

26 LM 97811  
(1929-1948)

Mission du contrôle financier

SERVICE TECHNIQUE  
DE LA  
DIRECTION GÉNÉRALE

Désignation  
du Dossier

*Mission de Contrôle Financier*

( M. Eberhard ) : 26/7/49  
( M. Moure ) : 8/12/43

SOUS - DOSSIERS

- 0
- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10
- 11
- 12
- 13
- 14
- 15
- 16
- 17
- 18
- 19

# Statistiques

---

1929 - 1938 - 1942 - 1948

---

TRAFIC VOYAGEURS

	1929	1938	1942	1948
- Nombre de voyageurs expédiés (en millions) ....	765	540	598	645
- Nombre de voyageurs-km (en milliards) .....	28,2	22,1	31,1	30,6
- Tonnage kilométrique brut (tr. de voyageurs) :				
- Ensemble (en milliards de T.K.) .....	47,0	63,0	25,3	45,7
- Loco. à vapeur (en milliards de T.K.) ....		50,6	18,1	31,7
- Loco. électriques (en milliards de T.K.) .		7,88	5,41	9,15
- Automotrices électriques (en milliards de TK):		2,56	1,77	2,82
- Autorails et divers (en milliards de T.K.).	-	1,98	0,03	2,02
- Parcours des trains de voyageurs:				
- Ensemble (en millions) .....	251,2	285,1	68,4	157,0
- Loco. à vapeur (en millions) .....		201,4	50,0	93,5
- Loco. électriques (en millions) .....		23,5	10,7	19,3
- Automotrices électriques (en millions) ...		12,7	6,62	12,0
- Autorails et divers (en millions) .....	-	47,5	1,13	32,2
- Parcours moyen d'un voyageur (en km) .....	36,8	40,9	40,1	47,4
- Recettes du trafic voyageurs (en millions de fr.) :	3,19	4,12	9,10	58,9
- Produit moyen du V.K. (en francs) .....	0,112	0,183	0,326	1,862
- Prix du voyageur-km place entière 3ème classe (pour le Chemin de fer) en frs .....	0,150	0,303	0,41	2,31
- Produit moyen du V.K. pour le Chemin de fer ...	0,112	0,181	0,313	1,778
- Prix du voyageur-km place entière 3ème classe (pour l'usager) (en francs) .....	0,198	0,3248	0,43	2,42
- Produit moyen du V.K. pour l'usager .....	0,148	0,195	0,326	1,862

- TRAFIC MARCHANDISES. -

	1929	1938	1942	1948
1/ Tonnage utile expédié - Commercial - (en milliers de tonnes)	223.000	133.000	103.000	158.000
			28.000 <sup>(1)</sup>	
dont <sup>des marchandises</sup> :				
animaux .....	2.270	1.148	1.527	965
céréales, denrées non périssables	18.490	8.232	9.987	9.018
Fruits et légumes, denrées périssables..				3.450
Boissons .....	5.500	2.853	3.108	3.193
Combustibles minéraux .....	60.300	37.113	30.411	40.566
Bois de construction - combustibles végétaux .....	8.200	4.844	4.757	8.810
Matériaux de construction et de voirie .....	27.900	8.729	5.330	13.715
Minerais .....	31.900	19.692	12.601	16.723
Produits métallurgiques .....	20.000	10.256	6.088	15.757
Huiles minérales, combustibles	?			
Mulliquides .....		2.933	1.396	3.765
Amendements et engrais .....	10.500	7.438	5.466	9.278
Petites colis et colis postaux ..	9	483	922	541
Détail (transp. par expédition)	"	4.343	3.485	4.357
2/ Tonnage utile expédié - Service .....	27.900	20.700	21.100	27.700
3/ Tonnage utile expédié - ensemble (1+2)	250.900	153.700	124.100	185.700
			28.000 <sup>(1)</sup>	
4/ Nombre de wagons chargés - Commercial et entrés chargés (en milliers)		14.500	9.480	13.530
Service .....		1.000	830	1.370
Total .....	27.200	15.500	10.310	14.900
			2.130 <sup>(1)</sup>	
5/ Chargement moyen du wagon (en trafic commercial) -en tonnes- .....	8,6	9,-	11,4	11,7
6/ Prix moyen de la T.K. pour l'usager ...	0,317	0,401	0,438	4,388
7/ Produit moyen de la T.K. pour le Chemin de fer .....	0,296	0,393	0,424	4,191

(1) Transports militaires.

.....

		1929	1938	1942	1948
8/ Tonnage km utile (en millions de T.K.U.)					
Transports commerciaux	( suivant itinéraire taxation .....	41.800	26.540	27.400 6.900 <sup>(1)</sup>	41.264
	( suivant itinéraire acheminement .....		29.200	30.140	45.390
Transports en service .....		3.500	3.000	3.200	4.503
Ensemble	( suivant itinéraire taxation .....	45.300	29.540	30.600	45.767
	( suivant itinéraire acheminement .....		32.200	33.340	49.893
-----					
9/ Parcours des trains (en millions de km)					
Trains commerciaux	( Vapeur .....		135,6	122,4 15,9 <sup>(1)</sup>	167,5
	( L.E. ....		16,6	25,2 3,0 <sup>(1)</sup>	32,1
	( A.E. ....		0,41	0,31 0,02 <sup>(1)</sup>	0,322
	( Autorails et divers		0,32	0,002 0,08 <sup>(1)</sup>	0,529
	( Total .....	201,8	152,9	147,9 19 <sup>(1)</sup>	200,4
Service	( Vapeur .....		4,27	3,84	5,39
	( L.E. ....		0,26	0,98	1,05
	( A.E. ....		0,05	0,15	0,259
	( Autorails et divers		0,10	0,07	0,668
	( Total .....	5,6	4,68	5,04	7,37
Ensemble	( Vapeur .....		139,87	126,24	172,9
	( L.E. ....		16,86	26,2	33,15
	( A.E. ....		0,46	0,46	0,58
	( Autorails et divers		0,42	0,07	1,20
	( Total .....	207,4	157,6	152,9	207,8

(1) militaires non compris, et donnés à titre documentaire.



CONSOUMATIONS -

	1929		1938		1942		1948	
	Traction	Totale	Traction	Totale	Traction	Totale	Traction	Totale
Charbons (en milliers de tonnes) .....	11.300		8.920		7.025		8.105	8.524
Consommation spécifique en ( au Km (en kilog.)... charbon des locomotives (à la TBK (en grammes)			21,4 65		26,5 65,6		25,9 70,1	
Energie électrique (en millions de Kwh) .....	240		656		740		927,5	1.200
Pétrole (en milliers de m3) .....							0,1	4,4
Carburant - d° - .....							7	18
Gas oil - d° - .....							40,4	44,2
Fuel Oil (locomotives) -d°- .....							775,8	776,3
Huiles noires et Huiles cylindres (en millions de tonnes).....							12,6	18,8
<hr/>								
Produits ferreux (1) (en milliers de tonnes)....			160		125		180	
Produits non ferreux (1) (en tonnes)			8.500		4.500		6.000	
{ produits cuivreux .....								
{ plomb pur (pour métaux antifricition) .....			850		275		600	
{ étain pur (pour métaux antifricition) .....			770		65		800	
{ Zinc et ses alliages .....			280		150		860	
{ aluminium et ses alliages .....					30		40	
(1) il s'agit de produits utilisés directement par les ateliers Matériel et Traction								
Textiles (en tonnes) .....			3.200		2.160		2.800	
<hr/>								
<u>AUTRES CONSOUMATIONS -</u>								
Ballast et gravillon (en milliers de tonnes)...			4.454		1.650		3.710	
Rails neufs - d° - .....			126,3		29,1		102,5	
Traverses (en milliers) .....			3.940		2.631		3.511	
Petit matériel de voie ( en milliers de Tonnes)			47		19		36	
<hr/>								
<u>BOIS (sauf traverses) -</u>								
Matériaux de construction (en milliers de tonnes)	{ ciment .....				80		177	
	{ plâtre .....							
	{ briques .....							
	{ tuiles et ardoises.....							14
	{ verre .....							

PRODUCTION INDUSTRIELLE

(Base 100 en 1938)

	1929	1942	1948
<u>Indices de la production industrielle</u>			
Ensemble (avec Bâtiment) .....	133		113
dont (Energie .....	95		112
(Equipement .....	157		120
(Consommation .....	105		102
Electricité .....	76		139
Pétrole et carburants .....	10		115
Combustibles minéraux solides .....	110		91
Extraction de minerais métalliques .....	147		73
Extraction de matériaux de construction .....	134		100
Extraction de minerais divers .....	96		122
Production des métaux .....	151		119
Transformation des métaux .....	150		120
Industrie du verre .....	161		157
Céramique .....	170		113
Bâtiments et travaux publics .....	190		123
Industries chimiques .....	113		128
Industrie textile .....	120		102
<i>Bois</i> .....	117		78
<i>Papiers et cartons</i> .....	63		100
<i>Papiers et cartons Corps gras</i> .....	92		56

- CONCURRENCE. -

	1929	1938	1942	1948
<u>Production :</u>				
- Voitures particulières .....		182.400		100.000
- Cars .....				3.700
- Véhicules utilitaires, total		39.400		93.300
soit :				
2 T charge utile .....		22.400		51.900
2 T à 3 T 5 .....		)		19.600
3 T 5 à 5 T .....		)		7.800
5 T à 7 T .....		) 17.000		8.700
7 T et plus .....		)		5.300
<u>Exportations :</u>				
- Voitures particulières .....		19.300		55.000
- Véhicules utilitaires .....		2.400		14.800
- Châssis complets avec moteur		2.100		4.500
<u>Parc : autos :</u>				
- autobus et autocars .....		18.000		16.900
- automobiles .....		1.900.000		1.200.000
- Véhicules utilitaires : total		435.000		485.400
dont ≤ 2 T .....		231.300		251.300
2 à; 5 T .....		87.700		135.600
≥ 5 T .....		116.000		98.500
<u>Parc : voie d'eau :</u>				
- Chalands automoteurs : < 350 T				1.360
> 350 T				640
- Citernes automotrices: < 350 T				300
> 350 T				90
- Chalands : < 350 T				2.800
> 350 T				3.500
- Chalands-citernes : < 350 T				100
> 350 T				120
- Remorques :				440

COPIE à : M. le Directeur Général  
MM. BOYAUX  
BOURREL  
LAGNACE  
DUGAS

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS		
DIRECTION GÉNÉRALE		
28 DEC. 1949		
Donner		
D 913150	/ 15	19

BI 271249

D 913150/15

Ministère des Travaux  
Publics, des Transports et  
du Tourisme

-----  
Secrétariat Général  
aux Travaux Publics

-----  
Direction Générale des  
Chemins de fer et des  
Transports

-----  
Service du Contrôle  
Technique

-----  
1er et 3e Bureaux

-----  
Référence : A.G. 55- 1

Service F  
SECRETARIAT DU CONSEIL

SERVICES ADMINISTRATIFS ET FINANCIERS  
(Sec du Budget et des Contrôles)(p. attributions)  
(s) PORCHEZ

PARIS, le 21 Décembre 1949

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DES TRANSPORTS  
ET DU TOURISME

à Monsieur le PRÉSIDENT DU CONSEIL d'ADMINISTRATION  
DE LA SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

*M. Jivé*  
*[Signature]*

**Objet :** Règles d'imputation des dépenses d'établissement am-  
ortissables sur le compte d'exploitation.

La limite à partir de laquelle les dépenses d'établissement  
de travaux complémentaires sont imputables au Compte d'Exploi-  
tation a été fixée successivement par :

- l'article 35 de la Convention du 31 Août 1937,
- l'arrêté ministériel du 23 Décembre 1939,
- l'arrêté ministériel du 16 Mars 1940,
- l'arrêté ministériel du 27 Décembre 1943,
- la décision ministérielle du 28 Juillet 1947.

L'application de ces textes a donné lieu à des divergences  
d'interprétation, notamment pour les dépenses de mobilier et  
d'outillage, et il peut y avoir confusion entre le montant  
unitaire par projet et le montant unitaire par objet.

La Commission de Vérification des Comptes des Chemins de  
fer qui a examiné, dans sa séance du 12 Novembre 1949, les  
principales modifications apportées aux dispositions financières  
de la Convention de 1937 par l'avenant du 30 Juillet 1949, a  
émis sur ce sujet le vœu "que les arrêtés et décisions minis-  
tériels actuellement en vigueur soient revus de façon à être mis  
en complète harmonie avec les dispositions nouvelles".

En particulier, l'avenant du 30 Juillet 1949 (article 21),  
ayant remplacé l'expression: "le montant unitaire" de l'ancien  
article 35 de la Convention de 1937 par l'expression: "les  
montants unitaires", permet de reviser les règles d'imputation  
en cause en tenant compte de la nature de la dépense.

.....

Une mise au point des textes précités me paraît donc souhaitable.

A cet effet, j'ai l'honneur de vous demander de bien vouloir m'adresser toutes propositions utiles, notamment pour la fixation des montants unitaires des dépenses dont il est question au 3ème alinéa du § B-b)-2°) de l'article 21 de l'avenant du 30 Juillet 1949

Pour le Ministre et par délégation,  
Le Secrétaire Général  
aux Travaux Publics,

(s) DORGES

du 20 Août 1949

DÉCRET n° 49-1152 du 31 juillet 1949 portant approbation d'un avenant à la convention du 31 août 1937 annexée au décret du même jour réorganisant le régime des chemins de fer français.

Le Président du Conseil des Ministres,

Sur le rapport du Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme et du Ministre des Finances et des Affaires Economiques,

Vu la Convention du 31 août 1937, annexée au décret du même jour, réorganisant le régime des chemins de fer français;

Vu l'article 8 de la loi n° 49-874 du 5 juillet 1949 relative à diverses dispositions d'ordre économique et financier;

Le Conseil d'Etat (sections réunies des travaux publics et des finances) entendu,

Décète :

Art. 1<sup>er</sup>.- Est approuvé l'avenant passé, le 30 juillet 1949, entre l'Etat et la Société Nationale des Chemins de fer Français en vue de modifier et compléter les dispositions financières de la convention du 31 août 1937.

Art. 2.- Le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme et le Ministre des Finances et des Affaires Economiques sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal Officiel de la République Française.

Fait à Paris, le 31 juillet 1949.

Henri QUEUILLE.

Par le Président du Conseil des Ministres :

Le Ministre des Travaux Publics,  
des Transports et du Tourisme,

Christian PINEAU.

Le Ministre des Finances  
et des Affaires Economiques,

MAURICE-PETSCHÉ.

Le Secrétaire d'Etat aux Finances,

Edgar FAURE.

AVENANT

à la Convention du 31 août 1937 annexée au Décret  
du même jour réorganisant le régime des Chemins de fer français

-----

Entre le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du  
Tourisme, agissant au nom de l'Etat, sous réserve de l'approbation  
des présentes par décret en Conseil d'Etat dans les conditions  
prévues par l'article 8 de la loi n° 49-874 du 5 juillet 1949,

D'une part;

Et la Société Nationale des Chemins de fer français (S.N.C.F.)  
agissant conformément à la délibération de son Conseil d'Administra-  
tion en date du 27 juillet 1949,

D'autre part,

Vu la lettre d'adhésion des Compagnies du Nord, de l'Est, de  
Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée et du Midi  
date du 27 juillet 1949,

il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1<sup>er</sup>. - La Convention du 31 août 1937 est modifiée et complé-  
tée ainsi qu'il suit, à dater du 1er janvier 1949.

Article 11.

Le premier alinéa de cet article est remplacé par le sui-  
vant :

"Le Directeur Général des Chemins de fer et des Transports au  
Ministère des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme siège  
au Conseil d'Administration en qualité de Commissaire du Gouverneur

"Le Chef de la Mission de Contrôle Financier des Chemins de fer  
siège également au Conseil d'Administration".

(Le reste sans changement).

Article 13 in fine.

L'agrément du Ministre des Finances et des Affaires Economiques  
est en outre requis pour la nomination du Secrétaire Général.

Article 15.

Le quatrième alinéa, in fine, est modifié comme ci-dessous :

"Toutefois, si l'avis du Conseil n'est pas conforme, la décision  
sera prise par arrêté du Ministre ou des Ministres dont l'agrément  
est requis pour leur nomination".

.....

Article 18.

Chaque année, avant le 1er décembre, le Conseil d'Administration arrêtera le budget de l'exercice suivant.

Les recettes de toute nature à prévoir devront être au moins égales au montant de l'ensemble des dépenses et charges de toute nature incombant à la Société Nationale, telles qu'elles sont énumérées à l'article 21.

A défaut d'économies suffisantes, le Conseil d'Administration de la Société Nationale sera tenu de faire face à l'équilibre ainsi défini des prévisions budgétaires soit, dans la mesure où il l'estimera convenable, par un prélèvement sur les disponibilités du fonds de réserve défini à l'article 24, soit par des augmentations ou aménagements de tarifs.

Tous les trois mois, et en outre chaque fois que l'évolution des recettes et des dépenses le justifiera, il procédera à une révision des dites prévisions. Si le budget révisé fait apparaître un déficit supérieur à 5 p. 100 des recettes attendues, le conseil devra pourvoir au rétablissement de l'équilibre dans les conditions prévues à l'alinéa précédent.

Si le Commissaire du Gouvernement auprès de la société nationale - ou le chef de la mission de contrôle financier des chemins de fer - ne donne pas son accord aux propositions faites en vertu des dispositions qui précèdent, si l'un ou l'autre estime en particulier que certaines dépenses peuvent être réduites, il en avisera par écrit le président du conseil d'Administration, au plus tard dans les huit jours qui suivront la séance du conseil au cours de laquelle ces propositions auront été exprimées. Cette communication précisera les économies supplémentaires qui paraissent justifiées, les modifications correspondantes qui doivent être apportées au projet et invitera le président à provoquer à cet effet une seconde délibération du Conseil d'administration qui arrêtera ses propositions définitives.

Les aménagements ou augmentations de tarifs ainsi proposés par le conseil d'administration de la société nationale deviendront exécutoires de plein droit si le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, sur avis conforme du ministre des finances et des affaires économiques, n'y fait pas opposition dans le délai de quinze jours à dater du jour où le conseil d'administration aura fait ses propositions définitives.

En cas d'opposition, le Gouvernement demandera immédiatement au Parlement le vote d'un crédit égal au montant de la recette qui était attendue des mesures tarifaires proposées pour la période comprise entre la date où elles seraient devenues exécutoires si elles avaient été acceptées et la fin de l'exercice en cours. L'indemnité ainsi votée sera versée en autant de fractions que la période considérée comprendra de mois ou de fractions de mois. Chaque versement sera effectué avec valeur

du milieu du mois ou de la fraction de mois pour lequel il est dû et égal à une quote-part correspondant à cette durée du montant total de l'indemnité.

A défaut du vote du crédit demandé dans un délai de deux mois à partir du jour des propositions définitives faites par le conseil d'administration, les augmentations ou aménagements de tarifs proposés deviendront exécutoires de plein droit. Dans le cas où les propositions seront faites pendant l'interruption de la session parlementaire, ce dernier délai pourra être porté à trois mois.

#### Article 18 bis

Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme pourra, d'accord avec le ministre des finances et des affaires économiques, demander à la société nationale un abaissement général de ses tarifs.

Si cet abaissement doit avoir pour conséquence de rendre déficitaires, ou plus déficitaires qu'ils ne l'étaient déjà, les résultats du compte d'exploitation, tels que les font apparaître les dernières évaluations budgétaires et au besoin une révision spéciale entreprise à cette occasion, le Gouvernement demandera immédiatement au Parlement le vote d'un crédit destiné à indemniser la société nationale. L'abaissement général de tarifs envisagé ne sera mis en application qu'après le vote de ce crédit.

Le montant de l'indemnité sera égal à la perte de recettes devant résulter de l'abaissement de tarifs, compte tenu des tarifs en vigueur et des prévisions de trafic à la date de la demande du Gouvernement; il ne pourra dépasser le montant du déficit prévu à cette même date pour l'exercice en cours. Il sera versé comme il est dit à l'avant-dernier alinéa de l'article 18, le point de départ de la période à considérer étant la date de mise en vigueur de l'abaissement de tarifs imposé.

#### Article 18 ter

Si le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, d'accord avec le ministre des finances et des affaires économiques, estime nécessaire que la société nationale procède à un abaissement de tarifs applicable seulement à certains transports, le Gouvernement demandera immédiatement au Parlement le vote d'un crédit destiné à indemniser la société nationale. Le montant de ce crédit sera égal à la perte de recettes devant résulter de l'abaissement en cause, compte tenu des tarifs en vigueur et des prévisions de trafic à la date de la demande du Gouvernement. La société nationale ne pourra être invitée à mettre en application cet abaissement de tarifs qu'après le vote de ce crédit. Cette mise en application sera limitée à l'exercice en cours.

Le montant de l'indemnité sera versé comme il est dit à l'avant-dernier alinéa de l'article 18, le point de départ de la période

.....

à considérer étant la date de mise en vigueur de l'abaissement de tarifs imposé.

#### Article 19.

Pour l'exercice 1949, les charges effectives des emprunts de toute nature supportées par la Société Nationale des Chemins de fer français en vertu des articles 30 et 31, ainsi que des emprunts émis par elle pour le remboursement, la consolidation ou la conversion des emprunts susvisés, ne seront incorporées dans l'équilibre budgétaire qu'à concurrence d'un cinquième de leur montant.

#### Article 20 bis.

Pour les transports autres que ceux qui sont visés à l'article 20 ci-dessus et aux articles 22, paragraphe 1<sup>er</sup> et 25, alinéa 5 du cahier des charges, toutes obligations de transporter à titre gratuit ou à des tarifs réduits qui sont ou pourront être imposées à la Société Nationale par voie législative ou réglementaire et notamment celles qui lui incombent en exécution de son cahier des charges, donneront lieu au versement par l'Etat à la société nationale des sommes destinées à la couvrir des charges correspondantes.

Les sommes dues seront fixées d'une manière définitive au plus tard le 15 novembre de chaque année pour l'exercice suivant, en fonction des prévisions de trafic envisagées pour cet exercice. Elles seront arrêtées, sur la proposition de la société nationale, par le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme et le ministre des finances et des affaires économiques et seront versées par douzièmes, avec valeur du 15 de chaque mois. Elles ne pourront être révisées en cours d'exercice qu'au cas où des dispositions législatives ou réglementaires nouvelles viendraient modifier les obligations de la société nationale.

#### Article 20 ter.

La comptabilité de la société nationale sera tenue suivant les usages du commerce et de l'industrie.

Elle comprendra un compte de premier établissement, un compte annuel d'exploitation et des comptes divers.

Les imputations à ces différents comptes seront, en principe et sous réserve des dispositions de la présente convention, faites conformément aux règles appliquées jusqu'en 1937 aux grands réseaux d'intérêt général.

#### Article 21.

Le compte annuel d'exploitation de la société nationale comprendra :

A.- En recettes: les recettes d'exploitation de toute nature, y compris les versements prévus aux articles 18, 18 bis, 18 ter, 20 et 20 bis.

B.- en dépenses:

a) Les dépenses d'exploitation de toute nature, y compris les insuffisances des exploitations annexes;

b) La contribution du compte d'exploitation à la couverture des dépenses complémentaires de premier établissement (installations, matériel roulant, mobilier et outillage), à savoir:

1°- La dotation du fonds de renouvellement des installations et du matériel défini à l'article 23:

2°- L'amortissement par inscription au compte d'exploitation des dépenses suivantes:

Dépenses de premier établissement de caractère social;

Dépenses de premier établissement (installations, matériel roulant, mobilier et outillage) dont les montants unitaires n'atteindront pas des chiffres fixés par arrêté ministériel sur proposition de la société nationale des chemins de fer français;

c) Le montant des charges effectives (intérêts, amortissements, frais accessoires) dûment justifiées du capital social et des emprunts de toute nature, soit pris en charge par la société nationale en vertu des articles 30 et 31, soit contracté par elle directement en vertu de l'article 26 (88 ler et 3), ou, pour son compte, dans les conditions prévues à l'article 29, ainsi que des emprunts émis par elle pour le remboursement, la consolidation ou la conversion des emprunts susvisés, le tout sous déduction des remboursements et annuités dus par l'Etat, les départements, les communes et les particuliers;

d) Les sommes versées aux compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée et du Midi par application de l'article 5 ci-dessus;

e) Les primes prévues à l'article 36.

Article 22.

Les dispositions de cet article sont supprimées.

Article 23.

Il sera constitué un fonds de renouvellement des installations et du matériel de la société nationale. Ce fonds sera alimenté par une dotation annuelle qui comprendra deux éléments déterminés ainsi qu'il suit :

Le premier élément sera égal, pour chaque exercice, à 20 p.100 des dépenses complémentaires de premier établissement proprement dites (installations et matériel), à l'exclusion de celles concernant le remplacement et la transformation du matériel roulant, du mobilier et de l'outillage et de celles énumérées au paragraphe B (b, alinéa 2) de l'article 21.

Le deuxième élément sera destiné à assurer le renouvellement

du matériel roulant, du mobilier et de l'outillage. Son montant sera fixé pour chaque exercice avant l'ouverture de cet exercice par arrêté du Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme et du Ministre des Finances et des Affaires Economiques, sur la proposition de la société nationale, en tenant compte de la valeur de remplacement du matériel nécessaire aux besoins du trafic et de sa durée normale d'utilisation. En aucun cas, il ne pourra être inférieur à la somme nette effectivement dépensée pendant l'exercice pour le renouvellement considéré. Toutefois, pour l'exercice 1949, il sera égal à 20 p. 100 du montant brut des dépenses de l'espèce.

Le fonds de renouvellement sera affecté :

D'une part, à l'amortissement de la valeur en écritures des installations et du matériel supprimés, sous déduction de la valeur de liquidation des vieilles matières ou de réemploi des matériaux utilisables;

D'autre part, à la couverture des dépenses d'établissement dans les conditions prévues à l'article 23.

#### Article 24.

Si, en fin d'exercice, le compte annuel d'exploitation laisse un excédent, celui-ci sera affecté, à concurrence de 50 p.100 de son montant, d'abord au remboursement au Trésor des avances consenties par lui à la société nationale par application de l'article 25 au titre des exercices 1949 et suivants; ensuite, après extinction de ces avances, au remboursement de celles accordées en vertu de l'article 25 depuis le 1er janvier 1938.

Pour le surplus, l'excédent servira à la constitution d'un fonds de réserve d'exploitation jusqu'à ce que ce fonds ait atteint 10 p. 100 du montant des recettes d'exploitation de l'exercice. Au delà, il sera utilisé en totalité au remboursement des avances visées au paragraphe précédent. Lorsque ces avances seront entièrement remboursées et que le fonds de réserve atteindra 10 p. 100 du montant des recettes d'exploitation de l'exercice, l'excédent sera versé pour moitié au fonds de réserve et pour moitié à l'Etat.

#### Article 24 bis.

Les disponibilités du fonds de renouvellement provenant des dotations constituées depuis le 1er janvier 1949 dans les conditions prévues à l'article 23, ainsi que les disponibilités du fonds de réserve visé à l'article 24, feront l'objet de placements en valeur à court terme du Trésor ou de dépôts spéciaux en compte courant au Trésor. En cours d'exercice, elles pourront être utilisées, exceptionnellement et à titre temporaire, dans la mesure décidée par le Conseil d'Administration, à faire face à des besoins de trésorerie urgents de la société nationale, étant entendu que ces disponibilités seront obligatoirement reconstituées au 31 décembre de l'exercice.

Article 25.

Si, en fin d'exercice, le compte annuel d'exploitation visé à l'article 21 fait apparaître une insuffisance, celle-ci sera couverte d'abord par les ressources du fonds de réserve prévu par l'article 24 dans la limite fixée par le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme et le ministre des finances et des affaires économiques sur la proposition de la société nationale. Elle sera ensuite couverte par des avances directes en capital du Trésor faites par l'Etat à titre de garant. Ces avances donneront lieu à des versements échelonnés aussi régulièrement que possible entre le 1er janvier et le 30 juin de l'exercice suivant et seront remboursables dans les conditions fixées par l'article 24.

Article 28.

Les dépenses complémentaires de premier établissement (installations fixes, matériel roulant, mobilier et outillage) et les dépenses rattachées, à savoir: approvisionnements et participations, seront supportées par la société nationale.

Celles de ces dépenses non couvertes par la contribution du compte d'exploitation visée à l'article 21, paragraphe B (b, alinéa 2), le seront, dans la mesure décidée par le conseil d'administration, par les ressources du fonds de renouvellement visé à l'article 23 et, pour le surplus, dans la limite du maximum autorisé par la loi de finances, par le produit d'émissions d'obligations ou de bons dont les types seront fixés par arrêté du ministre des finances et des affaires économiques.

Article 35.

Cet article est supprimé.

Article 41.

Le paragraphe A de cet article est modifié et complété ainsi qu'il suit :

"A.- La société nationale fournit au ministre des travaux publics, des transports et du tourisme et au ministre des finances et des affaires économiques, chaque année avant le 1er décembre, son projet de budget d'exploitation pour l'exercice suivant. Ce projet est accompagné de toutes justifications utiles; il est examiné par le conseil d'administration comme il est dit à l'article 18.

"La société nationale communique, pour approbation, au ministre des travaux publics, des transports et du tourisme et au ministre des finances et des affaires économiques ses programmes de travaux, de matériel roulant et, d'une manière générale, l'ensemble de ses propositions relatives au budget d'investissement de l'exercice suivant. Au cours de l'examen de ces programmes et de ce projet de budget par le conseil d'administration, le commissaire du

Gouvernement ou le chef de la mission de contrôle financier peut demander une seconde délibération de ce conseil, dans les conditions prévues à l'article 18, s'il ne donne pas son accord aux propositions présentées, en particulier si l'un ou l'autre estime que ces dépenses peuvent être réduites.

"Le montant des emprunts dont l'émission est proposée pour assurer la couverture des dépenses d'investissement est arrêté, dans la limite des autorisations législatives, par le ministre des finances et des affaires économiques".

Art. 2.- Le présent avenant est dispensé du droit de timbre et d'enregistrement.

Fait à Paris, le 30 juillet 1949.

Le Ministre des Travaux Publics,  
des Transports et du Tourisme,

Christian PINEAU.

Le Président du Conseil d'Administration  
de la Société Nationale des Chemins de fer Français,

TISSIER.

Le Vice-Président  
du Conseil d'Administration de la Société Nationale  
des Chemins de fer Français,

BOUTET.

ML. 19/6/50

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS  
SERVICE DU BUDGET ET DES CONTRÔLES  
88 RUE SAINT-LAZARE - PARIS IX

TRI- 73-00 LAB- 96-00

V/réf. :

N/réf. : B.V. 4997

Objet :

Paris, le 19 juin 1950

Monsieur DUGAS,

Directeur, Chef du Service Technique de la  
Direction Générale.

J'ai été amené à constater, à l'occasion de l'examen du Budget par les Commissions budgétaires, que les Membres de la Mission de Contrôle Financier sont en possession de notes établies par divers Services, soit sur demande du Contrôle Financier, soit pour répondre à des questions de cette Mission. Il s'agit toujours de notes intéressant directement ou indirectement les crédits budgétaires.

Il me paraît tout à fait indispensable qu'une instruction générale prescrive à tous les Services et Régions d'envoyer au Service B une copie de toutes les notes qu'ils sont amenés à remettre au Contrôle Financier.

Le Directeur du Service du Budget  
et des Contrôles,

*Lucien Houllé*

L'étude du bilan des  
petites lignes.

Correspondance avec le Ministère  
de Contrôle

U

cb 30850  
D 879/0

COPIE à : SERVICE TECHNIQUE DE LA DIRECTION  
GENERALE  
"pour donner rapidement satisfaction  
29/8/50 (s) PORCHEZ"

M. ARMAND  
M. BOYAUX  
M. BOURREL  
M. LAGNACE

MINISTERE DES FINANCES  
ET DES AFFAIRES ECONOMIQUES  
-----  
Mission de Contrôle Financier  
des Transports  
-----  
Contrôle Financier  
de la S.N.C.F.  
-----  
D 334

PARIS, le 28 Août 1950  
90, rue St-Lazare (9e)  
TRI. 73-00 - LAB. 96-00

SOCIETE NATIONALE  
DES CHEMINS DE FER FRANCAIS  
DIRECTION GENERALE  
30 AOUT 1950  
Dossier: D 879 / 0  
Folio N°

U R G E N T

Monsieur le Directeur Général,

Par lettre N° 879 du 26 Août, vous avez bien voulu m'informer des avantages que comporterait, à votre avis, la méthode qui consisterait à borner l'étude du rendement financier actuel des petites lignes - dont je vous avais entretenu par mes lettres N° 281 du 19 Juillet et N° 322 du 17 Août - à une transposition de celle qui a été faite par vos Services sur l'exercice 1948.

Il ne m'a pas échappé, puisque je l'indiquais moi-même dans la première de ces deux lettres, que le résultat des dépouillement statistiques et mécanographiques que je vous ai demandés ne pourra être connu que dans plusieurs mois ni, d'autre part, que les questionnaires adressés aux Arrondissements (et auxquels ceux-ci n'auront pas, je pense, manqué de se mettre en mesure de donner suite) ne recevront pas de réponse immédiatement.

Je savais également que vos Services avaient effectué, il y a quelques mois, une étude analogue : je vous ai même demandé, dès ma première lettre, de m'en faire connaître le résultat.

Ce n'est par conséquent pas dans l'ignorance des considérations que vous m'exposez que j'ai décidé de faire procéder par la Mission à une enquête autonome sur le rendement financier des petites lignes, enquête qui nécessite les concours indiqués dans mes lettres. Je ne puis donc que vous confirmer ma demande de les mettre à ma disposition.

....

Monsieur le Directeur Général  
de la S.N.C.F.

Mais, comme je l'ai déjà rappelé ci-dessus, la Mission n'entend nullement - et je l'ai indiqué dès le début - ne pas confronter ses résultats avec ceux qui ont été obtenus par vos Services : au contraire, elle le souhaite. Mes collaborateurs ne manqueront donc pas, comme vous le suggérez, de se rapprocher de MM. FIOC et BIDEF dans l'esprit que vous indiquez.

Ce qui est important pour le moment, c'est que vous vouliez bien donner les instructions nécessaires pour que les moyens du Service mécanographique soient mis à leur disposition pour une étude portant sur les documents de Septembre 1950, instructions qui, si je suis bien informé, devraient intervenir avant le début du dit mois. Je vous serais donc très obligé si vous pouviez me faire connaître dès maintenant votre décision sur ce point.

Je vous remercie des instructions que vous avez données pour entreprendre les sondages prévus pour la détermination des recettes de wagons complets et du trafic de transit des grandes lignes du triangle BORDEAUX - HENDAYE - TARBES.

Veillez agréer, Monsieur le Directeur Général, l'assurance de ma considération distinguée.

(s) EHRHARDT

M. Dugas  
(m. Fwo)

Recommandé

M<sup>2</sup> Ehrardt vient de me rendre visite  
pour connaître la suite donnée à sa  
demande, confirmée formellement, de  
recouvrements sur les petits lignes.

Il faut donner sans délai les instructions  
nécessaires.

30/8/50

AD

# SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

88 RUE SAINT-LAZARE . PARIS IX . TEL. TRINITÉ 73-00

sb.

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL

le

19

Monsieur,

- Rendement financier des petites lignes.-

Le Service Technique de la Direction Générale m'a mis au courant du résultat des entretiens qu'il a eus avec M. LESAGE et M. COUSIN, Chef du C.R.M., au sujet de la détermination des recettes du mois de septembre 1950 pour l'ensemble des 17.000 km. de lignes ayant le plus faible trafic. Les dépouillements statistiques et mécanographiques à effectuer à ce sujet, qui sont, d'ailleurs, ceux qu'indique votre lettre du 17 août, représentent un important travail.

Avant d'entreprendre ce travail, dont les résultats ne pourront être connus que dans plusieurs mois, je me permets de vous signaler que la S.N.C.F. a effectué, il y a quelques mois, une étude du rendement financier des petites lignes.

Cette étude a comporté, d'une part, la détermination des recettes des 17.000 km. de petites lignes en utilisant un sondage portant sur le mois de novembre 1948 pour les wagons complets, et l'ensemble de l'année 1948 pour le trafic des voyageurs, du détail et des petits colis; d'autre part, la détermination des dépenses de ces lignes pour l'exercice 1948.

Il serait relativement aisé de transposer cette étude pour l'adapter à la situation économique et au trafic de 1950, ce qui vous permettrait de disposer très rapidement d'un résultat suffisamment approché. Bien entendu, nous aurions à effectuer, dans ce cas, les sondages prévus pour la détermination des recettes de wagons complets et du trafic de transit des grandes lignes du triangle Bordeaux, Hendaye, Tarbes.

Il va de soi que la S.N.C.F. est à votre disposition pour vous apporter son concours dans l'étude que vous avez entreprise, et qu'elle est prête, si vous l'estimez nécessaire, à entreprendre les dépouillements statistiques et mécanographiques dont le programme est exposé dans votre lettre du 17 août, bien que, pour ce qui la concerne, elle estime suffisants les résultats de l'étude précédemment faite et n'ait pas envisagé de la reprendre.

Monsieur le Chef de la Mission  
de Contrôle Financier de la S.N.C.F.  
90, rue Saint-Lazare

PARIS.-

(IXème).

Il y aurait de toute manière intérêt, tant en ce qui concerne l'évaluation des recettes que l'évaluation des dépenses des petites lignes, à ce que vous vous rapprochiez du Service Technique de la Direction Générale (MM. FIOC et BIDEF) pour examiner tous les éléments de l'étude déjà faite en 1948, que vous pourriez utiliser de manière à éviter tous doubles emplois générateurs de travaux inutiles.

Veillez agréer, Monsieur, l'assurance de ma considération distinguée.

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL,

-----

Le Service Technique de la Direction Générale a été avisé en ce qui concerne les entretiens qu'il a eus avec M. LANGE et M. COUSIN, Chef du S.T.C. et M. FIOC, Directeur du S.T.C. et M. BIDEF, Directeur du S.T.C. Les déclarations échangées au cours de ces entretiens ont été consignées dans un rapport que vous trouverez en pièce jointe.

Le rapport que vous trouverez en pièce jointe est le résultat de ces entretiens et de l'étude que vous avez faite à ce sujet. Il est à noter que les conclusions auxquelles vous êtes parvenu sont en accord avec celles auxquelles nous sommes parvenu.

En ce qui concerne les dépenses des petites lignes, il est à noter que les conclusions auxquelles vous êtes parvenu sont en accord avec celles auxquelles nous sommes parvenu. Il est à noter que les conclusions auxquelles vous êtes parvenu sont en accord avec celles auxquelles nous sommes parvenu.

Il est à noter que les conclusions auxquelles vous êtes parvenu sont en accord avec celles auxquelles nous sommes parvenu. Il est à noter que les conclusions auxquelles vous êtes parvenu sont en accord avec celles auxquelles nous sommes parvenu.

Il est à noter que les conclusions auxquelles vous êtes parvenu sont en accord avec celles auxquelles nous sommes parvenu. Il est à noter que les conclusions auxquelles vous êtes parvenu sont en accord avec celles auxquelles nous sommes parvenu.

Il est à noter que les conclusions auxquelles vous êtes parvenu sont en accord avec celles auxquelles nous sommes parvenu. Il est à noter que les conclusions auxquelles vous êtes parvenu sont en accord avec celles auxquelles nous sommes parvenu.

Le Directeur Général  
M. FIOC

(1948)

18 AOUT 1950

Ministère des Finances  
et des  
Affaires Économiques

MISSION DE CONTRÔLE FINANCIER  
DES TRANSPORTS

CONTROLE FINANCIER  
DE LA  
S.N.C.F.

Paris, le 17 août 1950

90, Rue Saint-Lazare (9<sup>e</sup>)

Tel. { TRINITE 73-00  
LABORDE 96-00

D. 322

Monsieur le Directeur Général,

A la suite de l'accord que vous avez bien voulu me donner concernant la collaboration de vos Services à l'étude sur le coût et le rendement financier d'un certain nombre de lignes, j'ai l'honneur de vous informer que mon collaborateur, M. LESAGE, après avoir consulté M. Dugas, a pris contact avec M. Cousin, Chef de la Subdivision du Contrôle des Recettes Marchandises, et avec M. Bidet, Chef de la Subdivision des Statistiques du Service technique de la Direction Générale.

Les lignes étudiées seraient les 17.000 km de lignes à trafic le plus faible. En outre, pour pouvoir se faire une idée du bilan des lignes à plus fort trafic, une étude systématique serait entreprise sur toutes les lignes du triangle Bordeaux-Hendaye-Tarbes.

La détermination des recettes pour laquelle les éléments nous font actuellement le plus défaut, pourrait être faite de la façon suivante :

- En ce qui concerne les marchandises ( wagons complets), le concours du service mécanographique du Contrôle des Recettes est indispensable si l'on veut éviter de collecter tous les renseignements sur le plan local, ce qui présente de multiples inconvénients et exige un travail matériel particulièrement long.

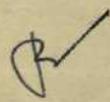
L'étude portant sur le mois de septembre 1950, le travail de ce Service représenterait environ 1.200 heures de tabulation et de tri et pourrait être fait au mois de décembre sans dérangement ni retard des principaux documents ou statistiques produits régulièrement par ce Service. Cependant, pour extraire des bordereaux fournis les renseignements recherchés, (expéditions et réceptions en tonnage, recettes globales des gares correspondant à ces expéditions ou à ces réceptions, part de recettes afférente à la ligne), un certain travail de dépouillement s'avère indispensable et il serait nécessaire

...

Monsieur ARMAND, Directeur Général de la S.N.C.F.-

SERVICE TECHNIQUE  
DE LA DIRECTION GÉNÉRALE

m' en parler  
17.8.50



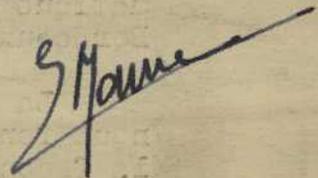
de mettre, au mois de janvier, à la disposition de M. Bidet, une quinzaine d'agents. Ces mêmes agents permettraient l'extrapolation, sur l'année 1950, des résultats déjà obtenus par le Service technique de la Direction générale en ce qui concerne le détail et les voyageurs.

En outre, le trafic de transit (marchandises), spécialement important pour les grandes lignes, échappe au procédé d'investigation ci-dessus et il apparaît utile, pour obtenir des résultats valables sur chaque section de grandes lignes du triangle Bordeaux-Hendaye-Tarbes, de procéder au dépouillement pendant une semaine (16 au 22 septembre) des états d'accompagnement des trains circulant sur ces lignes.

Je pense que vous pourrez me donner votre approbation sur ces dispositions envisagées avec vos Services et que les résultats qui me font actuellement défaut pourront être recueillis tant au bénéfice de la S.N.C.F. que des organismes de tutelle ou de contrôle.

Je vous prie de croire, Monsieur le Directeur Général, à l'assurance de ma très haute considération.

P/0 L'INSPECTEUR DES FINANCES  
Adjoint au Chef de la Mission de Contrôle Financier



**SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS**  
**TÉL. TRINITÉ 73-00 - 88 RUE SAINT-LAZARE - PARIS IX**

SERVICE TECHNIQUE  
DE LA  
DIRECTION GÉNÉRALE

PARIS, le 16 AOUT 1950 19

OS N° 5372  
87

Monsieur le Directeur Général,

Suite à la lettre du 19 juillet de M. EHRHARDT, Chef de la Mission du Contrôle Financier, relative à la recherche du bilan des lignes à faible trafic et à votre accord du 25 juillet (lettre D. 879/1).

Au cours d'un entretien avec M. LESAGE, il a été envisagé le programme suivant pour les travaux à effectuer, sous réserve de votre accord, en vue de déterminer les recettes des lignes intéressées :

1°) Trafic par wagons complets - Le Service du C.R.M. fournira au Service O, à l'aide des M.A.S., le trafic du mois de septembre 1950 à l'arrivée et au départ des lignes (17.000 km de petites lignes de l'étude de M. GIRETTE, plus les grandes lignes du triangle Bordeaux-Hendaye-Tarbes; adoption des mêmes principes que pour l'étude précitée, mais sans décomposition par tarifs ni barèmes);

2° et 3°) Trafic des voyageurs, du détail et des colis. On utilisera les renseignements fournis par le Service O à M. GIRETTE en les extrapolant sur l'année 1950.

En outre, on procédera à un sondage restreint sur 7 jours de circulation à l'aide des documents de trains pour la région Bordeaux-Hendaye-Tarbes, afin d'évaluer le tonnage kilométrique de transit sur les sections de lignes du "grand réseau" intéressées.

Le travail confié au C.R.M. exigera 1200 heures mais se fera sans renfort. Il en résultera seulement un retard d'une quinzaine de jours dans la fourniture des statistiques tarifaires des courants de transports.

Par contre, au Service O (Subdivision des Statistiques), il faut envisager un renfort d'environ 15 agents pendant le mois de janvier 1951 pour permettre la traduction en clair et la centralisation des renseignements fournis par le C.R.M. ainsi que les évaluations du trafic voyageurs, détail et colis.

M. EHRHARDT doit demander votre accord sur les dispositions envisagées.

P. Le Directeur,  
Chef du Service,  
Le Chef de la Subdivision des Statistiques,



19 JUIL 1950

*M. Boyaux*  
*M. Strohner*

19 JUIL 1950

Paris, le

Ministère des Finances  
et des  
Affaires Economiques

MISSION DE CONTRÔLE FINANCIER  
DES TRANSPORTS

CONTROLE FINANCIER  
DE LA  
S.N.C.F.

D-281

90, Rue Saint-Lazare (9<sup>e</sup>)

Tel. 73-80

SOCIÉTÉ NATIONALE	
DE CHEMINS DE FER FRANÇAIS	
DIRECTION GÉNÉRALE	
25 JUIL 1950	
Dossier	Filles N°
D 879 / 0	-

Monsieur le Directeur Général,

Pour apprécier le coût et le rendement financier des lignes à faible trafic, j'ai prescrit à mes collaborateurs une enquête destinée à établir des bilans pour un certain nombre de lignes.

Les premiers résultats de cette enquête ayant prouvé que la détermination des recettes suppose la collaboration du service mécanographique du Contrôle des Recettes, je vous demanderai de bien vouloir mettre les moyens de ce service à la disposition de mes collaborateurs. Le mois sur lequel portera l'étude est celui de septembre 1950.

J'ai, en outre, appris que la S.N.C.F. avait elle-même procédé à une enquête de ce genre. La connaissance des résultats de ce travail et la collaboration des services qui en ont été chargés me seraient particulièrement précieuses.

Veillez agréer, Monsieur le Directeur Général, l'assurance de ma très haute considération.

L'Inspecteur Général des Finances,  
Chef de la Mission

P.S. - Mes collaborateurs désignés pour l'enquête sont M.M. MEARY et LESAGE.

Monsieur ARMAND  
Directeur Général de la  
Société Nationale des  
Chemins de fer Français  
88, Rue St-Lazare  
PARIS

**SERVICE TECHNIQUE  
DE LA DIRECTION GÉNÉRALE**  
**SCE COMMERCIAL**  
OBJET DE RÉPONSE A LA SIGNATURE DE  
M. LE DIRECTEUR GÉNÉRAL

D 879/0.

25 JUIL 1950

013473

Monsieur l'Inspecteur Général,

Comme suite à votre lettre N.201 du 19 juillet 1950, j'ai l'honneur de vous faire connaître que je n'ai pas d'objection à ce que vos collaborateurs entreprennent, pour le mois de septembre 1950, le bilan d'un certain nombre de lignes à faible trafic, avec -en cas de besoin- la collaboration du Service mécanographique du Contrôle des Recettes.

Pour réduire au minimum le travail matériel correspondant et pour mettre à profit les travaux déjà effectués dans cette voie, M. ARMAND et LESAGE pourront se rapprocher de M. LUCAS.

Veuillez agréer, Monsieur l'Inspecteur Général, l'assurance de ma considération très distinguée.

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL,

Signé : ARMAND

Monsieur HERRNST  
Chef de la Mission de Contrôle Financier  
de la S.N.C.F.

0

## Renseignements pour M. GIRETTE.

- sur la base des chiffres du budget de 1950 (Révision I) -

## a) Répartition des dépenses entre les deux Réseaux.-

	Grand Réseau.	Petit Réseau.	Total.
	MM.	MM.	MM.
- Dépenses totales.....	346	32	378
- Trafic voyageurs (Grandes lignes):			
- Rapides et express.....	63 "	-	63 "
- Omnibus.....	44 "	10 "	54 "
- Total.....	107 "	10 "	117 "
- Trafic marchandises.....	220 "	22 "	242 "
- Banlieue et Poste.....	19 "	-	19 "

## b) Répartition des Recettes voyageurs.-

- Trafic Grandes Lignes (Banlieue exclue) :	V.-km.	Recettes.
- Trains rapides.....	61%	63%
- Trains omnibus.....	39%	37%

5 avr 11 1950.

Nota remis à M. Girette le 5/4/50

Renseignements pour M. GIRETTE.

- sur la base des chiffres du budget de 1950 (Révision I) -

a) Répartition des dépenses entre les deux Réseaux.-

	Grand Réseau.	Petit Réseau.	Total.
	MM.	MM.	MM.
- Dépenses totales.....	346	32	378
- Trafic voyageurs (Grandes lignes):			
- Rapides et express.....	63 "	-	63 "
- Omnibus.....	44 "	10 "	54 "
- Total.....	107 "	10 "	117 "
- Trafic marchandises.....	220 "	22 "	242 "
- Banlieue et Poste.....	19 "	-	19 "

b) Répartition des Recettes voyageurs.-

- Trafic Grandes Lignes (Banlieue exclue) :	V-km.	Recettes.
- Trains rapides.....	61%	63%
- Trains omnibus.....	39%	37%

5 avril 1950.

17 JUIL 1950

sb.

0 n° 13-454

- 2 pièces jointes. -

Monsieur MEARY

Inspecteur des Finances  
à la Mission de Contrôle Financier.

---

J'ai l'honneur de vous remettre ci-joint,  
pour répondre à votre demande, un exemplaire du  
P.V. des réunions tenues le 21 décembre 1949 et  
le 17 mai 1950 par le Comité d'étude des petites  
lignes.

Le Directeur  
Chef du Service,

~~M. DUGAS~~ DUGAS

M: le Chef du Service

M: Meary me fait savoir qu'il a bon espoir d'obtenir pour la SNC, au titre de l'exercice 1951, par application de l'article 20bis de la Convention, le remboursement d'une fraction substantielle du déficit de la Banque.

Il demande:

- 1<sup>o</sup>) Une analyse détaillée du bilan de la Banque pour 1948.
- 2<sup>o</sup>) Une évaluation du bilan 1950.

Ces deux documents sont en préparation et pourront lui être remis si vous êtes d'accord, dans le courant de la semaine du 17 au 23 juillet.

13.7

My  
My

Pior

MINISTÈRE DES FINANCES  
MISSION DE CONTROLE  
DES  
ACTIVITÉS FINANCIÈRES

Paris, le 16 Février 1951

*M. Foc*  
*de*

Monsieur,

Vous avez reçu, ces jours derniers, à la suite de mon entretien avec Monsieur ARMAND, en Novembre dernier, et des contacts pris ensuite avec Monsieur HUTTER, la visite de Monsieur WIRTH, Inspecteur des Finances, qui a été chargé d'une mission d'étude dans le cadre du travail de comptabilité nationale.

Cette mission a pour objet d'éclairer le Comité des Experts institué par le Décret du 31 mars 1950, dans la décision qu'il doit prendre relativement à la forme des comptes généraux qu'il a été chargé d'établir. Les comptes publiés jusqu'à ce jour - qu'il s'agisse de ceux qu'a établis ces dernières années la Commission du Bilan, ou de ceux qui ont été communiqués le mois dernier au Parlement - ne retracent les manifestations de l'activité productrice que par un compte global unique. Ils décrivent les relations du secteur productif avec les particuliers, avec les collectivités publiques, avec l'étranger et les territoires d'outre-mer, avec le système bancaire et le marché des capitaux; mais

.../...

Monsieur D U G A S  
Directeur des Services techniques  
de la Direction Générale  
de la S.N.C.F.  
88, rue St Lazare  
P A R I S

laissent dans l'ombre toutes les transactions qui interviennent, au cours du processus de production, entre les entreprises. Or, l'inconvénient d'une description comptable ainsi limitée à des grandeurs globales, c'est d'abord qu'elle ne peut être que très malaisément recoupée par des observations concrètes - les grandeurs globales résultant dans certains cas de l'addition d'éléments hétérogènes; c'est ensuite que tous les phénomènes qui intéressent le mécanisme de la production y restent nécessairement indistincts. Notamment, la formation et la disparition des goulets d'étranglement, les distorsions de l'échelle des prix, les mouvements de main d'oeuvre, l'insuffisance ou l'excès des équipements, ne peuvent être expliqués ou prévus si la production est décrite globalement. Une possibilité d'explication ou de prévision n'apparaît que dans la mesure où le système comptable permet de distinguer, dans l'économie productive, des secteurs homogènes; c'est-à-dire des secteurs assez nombreux pour que l'on puisse regarder les entreprises qui y sont placées comme soumises à des nécessités économiques et techniques semblables.

Mais l'état actuel des investigations statistiques ne permet pas de décrire l'activité productrice par secteurs. En particulier, il n'est pas possible de mesurer l'importance des transactions qui lient un secteur productif à chacun des autres. La mesure directe de phénomènes enchevêtrés dans un tout aussi complexe présente d'ailleurs des difficultés considérables. On ne peut songer à les saisir qu'indirectement - comme l'a fait

le Professeur Léontief à Harvard en déterminant avec toute la précision possible les relations qui, pour chaque catégorie d'entreprises, lient la production aux achats de matières premières et d'énergie, aux paiements de main d'oeuvre, et aux charges de l'équipement.

La détermination de ces fonctions de production est certainement très difficile. A priori, je conçois que leurs caractéristiques quantitatives et même leur forme puissent varier suivant la nature de la demande - dans la mesure où elle oblige les producteurs à modifier leurs plans - et suivant les données qui déterminent en fait le rythme de la production ( capacité de production des outillages; possibilités de recrutement de la main d'oeuvre; possibilités d'achat de certaines matières premières essentielles; ou enfin, importance de la demande ). Autrement dit, je conçois qu'une entreprise puisse vivre dans des états de régime différents et qu'elle soit caractérisée dans ces divers états par des fonctions de production différentes. Mais il ne me semble pas impossible de classer les hypothèses possibles; de déterminer la nature des variables qui interviennent dans les fonctions de production, la forme de ces fonctions et même, dans le cas le plus favorable, leurs principales caractéristiques quantitatives.

C'est pour ébaucher ce travail que j'ai demandé à Monsieur WIRTH et aux collaborateurs qui ont été mis à sa disposition pour quelque temps par l'Inspection Générale des Finances,

de faire une enquête dans certains secteurs de la production, et en premier lieu dans les grands secteurs nationalisés. Je vous serais très vivement reconnaissant de vouloir bien répondre à ses questions, ou de demander à un technicien d'y répondre; étant entendu que je me trouve personnellement à votre disposition pour tous éclaircissements complémentaires.

J'ajoute que cette enquête doit être regardée, si vous voulez bien vous y prêter, comme rigoureusement confidentielle, puisqu'elle correspond pour le moment à une étude préalable. C'est seulement à un stade ultérieur que les résultats obtenus - et les décisions d'enquêtes générales qui pourront être prises sur ces bases - pourront être soumis à une discussion publique.

Je vous en remercie à l'avance et je vous prie d'agréer, Monsieur, l'assurance de ma considération très distinguée.

*Claude Guis*



The Best Paper made in Docelles

Extrait du Jo du 20 juin 1951

Nominé d'un membre de la mission  
de Contrôle Financier Instituée auprès de la SNCF.

**Nomination d'un membre de la mission de contrôle financier  
instituée auprès de la Société nationale des chemins de fer français.**

Par arrêté du 14 juin 1951, M. Granger, conseiller référendaire à la cour des comptes, est nommé membre de la mission de contrôle financier instituée auprès de la Société nationale des chemins de fer français, à compter du 16 juillet 1951, en remplacement de M. Desmarest, conseiller référendaire à la cour des comptes, appelé à d'autres fonctions.

Extrait du J.O. du 9 Décembre 1953.

**Nomination du chef de la mission de contrôle financier auprès de la Société nationale des chemins de fer français et des membres de cette mission pour l'année 1954.**

Par arrêtés en date du 8 décembre 1953:

M. Mourre (Edgard), inspecteur des finances, est nommé, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1954, chef de la mission de contrôle financier instituée par l'article 1<sup>er</sup> du décret n° 49-996 du 26 juillet 1949 auprès de la Société nationale des chemins de fer français, en remplacement de M. Ehrhard, inspecteur général, appelé à d'autres fonctions.

MM. Gébault, Cagneul, Fredet, inspecteurs des finances;  
Granger, conseiller référendaire à la cour des comptes;  
Cruchon (Jacques), contrôleur d'Etat;  
Chaussaigne, inspecteur des finances,  
sont nommés membres de cette mission pour l'année 1954.