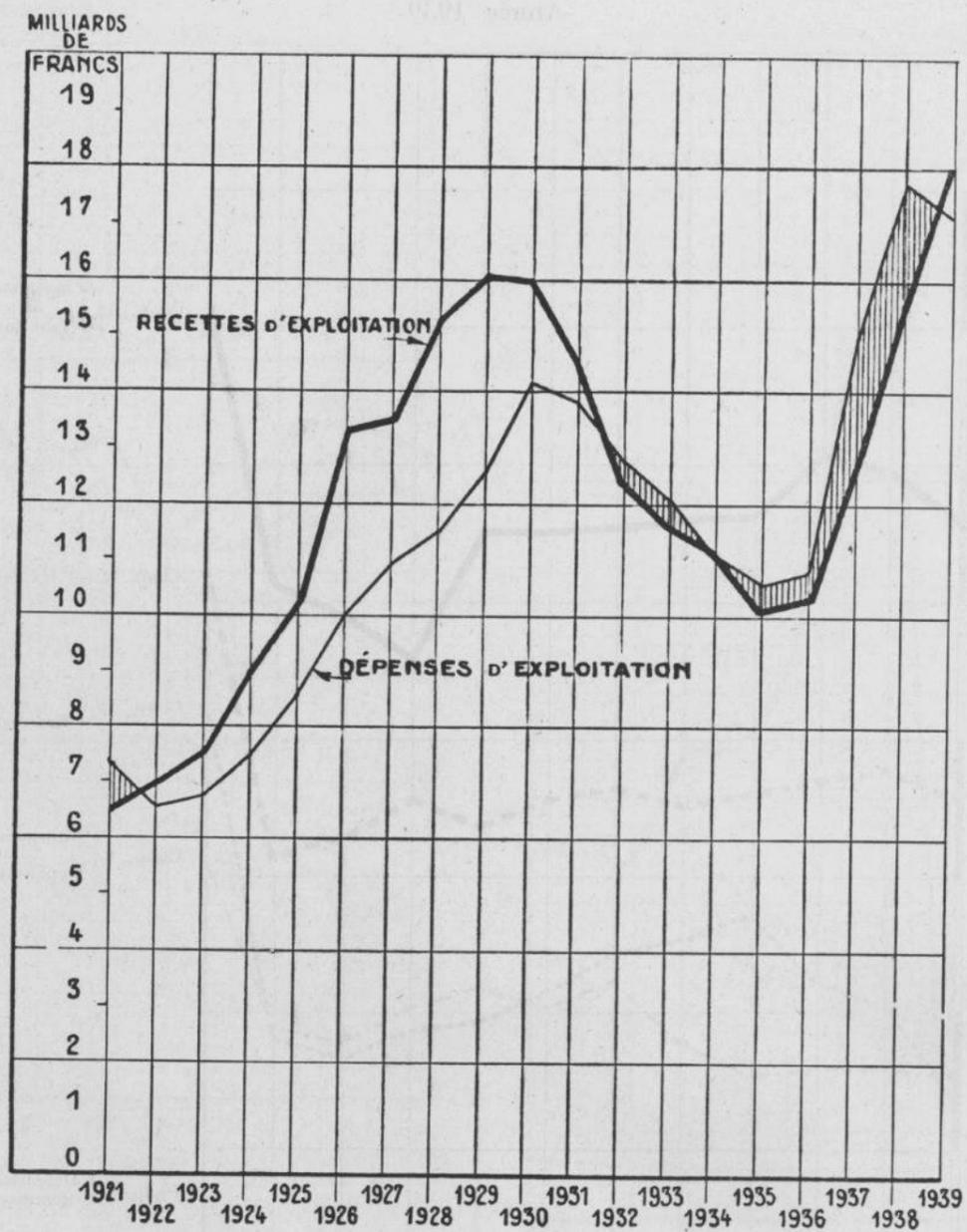
Résultats financiers.

Graphique 500
(50)

DÉPENSES D'EXPLOITATION MENSUELLES (Chapitres I à V)
Année 1939



Graphique 510
(49)
RECETTES ET DÉPENSES (1) D'EXPLOITATION
de 1921 à 1939



CARTE

(1) Y compris, à partir de 1938, la dotation du fond de renouvellement.

NOTA. — La partie hachurée indique le déficit d'exploitation proprement dit.
En 1939 le graphique fait apparaître un excédent (780 M) qui a servi à couvrir les prélèvements prévus aux paragraphes Bb, Bd, Be, Bf et Bg de l'art. 21 de la Convention du 31 août 1937.

LIGNES COORDONNÉES (Service des voyageurs)

à la date du 1^{er} septembre 1939

C. 1

