

SOSLM 8616

241

(1941, 1949)

Conditions d'exploitation de la flotte charbonnière S.N.C.F.
par la Société Nationale d'Affrètement (S.N.A.).-

C.A.	8.10.41	20	VIII
C.M.	27.10.41		
C.A.	19. 1.49	12	III 8°
C.A.	16. 2.49	12	III 1°
C.M.	25. 2.49		

V. D. 241 : Nouveau régime d'exploitation de la flotte charbonnière.-

SOCIETE ANONYME DE GERANCE et D'ARMEMENT

M.M. PEYRONNET, Albert, Président H^{re}
MASSET, Eugène, Président H^{re}

Conseil d'Administration

M.M. PASTEAU, Michel, Président
BOURGEOIS, André, Vice-Président
MORY, Georges, Vice-Président

SIGMANN, Pierre, Administrateur Directeur
Général

BIJARD, René

DEMON, Roger

DUPONT FERRIER, Pierre

KIRK, Gregers

MASSET, Jean

POMPIDOU, Georges

PORCHE, Alfred

ROTHSCHILD, Guy de

(Extrait de l'annuaire CHAIX 1959)

SOCIETE ANONYME DE GERANCE et D'ARMEMENT

M.M. PEYRONNET, Albert, Président H^{re}
MASSET, Eugène, Président H^{re}

Conseil d'Administration

M.M. PASTEAU, Michel, Président
BOURGEOIS, André, Vice-Président
MORY, Georges, Vice-Président

SIGMANN, Pierre, Administrateur Directeur
Général

BIJARD, René

DEMON, Roger

DUPONT FERRIER, Pierre

KIRK, Gregers

MASSET, Jean

POMPIDOU, Georges

PORCHE, Alfred

ROTHSCHILD, Guy de

(Extrait de l'annuaire CHAIX 1959)

COMMISSION DES MARCHES DES CHEMINS DE FER

-:-:-:-

séance du 25 février 1949

- 6 -

16°Ouest/6577

Exploitation de la flotte charbonnière de la SNCF
(n°3391)

Rapporteur: M. ARDANT

Le Rapporteur expose que ce dossier concerne un projet de traité avec la Société Nationale d'Affrètements pour l'exploitation, à partir du 1er janvier 1949, de la flotte charbonnière de la S.N.C.F.

M. ARDANT précise les principales dispositions de ce projet de traité et notamment les conditions financières.

Il fait connaître que des éléments complémentaires d'appréciation lui ont été fournis, que la S.N.C.F. effectue des vérifications sur la comptabilité et il ne s'oppose pas dès lors à l'approbation.

La Commission émet un avis favorable.

16 février 1949

241

Extrait du P.V. de la Séance du Conseil d'Administration
du 16 février 1949

QUESTION III - Marchés et Commandes

- 1°) Traité avec la Société Nationale d'Affrètement
(S.N.A.) pour l'exploitation de la flotte char-
bonnière S.N.C.F.

p.12

M. de LAVIT souligne que l'examen de ce projet de traité suppose que le Conseil d'Administration, suivant l'avis exprimé par M. BLUM-PICARD à la suite de l'exposé de M. le Directeur Général sur l'Armement de la S.N.C.F., entend que cette dernière conserve sa flotte charbonnière, sans préjuger des décisions qui pourraient être prises en ce qui concerne ses autres navires.

.....

L'objet de ce traité est d'ailleurs réduit, puisqu'il porte sur la seule exploitation technique de la flotte charbonnière de la S.N.C.F. qui comprend 13 navires et un liberty-ship remis en gérance par l'Etat : cette mission serait confiée à une petite société d'affrètements spécialisée dans cette tâche.

Il n'a pas échappé au Comité des Marchés que, si elle disposait du personnel nécessaire, la S.N.C.F. pourrait vraisemblablement assurer elle-même ce service et que l'état de choses actuel n'est peut-être qu'une étape sur la voie de la gestion directe. Il n'en est pas moins vrai qu'en ce qui concerne cette flotte charbonnière, des difficultés subsistent qui concernent, notamment, la recherche du fret de retour et qui conduiraient à la constitution d'un personnel spécialisé. La nécessité d'utiliser pendant leurs voyages de retour les navires qui ont transporté du charbon entraîne un travail de prospection dans les ports français ou africains : la S.N.A., filiale de la Cie P.L.M., est particulièrement qualifiée pour accomplir ce travail; elle assure, en effet, depuis fort longtemps, des transports de charbon pour le compte du chemin de fer, de sorte que les problèmes qu'ils posent lui sont familiers.

Du fait de sa minime importance - elle ne gère en propre que 3 navires - cette Société constitue un organisme docile sur lequel la S.N.C.F. est à même d'exercer une action constante de contrôle et de direction. Et, pour réduite qu'elle soit, sa flotte n'en représente pas moins un appoint de 25.000 T. très utile à la S.N.C.F. qui détient sur elle un droit de priorité à des conditions avantageuses.

La rémunération proposée en faveur de la S.N.A. comprend deux éléments :

- une indemnité mensuelle de 85.000 francs par navire, qui est réduite de moitié en cas d'immobilisation et dont la révision est liée aux variations du salaire du commis.

Cette indemnité représente la participation de la S.N.C.F. aux frais généraux de la Société : ceux-ci, de même que toute la comptabilité, peuvent faire l'objet d'un contrôle permanent.

- une commission égale à 2,50 % des frets nets encaissés des tiers et réduite de moitié pour tous les transports prioritaires, lesquels constituent aujourd'hui la plus grosse partie du fret.

En revanche, les transports exécutés pour le chemin de fer sur les navires de la Société bénéficient, non seulement d'un droit de priorité, mais encore d'une réduction de tarif qui, selon le tonnage, s'élève à 6, 8 ou 10 %. La S.N.C.F. a donc ainsi à sa disposition un supplément de tonnage appréciable à des conditions qui lui ont procuré, l'année dernière, une économie de l'ordre de 20 M. sur les tarifs officiels.

En conséquence, le Comité des Marchés ne voit pas d'inconvénient à ce que soit approuvé ce traité qui, passé pour 3 ans, peut se prolonger par tacite reconduction, sauf dénonciation avec préavis de 6 mois. Néanmoins, pour ménager encore mieux l'avenir, il a demandé qu'on ne laisse pas ce traité se

prolonger au delà d'une seconde période de 3 ans sans reconsidérer préalablement la situation et sans saisir à nouveau le Conseil d'Administration.

M. BLUM-PICARD, tout en s'excusant de s'écarter du sujet traité, aimerait connaître les conditions dans lesquelles l'A.T.I.C. facture à la S.N.C.F. les achats de charbon qu'elle effectue pour le compte de celle-ci. Il est vraisemblable que le prix du charbon rendu au port, tel qu'il est fixé par l'A.T.I.C., comporte, pour la part afférente aux frais de transports, une certaine marge bénéficiaire destinée à couvrir, non seulement les frais généraux de cet organisme, mais aussi ceux des importateurs de charbon. La S.N.C.F. aurait sans doute intérêt à reprendre ses achats directs, puisqu'elle ferait ainsi l'économie de cette marge. Or, si l'obligation de passer par l'intermédiaire de l'A.T.I.C. se justifiait jusqu'à présent par la pénurie mondiale de charbon, cette pénurie est sur le point de disparaître. Peut-être, dans ces conditions, serait-il utile que la S.N.C.F. prit position pour l'avenir, en demandant dès maintenant que lui soit rendue sa liberté d'achat sur le marché mondial.

M. LEMAIRE précise que, la S.N.C.F. assurant elle-même le transport de ses charbons, l'A.T.I.C. lui ristourne le prix de frêt normal, qui est d'ailleurs supérieur de 100 fr. par tonne au prix de revient de ce transport pour la S.N.C.F.

M. ARMAND ajoute que la S.N.C.F. aurait les moyens de revenir à ses errements antérieurs, mais qu'il lui a paru extrêmement délicat de prendre l'initiative de demander au Gouvernement le droit de se retirer d'un organisme institué par lui.

M. BLUM-PICARD, qui a provoqué la constitution de l'A.T.I.C., n'éprouve évidemment pas les mêmes scrupules. Il lui paraît naturel que, dès l'instant où il devient inutile et où il risque même de devenir néfaste, disparaisse un organisme qui, il faut bien le reconnaître, était indispensable en période de pénurie mondiale et peut-être même avantageux pour les utilisateurs tant qu'il n'était pas possible de revenir à la liberté des marchés.

M. BIZOT tient à faire remarquer que, contrairement à ce que l'on serait tenté de conclure de la déclaration de M. BLUM-PICARD, l'abondance des disponibilités en charbon n'est pas encore retrouvée. Certes la situation promet d'être assez favorable au début du printemps pour qu'il soit permis d'envisager un retour à la liberté en ce qui concerne le charbon destiné au chauffage domestique. Il convient de ne pas se dissimuler, cependant, que cette amélioration n'est due en grande partie qu'à la clémence de cet hiver et qu'une estimation raisonnable du tonnage de charbon qu'apporteront en 1949, tant l'extraction nationale que les importations, n'autorise pas à escompter pour la fin de l'année une reconstitution des stocks suffisante pour pallier des difficultés semblables à celles qui se sont produites en automne 1948.

M. BLUM-PICARD ne croit pas qu'il y ait contradiction entre sa suggestion et la déclaration de M. BIZOT, dont il reconnaît l'exactitude. Il n'est pas douteux que les marchés étrangers sont, à l'heure actuelle, beaucoup mieux approvisionnés qu'au cours de ces dernières années, mais cela ne signifie nullement que les achats de charbon de la S.N.C.F. en seront grandement facilités. Ils ne le seront que dans la mesure où le Gouvernement mettra à la disposition de cette dernière des devises en quantité suffisante. En posant le problème des relations de la S.N.C.F. et de l'A.T.I.C., M. BLUM-PICARD ne pensait pas que sa solution puisse être immédiatement acquise.

M. BOUTET suggère qu'en conclusion de ce débat, une intervention soit tentée auprès des Pouvoirs Publics pour qu'ils envisagent la possibilité d'autoriser la S.N.C.F. à se dégager de l'A.T.I.C. pour son approvisionnement en charbon et de lui accorder concomitamment un volant de trésorerie en devises suffisant pour lui permettre de procéder à ses achats au moment le plus opportun.

M. LE PRESIDENT propose au Conseil de demander à M. le Commissaire du Gouvernement de bien vouloir se charger de cette démarche.

Le Conseil se rallie à cette proposition et approuve le traité avec la Société Nationale d'Affrètement, sous réserve qu'il soit tenu compte de la réserve formulée par le Comité des Marchés en ce qui concerne la prorogation du contrat, M. AGUILLON n'ayant pas pris part au vote.

10) Projet de traité avec la société nationale d'affrètement

Il est souligné que l'examen du projet présenté suppose que le Conseil d'Administration, suivant l'avis exprimé par M. Dum. Vicard, entend que la Société Nationale de Chemins de fer ~~de~~ conservera sa flotte charbonnière sans qu'aucune des décisions qui pourraient être prises en ce qui concerne ^{la} autres navires.

En la même, le projet soumis au Conseil a un objet ~~de~~ réduit: il s'agit de confier la seule exploitation technique de la ~~petite~~ / flotte charbonnière de la SNCF (13 navires et un liberty ship confié par l'État) à la petite société d'affrètement, spécialisée dans cette tâche.

Projet de traite avec le 54 Nae

5 Affiliations

N. de Laros indique que sa femme
ou moi-même présente sur la photo de la
la note de l'histoire

H. de Laros indique que l'équipe d'Hydrométrie
 ne peut présenter sur place que, suivant
 la forme de vue de H. Plum-Éclair
 la note d'administration entre maintenant
 la note d'administration fait valoir l'importance

la note de l'armateur fait valoir l'importance qui a été la SNCF en
qualité d'armateur. Outre le paquebot et cargos de la ligne Bre-
Newham, elle dispose de Liberty-ships qui lui a confié par l'Etat
et de 13 navires charbonniers. Elle est représentée dans les 6 organes
de la Marine Marchande et son service d'armement a été
très bon condition par plusieurs fois par les ~~navires~~ chez le Lloyd's

~~On the whole of New York.~~

On peut se demander si y a lieu, alors que les seuls paque-
bots anglais (sauf ceux qui sont sur le chemin de fer, de ~~ce~~
~~pour~~ d'aller ~~sur~~ ~~par~~ ~~au~~ au seul point de vue de l'exploration
technique il est vrai, à une société d'approvisionnement en ce qui concerne
la flotte charbonnière.

[illegible]

L'importance réduite de cette société - qui ne sera ni propre plus 3 navires - c'est-à-dire
En outre Des considérations sont venant importantes au Comité
de l'Union: d'abord d'abord l'importance réduite de cette société
qui ne sera ni propre plus 3 navires et par conséquent une aggrégation
^{dans ses rapports avec} la SNCF ^{un organisme dont le quel s'} prendra ^{pour} une action con-
stante de contrôle et de direction. ^{et de ce que} celle-ci ^{passe} l'importance
de la S.N.A. représente ~~par~~ un appoint utile ^{de 25.000 fr.} pour la SNCF.
[On expose sur elle un droit de priorité à des conditions qui, en son la loi
avant eux.] ... deux éléments : nouvelle ... et première

~~Les~~ avantages.

La rémunération ^{même au profit consistant en des éléments :} ~~est~~ la redevance ^{mensuelle} de 85.000 ^{et prime} par cheque
nature déduite de notre ex d'immobilisation et donc la révision
est liée à la révision du salaire du commis. Cette redevance comprend
de la gestionnaire de la société, contrôlé par le JAF qui a la permanence
connaissance de toute la comptabilité. ^{d'autre part} une commission
égale 2,50 % de la recette des tiers est versée à la société, Commission
qui est réduite de moitié pour les transports montants qui constituent
aujourd'hui la majeure partie du net.

En revanche, ^{il ne s'agit pas} concernant le transport recueilli par la SNCV ou la nation de la société, le chemin de fer bénéficie non seulement du droit de priorité, mais d'une réduction ^{de tarif} (1), selon le bonjour s'élève à 6, 8 ou 10 % - la SNCV a donc été à la disposition et supplé- ment de bonjour appréciable à la condition qu'elle procure l'union dernière se économise de l'ordre de 20 % sur le tarif officiel.

Donc, contrairement à ce qui a été convenu, le Comité d'Accès ne l'a pas communiqué à ce qui a été approuvé ce contrat par le 30 ans et qui plus le prolonge par la suite reconstruit, l'ayant dénonciation au premier de 6 ans. Notamment par ~~un~~ ^{un} ~~manque~~ ^{manque} ~~une~~ ^{une} ~~riç~~ ^{riç} ~~l'après~~ ^{l'après} ~~par~~ ^{par} ~~manque~~ ^{manque} ~~de~~ ^{de} ~~révisité~~ ^{révisité}, il a demandé que le contrat ne puisse être prolongé au delà de ~~un~~ ^{une} ~~seconde~~ ^{seconde} ~~de~~ ^{de} ~~3 ans~~ ^{3 ans} que la situation soit reconsidérée et que le contrat soit soumis à nouveau au Comité d'Administration.

Société Nationale
des
Chemin de fer Français

*Amplifié
et communiqué*

M. Schuller

NOTE

pour M. les Membres du Conseil d'Administration

au sujet d'un projet de traité avec la Société Nationale d'Affrètements pour l'exploitation de la flotte charbonnière de la S.N.C.F.

---:---:---:---:---

- I - Les accords passés avec la Société Nationale d'Affrètements pour l'exploitation de la flotte charbonnière de la S.N.C.F. arrivent à expiration 6 mois après la date de dérégistration des navires.

Cette dérégistration a eu lieu à des dates différentes qui se sont échelonnées entre le 12 mars 1948 et le 27 août 1948. En prenant comme date moyenne le 1er juillet 1948, on peut admettre que le délai de 6 mois prendra fin le 31 décembre 1948.

Il convient donc de fixer les conditions d'exploitation de cette flotte à partir du 1er janvier 1949.

- II - Du point de vue technique, il ne peut y avoir aucune difficulté.

La S.N.C.F. a pris effectivement depuis la Libération le contrôle direct de ses navires : elle est représentée dans tous les organismes (Conseil Supérieur de la Marine Marchande, Commission d'Exploitation de la Marine Marchande, Comités de Trafic) institués par la loi du 28 février 1948 sur l'organisation de la Marine Marchande et ses représentants prennent une part active à leurs délibérations.

En ce qui concerne le transport de ses charbons, elle a récemment obtenu de l'Association Technique d'Importation Charbonnière que les cargaisons qui lui sont destinées lui soient affectées au départ des ports de chargement (Rotterdam, Pays de Galles), et elle a organisé, dans le cadre de l'activité du Comité des Pondéreux, le programme de rotation de ses navires et des navires de complément pour l'enlèvement de ces cargaisons.

Enfin, la S.N.C.F. fait exécuter elle-même dans ses Ateliers de Dieppe les travaux d'entretien et les réparations des navires, réalisant ainsi des économies sensibles sur le coût de ces travaux, ainsi que sur la durée d'immobilisation des navires.

III - En revanche, la S.N.C.F. n'intervient que par l'intermédiaire de la Société Nationale d'Affrètements pour trois séries d'opérations :

- a) le recrutement et l'administration du personnel navigant de sa flotte charbonnière,
- b) l'exécution des opérations du trafic commercial (exécution des chartes-parties, opérations de manutention dans les ports, payement des dépenses, encaissement des frets, etc....)
- c) la recherche des frets de retour ou des transports commerciaux complémentaires, pour assurer, dans l'intérêt national comme dans l'intérêt de la S.N.C.F., la meilleure utilisation des navires.

Ces diverses opérations nécessitent en effet un personnel spécialisé assez important et l'emploi de méthodes commerciales assez différentes des règles de la S.N.C.F.

IV - Dans l'ensemble, cette organisation, qui s'est faite peu à peu, sous la pression des événements, donne toute satisfaction.

Le projet de traité présenté au Conseil d'Administration a pour objet de lui donner une existence contractuelle, tout en réservant le droit pour la S.N.C.F. d'y apporter ultérieurement toutes les modifications que l'évolution des événements pourrait rendre nécessaire.

Le choix de la Société Nationale d'Affrètements pour l'exécution des opérations que la S.N.C.F. ne souhaite pas assurer directement se justifie tant par l'ancienneté du concours que cette Société a apporté dans le passé à la Cie P.L.M., puis à la S.N.C.F., pour la gestion de la flotte charbonnière, que par le fait que son activité principale a toujours été le transport de combustibles destinés au Chemin de fer.

Il aurait été d'ailleurs difficile d'exercer sur une entreprise d'armement ayant par elle-même des activités commerciales diverses le rôle de direction et de contrôle que le projet de traité réserve à la S.N.C.F.

V - La rémunération prévue dans ce projet en faveur de la S.N.A. comprend deux éléments :

...

a) une indemnité mensuelle de 85.000 Fr par navire.

Cette somme a été déterminée en divisant les frais généraux de la S.N.A. par le nombre de navires dont elle assure l'exploitation.

Cette indemnité, qui ne comprend aucune marge bénéficiaire, est révisable en fonction des variations du salaire minimum du commis de 1ère classe, tel qu'il est défini dans la Convention Collective du personnel sédentaire des entreprises d'armement.

b) une rémunération proportionnelle aux recettes réalisées par la S.N.C.F. pour les transports qui seront effectués pour le compte de tiers.

Cette rémunération ne constitue pas entièrement un bénéfice pour la S.N.A. ; elle couvre également les frais de toute nature qu'elle peut avoir à exposer pour la recherche des transports commerciaux.

Si on rapproche l'ensemble de ces deux rémunérations de celles que recevait avant-guerre la S.N.A., on constate que les conditions proposées sont sensiblement plus avantageuses.

Sur la base de 14 navires et de 200.000 T. transportées pour des tiers, la rémunération annuelle de la S.N.A., qui aurait été, en tenant compte des taux actuels des frets, de 56,1 millions de francs, n'est plus que de 20,8 millions de francs.

Cette somme est à rapprocher des recettes que doit normalement retirer la S.N.C.F. de l'exploitation de ses navires, recettes que l'on peut évaluer sur la base des taux actuels de frets à 1.100 millions de francs.

VI -Le projet de traité contient par ailleurs un certain nombre de dispositions accessoires.

Les principales sont :

- le deuxième alinéa de l'article I qui réserve à la S.N.C.F. la possibilité, mais non l'obligation, de faire entrer dans le cadre du traité les nouveaux navires qu'elle pourrait acquérir.

- l'article V qui attribue à la S.N.C.F. un droit de priorité pour ses transports sur les navires appartenant en propre à la S.N.A. ou exploités par elle, et qui la fait bénéficier d'une réduction de prix pouvant aller jusqu'à 10 %.

19 janvier 1949

241

Extrait du P.V. de la Séance du Conseil d'Administration
du 19 janvier 1949

QUESTION III - Marchés et Commandes

- 8°) Traité avec la Société Nationale d'Affrètement (S.N.A.)
pour l'exploitation de la flotte charbonnière de la S.N.C.F.

p.12

L'examen de cette question est reporté à une prochaine séance, le Conseil ayant estimé opportun de n'y procéder qu'après avoir entendu l'exposé d'ensemble que M. Lemaire se propose de lui faire sur la situation de l'armement de la S.N.C.F.

EXTRAIT DU PROCES-VERBAL DE LA COMMISSION DES MARCHES

du 27 octobre 1941

2°- A.C.M. 9640 Traité entre la S.N.C.F. et la Société Nationale d'Affrètement pour l'exploitation de la flotte ex P.L.M. (N° 121) 2.200.000 frs par an)

Rapporteur M. LANDRON

M. LANDRON, Rapporteur, indique qu'il s'agit de l'ancienne flotte P.L.M. qui se composait de 14 navires.

A l'inverse des conditions prévues dans le dossier précédent, cette flotte était exploitée, pour le compte de la S.N.C.F., par la Société Nationale d'Affrètement (S.N.A.), en vertu d'un traité en date du 1er Février 1936 conclu pour 5 ans.

Par suite de la guerre, les 14 navires ont été réquisitionnés, et la S.N.C.F. n'a pu les utiliser pour ses transports de combustibles. En outre, deux d'entre eux ont été coulés, 5 ont été saisis par les Autorités Britanniques, et 2 ont été réquisitionnés par les Autorités Allemandes.

Il a paru nécessaire d'apporter des modifications aux accords existant dans les conditions suivantes:

Pendant la période comprise entre l'affrètement des navires par l'Etat et la cessation de l'affrètement, la S.N.A., gérante des navires doit recevoir une indemnité de l'Etat. Comme la S.N.A., en dehors de sa gérance remplit diverses obligations pour le compte de la S.N.C.F. (recrutement et paiement de l'équipage, entretien et réparation des navires), le projet d'avenant prévoit le versement à cette Société d'une indemnité de gérance (0 fr 55 par tonne) et d'une indemnité de 3.000 francs par mois, pour chaque navire (600 francs seulement pour les navires réquisitionnés par les autorités d'occupation).

Le projet d'avenant fait réaliser à la S.N.C.F. une économie sensible.

Entre le 1er Septembre 1939 et le 31 Décembre 1940, la S.N.A. recevra, tant de l'Etat pour la gérance des navires, que de la S.N.C.F., une somme de 3.154.553 f. alors qu'en vertu du traité précédent, elle aurait dû recevoir de la seule S.N.C.F. une somme de 4.700.000 frs.

....

Après la fin de l'affrètement et pendant la période qui prendra fin six mois après la date légale de la cessation des hostilités, il est prévu :

A - une rémunération pour gérance technique, calculée par tonne transportée, avec des taux variant selon les principales relations envisagées;

B - une rémunération pour gérance commerciale, basée sur les recettes encaissées par la S.N.C.F. pour les transports effectués pour des tiers. Cette rémunération a pour but d'inciter la S.N.A. à poursuivre activement une meilleure utilisation des navires, notamment par la recherche des frets de retour.

Il y a là, une simplification très logique du régime antérieur. La S.N.A. n'agira que sous le contrôle direct de la S.N.C.F. qui suivra l'exploitation technique et commerciale des navires.

Pour tenir compte des avantages que comportent, pour la S.N.A., l'importance et la régularité des transports de combustibles qu'elle effectue sur ses propres navires pour la S.N.C.F., cette dernière bénéficiera sur les redevances dues à la S.N.A. pour la gérance des navires P.L.M., d'une bonification égale à 5% des sommes payées par la S.N.C.F. à la S.N.A. pour les transports de combustibles effectués par les navires de cette dernière, jusqu'à concurrence d'une quantité de 100.000 tonnes pour la période de six mois considérée; 10% pour la tranche des mêmes transports dépassant 100.000 tonnes.

Ce contrat qui tient compte des circonstances actuelles présente, selon le Rapporteur, des avantages appréciables.

Sur la proposition du Rapporteur, la Commission émet un avis favorable.

8 octobre 1941

241

Extrait du P.V. de la Séance du Conseil d'Administration
du 8 octobre 1941

QUESTION VIII - Avenant au traité
concernant l'exploitation par la Société
Nationale d'Affrètement (S.N.A.) de la flotte
charbonnière de la S.N.C.F.-

P.V.
(p.9)

M. LE PRESIDENT rappelle que la flotte charbonnière de la S.N.C.F. - 14 navires avant la guerre - était exploitée par la Société Nationale d'Affrètement (S.N.A.) en vertu d'un traité conclu le 1er février 1936 avec la Compagnie P.L.M..

Mais l'exécution de ce traité s'est trouvée suspendue depuis la guerre, l'Etat français ayant affrété les navires et en ayant, d'autre part, confié la gestion directe à la S.N.A..

Par ailleurs, la flotte dont il s'agit a subi, du fait des hostilités, des pertes considérables : seuls 5 navires continuent à être encore exploités pour le compte de l'Etat.

.....

L'avenant proposé, en modifiant les accords existants avec la S.N.A., a pour objet de tenir compte de la situation nouvelle ainsi créée, ainsi que de l'éventualité de la remise ultérieure des navires affrétés à la disposition de la S.N.C.F..

A.- Période d'affrètement des navires par l'Etat

La S.N.A., gérante des navires pour le compte de l'Etat, recevra directement de celui-ci une indemnité fixée par un contrat de gérance en date du 15 septembre 1939. Mais, en dehors de cette gérance, elle remplit, pour le compte de la S.N.C.F., diverses obligations mises à la charge de l'armateur par la charte-partie d'affrètement.

Pour la rémunérer de cette intervention, il est proposé de lui allouer, en sus du remboursement des dépenses correspondantes :

- l'indemnité de gérance technique (0 fr 55 par tonne) déjà prévue par le traité du 1er février 1936 ;
- une indemnité de 3.000 fr par mois pour chaque navire, cette indemnité étant réduite à 600 fr par mois pour les navires réquisitionnés par les Autorités d'occupation.

La même somme de 600 fr serait payée pendant trois mois pour les navires perdus ou saisis, afin de tenir compte du fait que les frais généraux correspondants continuent à courir pendant un certain temps après la perte ou la saisie.

B.- Après la fin de l'affrètement des navires

Il est difficile de prévoir quel sera le nombre des navires restant disponibles et quelles seront les possibilités d'utilisation de ces navires. Les dispositions insérées dans le projet d'avenant pour cette période ne peuvent donc avoir qu'un caractère provisoire. Aussi bien, leur application prendra-t-elle fin d'office six mois après la date légale de cessation des hostilités.

Aux trois éléments de rémunération du traité de 1936 seraient substitués :

- une rémunération pour gérance technique, calculée par tonne transportée, avec des taux variant selon les principales relations envisagées;
- une rémunération pour gérance commerciale, basée sur les recettes encaissées par la S.N.C.F. à l'occasion des transports effectués pour des tiers et ayant pour objet d'inciter la S.N.A. à poursuivre activement une meilleure utilisation des navires.

D'autre part, afin de tenir compte des avantages que comportent pour la S.N.A. l'importance et la régularité des transports de combustibles qu'elle effectue avec ses propres navires pour la S.N.C.F., cette dernière bénéficierait des bonifications suivantes :

- 5% des sommes payées pour les transports de combustibles effectués par les navires de la S.N.A. jusqu'à concurrence d'une quantité de 100.000 tonnes pour la période de 6 mois considérée;
- 10% pour la tranche des mêmes transports dépassant 100.000 tonnes.

L'ensemble de ces dispositions, qui ont fait l'objet d'un examen très attentif, paraît sauvegarder d'une manière raisonnable les intérêts de la S.N.C.F..

Le Conseil approuve le projet d'avenant, M. LAURENT-ATTHALIN ayant déclaré ne pas prendre part au vote.

par le contrat de Réance du 15 septembre 1938. Mais le
 l'Etat, reçoit directement de celui-ci une indemnité fixe
 la S.N.V., débite des navires pour le compte de
 tion de cet affrètement.

I - Période comprise entre l'affrètement des
 navires par l'Etat français et la cessation de l'affrètement.

dont les principales dispositions sont les suivantes:

1er - Le double objet de l'avant sous le conseil
 de la S.N.V. en titre de sous-traitant (2.700.000 fr.)

de la remise ultérieure des navires affectés à la disposition
 situation nouvelle ainsi créée, d'autre part, de l'éventualité
 était donc nécessaire pour tenir compte, d'une part, de la
 en si une révision des accords existants avec la S.N.V.

gime de l'affrètement. S.N.V. pour la période de l'affrètement
 être exploités pour le compte de l'Etat français sous la ré-
 des pertes considérables, à navires seulement continuant à

l'autre part, cette flotte a subi, depuis la guerre,
 l'Etat. Pour tenir compte de cela des trois groupes de

directement, pour le compte de l'Etat, les navires ainsi af-
 2° - en raison du fait que la S.N.V. a été absorbée par l'Etat

rection des transports maritimes) des navires en question;
 3° - en raison de l'affrètement par l'Etat français (de-

depuis la guerre: 1° de 1939 à 1940 les navires pour lesquels
 2° de 1940 à 1941 l'exécution de ce traité a été suspendue en fait

une venue à expiration le 30 avril 1941 (le 30 par la suite)
 créée au titre du 1er février 1939 conclue pour une durée de 5

par la Société Nationale d'Affrètement (S.N.V.), en vertu d'un
 de la guerre, était exploitée pour le compte de la S.N.V. et

charbonnière de la S.N.V., qui se composait avant la guerre

S.N.A. remplit en outre, pour le compte de la S.N.C.F., diverses obligations mises à la charge de l'armateur par la charte-partie d'affrètement. Pour rémunérer la S.N.A., il lui serait alloué, en sus du remboursement des dépenses correspondantes :

a) une indemnité de gérance technique (0 fr 55 par tonne) déjà prévue par le traité du 1er février 1936 ;

b) une indemnité de 3.000 fr par mois pour chaque navire, cette indemnité étant réduite à 600 fr par mois pour les navires réquisitionnés par les Autorités d'occupation.

La même somme de 600 fr serait payée pendant trois mois pour les navires perdus ou saisis par des Autorités étrangères, ne pouvant évidemment avoir qu'un caractère provisoire. Aussi gères, pour tenir compte du fait que les frais généraux correspondants continuent à courir pendant un certain temps après la perte ou la saisie du navire.

Le bilan de l'opération se résume de la façon suivante :

A - une rémunération pour gérance technique, nous donnerions à la S.N.A. pour la période du 1er septembre 1939 au 31 décembre 1940 une somme de 999.408 fr; en y ajoutant celle qu'elle va recevoir de l'Etat pour la gérance des navires, soit 2.155.145 fr, la S.N.A. recevrait une somme totale de 3.154.553 fr, inférieure à la somme qui lui aurait été due par la S.N.C.F. au titre du traité précédent (4.700.000 fr).

Il y a donc là un sacrifice très net de la S.N.A.

En ce qui concerne la S.N.C.F., le bilan s'établit ainsi : l'indemnité d'affrètement que nous devons recevoir, pour la période comprise entre le début de l'affrètement et le 31 décembre 1940, s'élève à 72.782.915 fr. Or, pour la même période, nous aurons eu à payer à la S.N.A. 999.408 fr plus 25 M. environ pour dépenses d'équipage, frais d'entretien et de réparation. En définitive, il nous restera une somme

navires pour la S.N.C.F.

tarifications suivantes :

nette de 46.700.000 fr, somme largement supérieure aux charges
- 5 % des sommes payées
du capital qui représentent les navires; ces charges ne s'é-
levaient, en effet, qu'à 11.500.000 fr par an, soit, pour la
période de 16 mois considérée, environ 18.500.000 fr.

Il apparaît donc que, pour la période de l'affrète-
ment, les conditions de l'avenant sont très satisfaisantes.

II - Période comprise entre la fin de l'affrètement des navires et une date fixée à 6 mois après la date légale de cessation des hostilités.-

Les dispositions contenues dans le projet d'avenant ne peuvent évidemment avoir qu'un caractère provisoire. Aussi bien cesseront-elles d'office de jouer six mois après la date officielle de cessation des hostilités.

Elles prévoient, pour la S.N.A. :

A - une rémunération pour gérance technique, calculée par tonne transportée, avec des taux variant selon les principales relations envisagées;

B - une rémunération pour gérance commerciale, basée sur les recettes encaissées par la S.N.C.F. pour les transports effectués pour des tiers. Cette rémunération a pour objet d'inciter la S.N.A. à poursuivre activement une meilleure utilisation des navires, notamment par la recherche des frets de retour.

Le taux de cette rémunération varierait selon les tranches de recettes. Ces tranches elles-mêmes seraient différentes selon le tonnage des navires exploités.

D'autre part, pour tenir compte des avantages que comportent pour la S.N.A. l'importance et la régularité des transports de combustibles qu'elle effectue sur ses propres

navires pour la S.N.C.F., cette dernière bénéficierait des
tarifications suivantes :

- 5 % des sommes payées par la S.N.C.F. à la S.N.A. pour
les transports de combustibles effectués par les navires de
cette dernière, jusqu'à concurrence d'une quantité de 100.000
tonnes pour la période de 6 mois considérée;

- 10 % pour la tranche des mêmes transports dépassant
100.000 tonnes.

Ce projet paraît, dans l'ensemble, sauvegarder d'une
manière ^{raisonnable} ~~raisonnable~~ les intérêts de la S.N.C.F. Je vous pro-
pose de l'approuver.

M. LAURENT-ATTHALIN - Je ne prendrai pas part au
vote.

M. LE PRESIDENT - Le Conseil approuve le projet
d'avenant.

du ROCT 1941

(Question N° VIII)

RAPPORT AU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Flotte charbonnière de la S.N.C.F.
Avenant au traité avec la Société Nationale
d'Affrètement.

La flotte charbonnière de la S.N.C.F. qui se composait avant la guerre de 14 navires représentant au total 104.800 tonnes de portée en lourd, était exploitée pour le compte de la S.N.C.F. par la Société Nationale d'Affrètement (S.N.A.) en vertu d'un traité en date du 1er février 1936 conclu pour une durée de cinq ans venant à expiration le 30 avril 1941.

Mais l'exécution de ce traité a été suspendue en fait depuis la guerre :

1°- en raison de l'affrètement par l'Etat français (Direction des Transports Maritimes) des 14 navires en question;

2°- en raison du fait que la S.N.A. a été appelée à gérer directement, pour le compte de l'Etat, les navires ainsi affrétés.

La S.N.C.F. s'est donc trouvée privée depuis cette époque de la libre disposition de ses navires, et elle n'a pu les utiliser pour ses transports de combustibles.

D'autre part, depuis la guerre, la flotte en question a subi des pertes considérables :

2 navires ont été coulés,

5 navires ont été saisis par les autorités britanniques,

2 navires ont été réquisitionnés par les autorités allemandes.

Seuls, 5 navires continuent d'être encore exploités pour le compte de l'Etat français sous le régime de l'affrètement.

La S.N.C.F. aura d'ailleurs à recevoir pour la réquisition ou la perte de ses navires des indemnités importantes déjà

fixées (indemnités d'affrètement) ou dont elle poursuivra la fixation (indemnités pour pertes ou pour réquisition par les autorités d'occupation ou pour saisie par les autorités étrangères.)

En cet état, il convenait d'apporter aux accords existants avec la S.N.A. les modifications nécessaires pour tenir compte :

- a) de la situation nouvelle ainsi créée;
- b) de l'éventualité de la remise ultérieure des navires affrétés à la disposition de la S.N.C.F.

L'avenant proposé a pour but de régler ces deux points.

Ses principales dispositions sont les suivantes :

I.- Période comprise entre l'affrètement des navires par l'Etat français et la cessation de cet affrètement.-

La S.N.A., gérante de ces navires pour le compte de l'Etat, doit recevoir directement de ce dernier une indemnité fixée par un contrat de gérance en date du 15 septembre 1939. Pour la période comprise entre la prise en charge et le 31 décembre 1940, cette indemnité peut être évaluée à 2.155.145 fr.

Mais en dehors de ses obligations de gérance, la S.N.A. remplit, pour le compte de la S.N.C.F., diverses obligations mises à la charge de l'armateur par la charte-partie d'affrètement : recrutement et paiement de l'équipage, entretien et réparation des navires, inventaires du début et de la fin de l'affrètement, etc...

Pour rémunérer la S.N.A. de cette intervention, le projet d'avenant prévoit le paiement (en dehors du remboursement des dépenses correspondantes) :

- a) de l'indemnité de gérance technique (0 fr 55 par tonne) déjà prévue par le traité du 1er février 1936;
- b) d'une indemnité de 3.000 fr par mois pour chaque navire, cette indemnité étant réduite à 600 fr par mois pour les navires réquisitionnés par les autorités d'occupation.

La même somme de 600 francs sera payée pendant trois mois pour les navires perdus ou saisis par des autorités étrangères ou des organisations dissidentes, pour tenir compte du fait que les frais généraux correspondants continuent à courir pendant un certain temps après la perte ou la saisie du navire.

Le total des sommes qui seraient dues à la S.N.A. pour la période du 1er septembre 1939 au 31 décembre 1940, soit pour 16 mois, s'élèvera ainsi à 999.408 fr.

Le bilan financier de l'affaire pour cette période s'établit comme suit pour la S.N.C.F. :

- a) - Pour la période comprise entre le début de l'affrètement et le 31 décembre 1940, la S.N.C.F. doit recevoir une indemnité d'affrètement de 72.782.915 fr.
- b) - Pour la même période la S.N.C.F. aura à payer à S.N.A. en vertu du projet d'avenant 999.408 fr.

Cette dernière somme est à rapprocher de celle que la S.N.C.F. a payée à S.N.A. pour la seule année 1938, soit 3.526.266 fr.

Le projet d'avenant proposé fait donc réaliser à la S.N.C.F. une économie sensible sur la situation antérieure. Cette économie a pu être obtenue en faisant état auprès de la S.N.A. du fait que celle-ci recevra directement de l'Etat l'indemnité spéciale de gérance. Il n'en reste pas moins que pour la période considérée (1er septembre 1939 - 31 décembre 1940) le total des indemnités qui seront payées à cette dernière,

- d'une part, par l'Etat pour la gérance des navires (2.155.145 fr),
- d'autre part, par la S.N.C.F. pour les obligations que la S.N.A. a remplies à sa place (999.408 fr)

soit 3.154.553 fr, est inférieur à la somme qui lui aurait été due par la seule S.N.C.F. au titre du traité précédent (4.700.000 fr).

Il y a donc un sacrifice très net de la S.N.A.

- c) - Déduction faite des 999.408 fr à payer à S.N.A., il restera acquis à la S.N.C.F., sur l'indemnité d'affrètement qu'elle doit toucher 71.783.507 fr.

Après imputation des dépenses d'équipage et des frais d'entretien et de réparation qu'elle a eu à payer, soit environ 25 millions, la S.N.C.F. aura encore 46.700.000 fr.

Cette dernière somme est largement supérieure aux charges du capital que représentent les navires. Il ne reste en effet à amortir pour la flotte P.L.M. que 26.930.000 fr, ce qui correspond à une charge annuelle de 11.600.000 fr, soit, pour la période de 16 mois considérée, environ 15.500.000 fr.

II.- Période comprise entre la fin de l'affrètement des navires et une date fixée à 6 mois après la date légale de cessation des hostilités.-

Il est difficile de prévoir à l'heure actuelle quel sera le nombre des navires qui resteront disponibles et quelles seront les possibilités d'utilisation de ces navires.

.....

Les dispositions contenues dans le projet d'avenant pour cette période ne peuvent donc avoir qu'un caractère provisoire; aussi bien doivent-elles expirer d'office six mois après la date légale de cessation des hostilités.

Elles témoignent toutefois d'un effort de simplification et de logique en ce sens qu'elles substituent aux trois éléments de rémunération prévus dans le traité de 1936, deux éléments seulement :

A - une rémunération pour gérance technique, calculée par tonne transportée, avec des taux variant selon les principales relations envisagées;

B - une rémunération pour gérance commerciale, basée sur les recettes encaissées par la S.N.C.F. pour les transports effectués pour des tiers. Cette rémunération a pour but d'inciter la S.N.A. à poursuivre activement une meilleure utilisation des navires, notamment par la recherche des frets de retour.

Le taux de cette rémunération varie selon les tranches de recettes. Ces tranches elles-mêmes seront différentes selon le tonnage des navires exploités.

Il n'est pas à craindre que ces dispositions incitent la S.N.A. à rechercher l'accroissement des recettes, même prix d'une augmentation plus importante des dépenses (déroutement des navires, frais de port, etc...).

La S.N.A. ne doit agir en effet que selon les instructions de la S.N.C.F. et sous son contrôle direct. L'article III du projet prescrit à cet effet que la S.N.A. fournira à la S.N.C.F. une situation quotidienne indiquant l'emplacement de chaque navire, le lieu de destination, son chargement, les achats d'approvisionnements pour les frets de retour et les voyages futurs : elle l'aviserà des contrats de soutes ou de grosses fournitures, telles que huile de machine; elle soumettra à l'approbation préalable de la S.N.C.F. (sauf les cas d'urgence ou pour les réparations de minime importance), l'estimation des réparations à effectuer pour avaries ou entretien, et les dispositions envisagées pour l'exécution de ces réparations.

Cette disposition permettra à la S.N.C.F. de suivre l'exploitation technique (rotation, réparations) et commerciale (frets de retour, transports commerciaux) des navires, et de prendre ainsi toutes les mesures qu'elle pourrait juger conformes à ses intérêts.

Pour tenir compte des avantages que comportent pour la S.N.A. l'importance et la régularité des transports de combustibles qu'elle effectue sur ses propres navires pour la S.N.C.F., cette dernière bénéficiera sur les redevances dues à la S.N.A. pour la gérance des navires P.L.M., d'une bonification égale à ;

5 % des sommes payées par la S.N.C.F. à la S.N.A. pour les transports de combustibles effectués par les navires de cette dernière, jusqu'à concurrence d'une quantité de 100.000 tonnes pour la période de 6 mois considérée;

10 % pour la tranche des mêmes transports dépassant 100.000 tonnes.

L'ensemble de ces dispositions représente pour la S.N.C.F. un avantage très appréciable. Appliquées aux opérations de l'exercice 1938, elles se seraient traduites pour la S.N.C.F. par une charge totale de 2.244.000 francs au lieu de 3.526.279fr, somme qui a été effectivement payée à la S.N.A. en application du traité du 1er février 1936. Cette économie est encore plus appréciable si l'on tient compte :

1°) de la hausse survenue depuis cette époque dans les prix, hausse qui s'est traduite pour la S.N.A. par des frais de gestion beaucoup plus élevés et qui aurait justifié pour cette dernière une rémunération plus élevée que celle qui figurait dans le traité du 1er février 1936;

2°) de la hausse des frets survenue depuis la guerre, hausse dont il est normal de prévoir qu'elle se maintiendra après la guerre et qui aura pour conséquence de faire ressortir à une valeur absolue plus élevée la bonification accordée à la S.N.C.F. pour les transports effectués sur navires S.N.A.

Pour le Directeur du Service
des Approvisionnements, Commandes et Marchés,

COULLIÉ.

SNA

I - Pour la période comprise entre l'affrètement des navires par l'Etat et la cessation dudit affrètement, S.N.A. recevra directement de l'Etat, en tant que ayant été chargée de la gérance des navires pour le compte de l'Etat, une indemnité spéciale de gérance prévue par le contrat de gérance du 15 Septembre 1940 et pouvant être évaluée à I.9II.764 fr.

Mais, en dehors de ses obligations de gérance pour le compte de l'Etat, S.N.A. a rempli, pour le compte de la S.N.C.F., diverses obligations mises à la charge de l'armateur par la charte partie d'affrètement (recrutement des paiements de l'équipage, entretien et réparation des navires, inventaire du début et de la fin de l'affrètement, etc...). Pour la rémunérer le projet d'avenant proposé prévoit que la S.N.C.F. lui paiera :

- l'indemnité de gérance technique déjà prévue par le traité du 1er Février 1936;

- une indemnité mensuelle de 3.000 francs par navire, cette indemnité étant réduite à 600 francs par mois pour les navires réquisitionnés par les Autorités d'occupation.

Le total des sommes dues à S.N.A. par la S.N.C.F. a ces deux titres s'élèverait, pour la période comprise entre le début de l'affrètement et le 31 Décembre 1940, soit pour 16 mois,

....

à 999.408 fr. (I)

M. le Président a posé au sujet de cette dernière somme les deux questions suivantes :

- établir un état faisant ressortir l'indemnité d'affrètement touchée par la S.N.C.F., les sommes que celle-ci reverse à S.N.A., le reliquat net qui lui reste et son rapport avec le service du capital et l'amortissement des navires;
- quelle correspondance y-a-t-il entre les sommes ainsi versées à S.N.A. et ses charges réelles ?

A - Le Service du Contrôle des Marchés rappelle d'abord comment en fait se présente la situation -

La réquisition des navires par l'Etat français nécessite trois prestations :

- a) la fourniture du navire et le maintien de ce navire en bon état d'entretien et de réparation;
- b) le recrutement et l'entretien de l'équipage;
- c) l'exécution des instructions données par la Direction des transports maritimes, c'est-à-dire le chargement et le déchargement des marchandises et leur transport aux lieux indiqués.

Ces prestations incombent normalement à l'armateur qui est rémunéré forfaitairement par l'indemnité prévue à l'art.7 de la charte partie d'affrètement.

(I) La note de présentation au Conseil indique le chiffre de 889.137 fr. mais cette somme ne s'applique qu'à la période 1er Septembre 1939/31 Août 1940.

Dans certains cas cependant l'Etat a été amené à confier à des armateurs la gérance des navires dont il avait la disposition à un titre quelconque (navires appartenant à l'Etat, navires étrangers saisis ou réquisitionnés). Dans ce cas, l'Etat alloue au gérant une indemnité spéciale prévue par l'art.7 du contrat de gérance du 15 ^{Septembre} Octobre 1940, indemnité qui a pour objet de rémunérer le gérant des frais supplémentaire exposés à l'occasion de l'exploitation des navires. Cette indemnité est calculée sur le port en lourd des navires, suivant le barème ci-après :

- navires autres que des navires mixtes et paquebots :

de 0 à 400 f. de port en lourd	3.000 fr. par mois
de 401 à 1.000 f. de port en lourd.....	3 fr. pour chaque tonne de cette tranche
de 1.001 à 2.600 f. de port en lourd...	2 fr. pour chaque tonne de cette tranche
au-dessus de 2.600 f. de port en lourd.	1 franc par tonne

- navires mixtes et paquebots : 3 fr. par tonne
de jauge brute

Cette indemnité est d'ailleurs indépendante du remboursement des commissions d'avance et de consignation prévues par l'art.2 du même contrat de gérance, remboursement qui est effectué soit sur justification pour les transports de pondéreux (charbons, minerais et combustibles liquides), soit forfaitairement pour les autres transports (4% sur le montant des recettes réalisées pour le compte de l'Etat).

B - Rapprochement entre l'indemnité d'affrètement touchée par la S.N.C.F., les sommes à reverser à S.N.A., le reliquat qui lui reste de son rapport avec le service du capital de l'amortissement des navires -

a) - Pour la période comprise entre le début de l'affrètement et le 31 Décembre 1940, la S.N.C.F. doit recevoir une indemnité d'affrètement de 72.782.915 f.

b) - Pour la même période la S.N.C.F. aura à payer à S.N.A. en vertu du projet d'avenant 998.408 f.

Cette dernière somme est à rapprocher de celle que la S.N.C.F. a payée à S.N.A. pour la seule année 1938, soit 3.526.266 f.

Il y a donc une sérieuse réduction. Nous avons dû l'obtenir en faisant état, auprès de S.N.A., du fait que celle-ci recevra directement de l'Etat l'indemnité spéciale de gérance.

c) - Déduction faite des 998.408 francs à payer à S.N.A., il restera donc acquis à la S.N.C.F., sur l'indemnité d'affrètement qu'elle doit toucher 71.783.507 f.

Après imputation des dépenses d'équipage et des frais d'entretien et de réparation que nous avons eu à payer, soit environ 25 millions, nous aurons encore 46.700.000 f.

Cette dernière somme est largement supérieure aux charges du capital que représentent les navires. Il nous reste en effet à amortir pour la flotte P.L.M. que 26.930.000 fr. ce qui

correspond à une charge annuelle de II.600.000 fr. soit pour la période de 16 mois considérée environ I5.500.000 fr.

C - Comparaison entre les sommes versées à S.N.A. et ses charges réelles -

a) - La note ci-jointe (Annexe I) dont elle a justification par S.N.A. du paiement par la S.N.C.F. d'une indemnité spéciale, en dehors de l'indemnité de gérance versée par l'Etat.

b) - Le Service du Contrôle des Marchés ajoute que S.N.A. se trouve en définitive placée dans une situation moins favorable qu'avant la guerre, puisque l'ensemble des sommes qu'elle recevra soit de l'Etat soit de la S.N.C.F. pour la période considérée s'élèvera à :

- 2.I55.I45 fr. versés par l'Etat

- 999.408 fr. versés par la S.N.C.F.

soit au total 3.I54.553 fr.

alors que sous l'empire du traité ancien elle aurait reçu 4.700.000 francs.

D - Conclusions de M. LE BESNERAIS -

"Le droit de la S.N.A. à l'indemnité prévue par le contrat "de gérance pouvait paraître discutable, mais de toute façon "la S.N.C.F., armateur-propriétaire, ne pouvait en aucun cas "prétendre à cette indemnité et n'avait droit qu'à l'indemnité "d'affrètement prévue par la charte-partie. Toutefois les négoc-

"négociateurs de la S.N.C.F. ont tiré argument du fait que la
"S.N.A. percevrait l'indemnité de gérance, pour obtenir de la
"S.N.A. une diminution de la rémunération à lui verser par la
"S.N.C.F., de sorte que c'est celle-ci qui se trouve finalement
"être la principale bénéficiaire du libéralisme avec lequel l'Etat
"a réglé le cas particulier des navires ex-P.L.M.

"Nous devons donc maintenir la solution proposée."

II - M. le Président avait posé deux questions en marge de
la lettre de S.N.A. du 8 Mai 1941.

1) - S.N.A. précisait dans cette lettre que, conformément
à sa lettre du 18 Avril 1941, et, par impossibilité, elle ne
touchait pas de l'Etat l'indemnité de gérance prévue pour la
gérance, par elle pour le compte de l'Etat, des bateaux P.L.M.,
cette indemnité lui serait versée par la S.N.C.F. à laquelle
serait acquis, en contre partie, 75 % des sommes que S.N.A. pour-
rait ultérieurement récupérer de l'Etat.

Pourquoi accepterions-nous de limiter à 75 % les rembourse-
ments à la S.N.C.F.?

La question ne se pose plus. Par lettre du 11 Juillet 1941,
(Annexe II) S.N.A. nous a fait savoir qu'elle avait encaissé de
l'Etat l'indemnité prévue par le contrat de gérance et qu'ainsi
les réserves qu'elle avait précédemment formulées sur ce point
sont devenues sans objet.

2) - La même lettre du 8 Mai 1941 indiquait, d'autre part, que "les taux de rémunération à la tonne prévus au traité ont surtout un caractère théorique illustrant le cadre de ce traité mais qu'ils pourront être adaptés aux circonstances d'autant plus qu'il ne s'agit en somme que d'une période de six mois; éventuellement la base de comparaison serait la commission de 10,45 prévue par l'ancien traité."

Dans sa lettre du 11 Juillet 1941, S.N.A. confirme que les taux de redevance seront bien applicables d'office pendant la durée de validité du traité.

signé : CLOSSET

- ANNEXES -

- I - Note de S.N.A. justifiant le paiement d'une indemnité spéciale par la S.N.C.F.
- II - Lettre de S.N.A. du 11 Juillet 1941
- III - Présentation du traité de 1936 à la Commission des Marchés par la Compagnie P.L.M.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du 8 octobre 1941

VIII - Avenant au traité concernant
l'exploitation par la Société Nationale
d'Affrètement (S.N.A.) de la flotte
charbonnière de la S.N.C.F.

Pres.

adopté

à l'ordre de l'Assemblée