

26. LY 948/4  
(1949. 1959)

Rapport de la  
Commission de vérification  
des comptes

615.4.4

SOCIÉTÉ NATIONALE  
DES  
CHEMINS DE FER FRANÇAIS

DIRECTION GÉNÉRALE  
ÉTUDES GÉNÉRALES

Désignation  
du Dossier

Commission de Vérification des  
Comptes.

Rapport exercice 1952

SOUS DOSSIERS

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

Pour attributions  
(s) PORCHEZ

SECRETARIAT D'ETAT  
AUX TRAVAUX PUBLICS  
AUX TRANSPORTS  
ET AU TOURISME

Monsieur le Directeur Général  
Monsieur DARGELOU  
Monsieur BOURREL  
Monsieur LAGNACE

Direction Générale  
des Chemins de fer  
et des Transports.

C - B  
Secrétariat du Conseil d'Administration

1er Bureau

PARIS, le 26 Décembre 1956

*M. G. C. P.*  
*[Signature]*

LE SECRETAIRE D'ETAT AUX TRAVAUX PUBLICS, AUX  
TRANSPORTS ET AU TOURISME

à Monsieur le PRESIDENT du CONSEIL d'ADMINISTRATION  
de la SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS.

Objet - Règlement des comptes de la S.N.C.F. de 1952.

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint, à titre de notification, quatre copies de l'arrêté en date de ce jour réglant, après avis de la Commission de Vérification des Comptes des Chemins de fer, les comptes de votre Société pour l'exercice 1952.

Vous trouverez également joints 5 exemplaires du rapport n° 4745 de la dite Commission.

Pour le Secrétaire d'Etat et  
par délégation,  
Le Directeur Général des Chemins de  
fer et des Transports,

(s) A. DOUMENC

SECRETARIAT D'ETAT  
AUX TRAVAUX PUBLICS, AUX TRANSPORTS  
ET AU TOURISME

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

-----  
1er Bureau  
--

ARRÊTÉ

-----

Le Secrétaire d'Etat aux Travaux Publics, aux Transports et au Tourisme ;

Vu les différentes lois portant concession des chemins de fer d'intérêt général ;

Vu le décret du 31 Août 1937 approuvant la convention de même date passée entre, d'une part, le Ministre des Travaux Publics et, d'autre part, la Compagnie du Chemin de fer du Nord, la Compagnie des Chemins de fer de l'Est, la Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans, la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, la Compagnie des Chemins de fer du Midi, le Syndicat des Chemins de fer de la Grande Ceinture, le Syndicat des Chemins de fer de la Petite Ceinture, l'Administration des Chemins de fer de l'Etat, l'Administration des Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine, pour l'exploitation de leurs réseaux par la Société Nationale des Chemins de fer français ;

Vu, notamment, les articles 20 et suivants de ladite convention ;

Vu les rapports n° 47-38 et 47-45 de la Commission de Vérification des Comptes des Chemins de fer en date des 19 novembre 1955 et 13 octobre 1956, desquels il résulte notamment qu'il y a lieu de régler sur les bases suivantes le compte d'exploitation de l'exercice 1952 :

Recettes :

a) recettes d'exploitation .....	442.938.761.853
b) contribution de l'Etat .....	64.415.700.000
c) produits des réalisations d'actif .....	3.919.978.484
	<hr/>
Total des recettes :	511.274.440.337

Total des recettes (report) : 511.274.440.337

Dépenses .-

a) Dépenses d'exploitation ..	520.553.663.044
b) Valeur en écritures des installations supprimées	629.877.113
c) Dépenses de renouvellement de matériel .....	7.164.081.428
d) Annuités de location-vente:	-
e) Contribution aux dépenses complémentaires de premier établissement .....	2.767.820.521
f) Charges financières .....	13.791.772.210
g) Primes .....	1.400.876.613

Total des dépenses ..... 546.308.090.929

Insuffisance de l'exercice 1952 ..... 35.033.650.592

Vu la lettre du Ministre des Affaires économiques et financières du 7 novembre 1956 ;

Vu la lettre du Secrétaire d'Etat aux Affaires Economiques en date du 13 décembre 1956 ;

A R R Ê T E

Article 1er

Le montant de l'insuffisance du compte annuel d'exploitation de la Société Nationale des Chemins de fer pour l'exercice 1952 est arrêté dans les conditions indiquées par la Commission de Vérification des Comptes à trente-cinq milliards trente-trois millions six cent cinquante mille cinq cent quatre-vingt-douze francs (35.033.650.592 frs).

Article 2

Le montant des contributions de l'Etat visées aux articles 19, 19 bis et 19 quater de la convention de 1937, modifiée par l'avenant de 1952 est fixé à soixante-quatre milliards quatre cent quinze millions sept cent mille francs ..... (64.415.700.000 frs), dont quarante-neuf milliards sept cent quatre-vingt-huit millions cent mille francs (49.788.100.000 frs) au titre de l'article 19, deux milliards trois cent soixante-sept millions neuf cent mille francs (2.367.900.000 frs) au titre de l'article 19 bis et douze milliards deux cent cinquante-neuf millions sept cent mille francs (12.259.700.000 frs) au titre de l'article 19 quater.

La redevance d'usage de la voie à verser par la Société Nationale des Chemins de fer français (article 19 (ter) est fixée à huit milliards huit cent cinquante huit millions sept cent soixante-quinze mille deux cent trente-sept francs (8.858.775.237 frs).

Article 3

Le montant au 31 décembre 1952 des avances du Trésor au titre de l'article 25 de la convention de 1937 est fixé à soixante-cinq milliards trente-quatre millions huit cent quatre vingt six mille neuf cent quarante deux francs. (65.034.886.942<sup>f</sup>).

Les avances du Trésor effectuées en application de l'article 27 de la convention du 31 août 1937 sont fixées au 31 décembre 1952 à onze milliards quatre cent six millions sept cent cinquante six mille six cent cinquante cinq francs (11.406.756.655 frs).

La Société Nationale des chemins de fer français recevra du Trésor une somme de deux cent dix-huit millions quatre cent vingt quatre mille neuf cent trente huit francs (218.424.938 frs) à titre de trop versé en 1952 sur les intérêts des avances de l'article 27.

Article 4

Le montant total des primes d'exploitation de la Société Nationale pour l'exercice 1952 est fixé en application de l'article 36 de la convention du 31 août 1937 à un milliard quatre cent millions huit cent soixante-seize mille six cent treize francs (1.400.876.613 frs), savoir :

- prime du personnel .....	1.273.524.194 frs
- prime du Conseil d'Administration et du personnel dirigeant .....	127.352.419 -
- le compte "corrections de primes" s'élève fin 1952 à .....	(-) 284.203.882 -

Article 5

Les annuités dues à la S.N.C.F. en 1952 en raison des avances faites par les anciens réseaux pour la couverture des insuffisances d'exploitation antérieures au 1er janvier 1938 sont fixées à un milliard neuf cent trente cinq millions deux cent quatre-vingt-deux mille sept cent soixante-dix-huit francs (1.935.282.778 frs), dont 1.205.653.882 frs au titre de la part d'intérêts et 729.628.896 frs au titre de la part d'amortissement.

La Société Nationale des Chemins de fer reversera :  
1°) à l'Etat, une somme de dix-huit millions neuf cent vingt six mille cinq cent quatre-vingt-sept francs (18.926.587 frs) à titre de trop perçu sur la part d'intérêts ;

2°) à la Caisse Autonome d'amortissement, une somme de quatre-vingt-onze mille quatre cent treize francs (91.413 frs) à titre de trop perçu sur la part d'amortissement.

#### Article 6

Les annuités dues en 1952 à la Société Nationale des Chemins de fer en raison des avances tant en argent qu'en travaux faites à l'Etat par les anciennes Compagnies et par la Société Nationale sont fixées à quatre cent dix-sept millions six cent soixante-dix-neuf mille deux cent quatre-vingt-dix-huit francs (417.679.298 frs), dont (252.694.641 frs au titre de la part d'intérêts et 164.984.657 frs au titre de la part d'amortissement.

La Société Nationale des Chemins de fer recevra :

- 1°- de l'Etat, une somme de quatre cent soixante-cinq mille neuf cent quatre-vingt-dix-neuf francs (465.999 frs) à titre de solde de la part d'intérêts,
- 2°- de la Caisse Autonome d'Amortissement une somme de six cent quarante-cinq mille cinq cent soixante francs (645.560 frs) à titre de solde de la part d'amortissement;

#### Article 7

Les annuités payées par la Dette Publique sont arrêtées pour 1952 à trente neuf millions sept cent vingt sept mille cinq cent deux francs (39.727.502 frs), dont 7.988.381 frs au titre de la part d'intérêts et 31.739.121 frs au titre de la part d'amortissement.

#### Article 8

Le montant des avances du Trésor faites au titre de la convention du 8 janvier 1941 (programme spécial d'équipement) est fixé au 31 décembre 1952 à six milliards cent cinquante quatre millions cinq cent soixante-seize mille six cents francs (6.154.576.600 frs).

Le montant des avances remboursées fin 1952 en application de l'article 4 de la dite convention est fixé à quarante-cinq millions quarante-deux mille cinq cent soixante-et-un francs (45.042.561 frs).

Le montant net de la dette de la Société Nationale des Chemins de fer en raison des avances du Trésor au titre de la convention du 8 janvier 1941 est arrêté au 31 décembre 1952 à six milliards cent neuf millions cinq cent trente-quatre mille ~~.....~~ trente-neuf francs ( 6.109.534.039 francs).

L'annuité due en 1952 étant fixée à 165.217.333frs, le Trésor recevra à titre de solde une somme de cent cinquante-deux millions neuf cent quatre-vingt-onze mille quatre cent quatre-vingts francs (152.991.480 frs).

PARIS, le 26 Décembre 1956  
LE SECRETAIRE D'ETAT AUX TRAVAUX PUBLICS,  
AUX TRANSPORTS ET AU TOURISME,  
Pour le Secrétaire d'Etat et par délégation :  
Le Directeur Général  
des Chemins de fer & des Transports,  
signé : André DOUMENC

GI  
Commission de Vérification  
des Comptes  
des Chemins de Fer  
-  
S.N.C.F.  
-

**ADOPTÉ**

Séance du 13 OCT. 1956

N° 4.745

Rapporteur : M. MOREAU  
Inspecteur des Transports  
-

Règlement définitif des comptes  
de l'exercice 1952  
-

- R. PPOF
- Annexe : Projet d'arrêté.
- Annexe II : Arrêté du 15 Mars 1956 réglant les comptes de l'exercice 1951.
- Annexe III : Compte courant des règlements à intervenir entre le Trésor et la S.N.C.F. par suite des redressements prescrits par la Commission de Vérification des Comptes.
- Annexe IV : Arrêté du 26 Avril 1954 fixant le mode de répartition des primes.
- Annexe V : Couverture au 31 décembre 1952 des dépenses d'établissement et de reconstitution (part S.N.C.F.)  
bis
- Annexe V : Détail de la couverture des dépenses d'établissement à la charge de la S.N.C.F.
- Annexe VI ; Couverture des dépenses d'établissement au 31 décembre 1952.  
1° Capitaux appliqués en couverture  
2° Coefficients de répartition des charges  
bis
- Annexe VI : Détail de la couverture des dépenses d'établissement à la charge de la S.N.C.F. comprises à l'annexe VI (col.2)
- Annexe VII : Couverture au 31 décembre 1952 des dépenses de reconstitution (part S.N.C.F.)
- Annexe VIII : Modifications à apporter aux chiffres de la Commission en application de la thèse du Ministère des Finances.

13 OCT. 1956

Rapporteur : M. MOREAU

**ADOPTÉ**

S.N.C.F.

## RAPPORT

relatif à l'arrêté définitif des comptes  
de l'exercice 1952

La Commission de Vérification des Comptes a, dans sa séance du 19 novembre 1955, adopté le rapport N° 4738 proposant des imputations définitives pour la plupart des éléments de comptes soumis à son examen; seuls avaient été réservés les comptes de 1952 dont les résultats dépendaient de la décision ministérielle arrêtant les comptes de l'exercice 1951.

L'arrêté de l'exercice 1951 en date du 15 mars 1956 (1) a tenu compte de la volonté formelle du Ministère des Finances ( lettres du 18 août 1954 et 20 janvier 1955 - Direction du Trésor-Mouvement des Fonds A-4) de ne pas donner avis favorable au projet d'arrêté si l'article 8 dudit projet n'était pas supprimé.

Les textes des lois relatives au développement des dépenses d'investissement pour les exercices 1952 et suivants sont rédigés dans des termes à peu près identiques à ceux de la loi de 1951 dont l'interprétation avait conduit la Commission à proposer une réduction sensible de la participation de l'Etat aux charges des emprunts de la S.N.C.F.

La Commission se trouve donc placée devant le même problème qui, à la demande du Ministre des Travaux Publics, avait été traité spécialement dans le rapport N° 4735 ( Rapporteur : M. DESPRES ). Elle ne peut que confirmer pour l'exercice 1952 son avis relatif à l'interprétation du texte similaire de l'exercice 1951: elle persiste à penser que la participation de l'Etat aux charges d'emprunts couvrant d'autres dépenses que les dépenses de travaux neufs visés à l'article 3 de la loi N° 52-14 du 5 janvier 1952 relative au développement des dépenses d'investissements économiques et sociaux pour l'exercice 1952 est contraire au texte de la loi et à une saine méthode d'interprétation des textes juridiques. Les dépenses couvertes par l'emprunt étant composées à la fois des dépenses de travaux neufs seuls visés par la loi et des dépenses d'approvisionnements, la Commission estime que la participation de l'Etat aux charges d'emprunts ne saurait s'appliquer à la part d'emprunts couvrant les dépenses d'approvisionnements.

---

(1) l'arrêté des comptes de l'exercice 1951 est donné en annexe N° 2.

Mais la Commission est en présence d'un fait nouveau : le refus du Ministère des Finances d'accepter l'interprétation de la Commission. Dans la lettre du 20 janvier 1955, adressée au Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme, le Ministère des Finances reprend les arguments développés à la séance du 18 décembre 1954 par le Représentant de la Direction du Trésor, le seul argument nouveau étant <sup>que</sup> le reliquat du crédit bancaire non utilisé au financement des dépenses de travaux neufs n'a, "en tout cas, pas servi à la couverture des approvisionnements". Il convient d'ajouter que le Chef de la Mission de Contrôle Financier avait, sans prendre parti sur le fonds du désaccord, attiré l'attention du Directeur du Trésor sur la gravité du précédent qui allait être créé pour la première fois depuis la création en 1883 de la Commission, les ministres de tutelle allaient passer ou tre à un avis de la Commission sur l'interprétation d'un texte législatif. Il faisait remarquer qu'une acceptation sous réserve aurait permis au Conseil d'Etat sur recours de la S.N.C.F., de se prononcer décisivement sur ce problème litigieux. La Direction du Trésor refusa de revenir sur sa décision, s'estimant au fond seule qualifiée pour interpréter les textes législatifs d'ailleurs préparés par elle relatifs aux bonifications d'intérêts sur emprunts S.N.C.F., sous l'unique réserve de la non opposition de la "Cour des Comptes" seul juge habilité, selon elle, à donner ou refuser son approbation aux comptes du Trésor. Selon cette thèse, le rôle de la Commission ne saurait donc être de discuter de la légitimité des opérations faites par la Direction du Trésor : la Commission doit se borner à exprimer son avis sur la régularité des écritures de la S.N.C.F. retraçant la prise en compte des versements octroyés à la Société Nationale au titre des bonifications d'intérêts d'emprunts.

La Commission ne saurait souscrire pour sa part à la thèse du Ministère des Finances, l'article 16 du décret du 11 décembre 1940 précisant que la Commission vérifie la régularité, au regard des textes et des conventions en vigueur, des imputations de dépenses et de recettes de la S.N.C.F. Elle constate, en outre, que la position prise par le Ministère des Finances lui interdit même de vérifier si le montant de la participation, considéré comme intangible par ce Ministère et calculé sur le montant des ressources d'emprunts correspond aux dépenses réellement faites, le montant des ressources d'emprunts pouvant se révéler nettement différent des besoins de la couverture, même dans la thèse soutenue par le Ministère des Finances.

Dans ces conditions, après avoir rappelé que le Ministre des Finances a approuvé le rapport présenté par elle au titre de l'arrêté des comptes de l'exercice 1951 ( rapport N° 4722 ) sauf la partie consacrée au calcul du montant des bonifications d'intérêts dues par l'Etat au titre du crédit bancaire de 10 Mars émis en 1951 et par là même approuvé la couverture des dépenses d'établissement de l'exercice 1951 ( annexe N° 7 bis ) qui affecte à la couverture des approvisionnements 5.481.201.239 frs de l'emprunt bancaire, ce qui est en contradiction flagrante avec l'affirmation de la lettre du 20 janvier : " le reliquat du crédit bancaire n'a, en tout cas, pas servi à la couverture des approvisionnements", la Commission s'estime tenue de présenter, pour l'exercice 1952, un projet d'arrêté tenant compte de sa propre interprétation des textes législatifs relatifs à la participation de l'Etat aux charges financières des emprunts garantis(1) .

---

(1) L'annexe N° VIII indique, à titre documentaire, les chiffres qui seraient à substituer dans le rapport à ceux de la Commission, si la Commission avait accepté la thèse de la Direction du Trésor.

Les difficultés que le désaccord ci-dessus rappelé a fait apparaître mettent en lumière qu'aucun arbitrage n'est prévu en cas de divergences de vues entre les deux Ministres intéressés, l'arrêté des comptes devant faire l'objet d'un arrêté interministériel Travaux Publics - Finances. ~~Un seul pourrait s'exercer indirectement, c'est celui du Parlement qui, devant aux termes de toutes les lois de finances depuis l'exercice 1938, recevoir communication des comptes de la S.N.C.F. après approbation par la Commission de Vérification des Comptes des Chemins de fer (2), pourrait par ce moyen être mis au courant d'un litige sur l'interprétation d'un texte qui se retrouve tous les ans dans les lois votées par le Parlement. La Commission exprime donc le vœu que le Ministère des Travaux Publics communique régulièrement au Parlement les rapports des comptes adoptés par elle, ce qui semble conforme à l'extrait de la loi de finances donné en renvoi.~~

*La Commission, constatant que la même situation risque de se renouveler à l'occasion des arrêtés des comptes des exercices ultérieurs, émet le vœu que soit soumis au Parlement, un texte interprétatif dans le sens adopté par le Ministère des Finances.*

(2) Extrait de la loi de Finances pour l'exercice 1952 ( loi N° 52-401 du 14 avril 1952 ).

Etat C

Liste non limitative des renseignements à fournir pour les assemblées par les différents Services au cours de l'exercice 1952.

Travaux Publics et Transports :  
 Budget de la Société Nationale des Chemins de fer :  
 Comptes de la Société..... : Communication au Parlement après  
 ( loi de finances du 31 décembre 1937 art. 138 ). : approbation par la Commission de  
 : Vérification des Comptes des Chemins de fer.  
 :

PREMIERE PARTIE

Compte d'Exploitation

A - Recette.

a) Recettes d'exploitation de toute nature.

La Commission avait fixé à ..... 442.939.545.391  
le montant des recettes du paragraphe A-a de  
l'article 21 de la Convention ( page 9 du rap-  
port N° 4738).

A la suite des rectifications apportées  
par l'arrêté des comptes de l'exercice 1951,  
aux propositions de la Commission, le montant des  
intérêts dus par la S.N.C.F. en 1952 au titre des  
diverses avances et subventions figurant au compte  
"Règlements à intervenir à la suite des arrêtés  
définitifs des comptes par la Commission de Véri-  
fication des Comptes"

s'élève à ..... (-) 41.708.518  
au lieu de ..... (-) 40.924.980

soit une diminution supplémentaire  
des produits financiers de l'exercice  
de ..... (-) 783.538

Les recettes rectifiées du paragraphe A-a  
s'élèvent à ..... 442.938.761.853

Le détail des calculs définitifs des règle-  
ments à intervenir entre le Trésor et la S.N.C.F.  
par suite des redressements prescrits par la  
Commission de Vérification des Comptes fait l'objet  
de l'annexe N° 3 du rapport.

b) Contributions de l'Etat prévues aux articles  
19, 19 bis et 19 quater.

Ces contributions ont été fixées dans le rapport  
N° 4738 (p. 19 ) à ..... 49.788.100.000  
au titre de l'article 19;

à ..... 2.367.900.000  
au titre de l'article 19 bis ;

et à ..... 12.259.700.000  
au titre de l'article 19 quater

Ensemble..... 64.415.700.000

c) Produits des réalisations d'actif.

Chiffres Commission (p.20 du rapport  
N° 4738)..... 3.919.978.484

Les recettes conventionnelles d'exploit-  
ation de 1952 de la S.N.C.F. s'élèvent à  
..... 511.274.440.337  
B - Dépenses.

a) - Dépenses d'exploitation de toute nature.

Chiffre du rapport N° 4738 ( p. 28 )..... 520.559.751.177  
2 modifications seront apportées dans le  
rapport définitif :

1°) Différence sur charges patronales rembour-  
sées par l'Etat au titre de la reconstitution :

24.289.846  
au lieu de..... 30.362.308

soit une diminution de..... (-) 6.072.462

La part de l'Etat n'est en effet que de  
80% de l'ensemble des dépenses et le chiffre  
retenu dans le rapport provisoire représentait  
le total de la réduction effectuée sur le mon-  
tant des charges patronales affectées au  
compte de reconstitution.

2°) La redevance d'usage de la voie ( art. 19 ter)  
est égale à 2% des recettes du paragraphe A-a  
des recettes conventionnelles.

Elle s'élève à :

$\frac{2}{100} \times 442.938.761.853 = 8.858.775.237$

au lieu de..... 8.858.790.908

soit une diminution de..... (-) 15.671

Les dépenses du paragraphe B-a du  
compte d'Exploitation sont fixées à..... 520.553.663.044

b) Valeur en écritures des installations  
supprimées et excédent éventuel de la  
valeur en écritures du matériel suppri-  
mé sur les dépenses inscrites au paragra-  
phe c).

Le chiffre du rapport provisoire ( p. 29 ) : 629.877.113  
sera maintenu.

c) Dépenses d'acquisitions et de transformations de matériel roulant, de mobilier, d'outillage et de matériel naval considérées comme des dépenses d'exploitation.

La Commission avait fixé à .....	7.788.841.035
le montant des dépenses du paragraphe c) autres que les dépenses de matériel naval ( p. 31 du rapport N° 4738 ) et à .....	6.644.093.181
la contribution du compte d'exploitation égale à 1,5/100 du montant des recettes du paragraphe A-a. Par suite de la modification apportée aux recettes, l'annuité de renouvellement s'élève finalement à : $\frac{1,5}{100} \times 442.938.761.853 =$	6.644.081.428
le surplus des dépenses soit.....	1.144.759.607
étant financé par un prélèvement d'égale montant sur les disponibilités du fonds de renouvellement.	

Les dépenses d'exploitation du paragraphe B-c sont donc fixées à :

$$6.644.081.428 + 520.000.000 = 7.164.081.428$$

La somme de 520.000.000 est le montant de l'annuité de renouvellement du matériel naval arrêté par le rapport provisoire ( p. 31).

d) Annuités de location-vente : "

e) Contribution aux dépenses complémentaires de premier établissement

Chiffre du rapport N° 4738..... 2.767.820.521

f) Charges financières nettes, déduction faite de tous remboursements et annuités.

Le rapport N° 4738 avait fixé à .....	17.303.843.300
les charges financières brutes de l'exercice et à .....	2.888.588.082
le montant des atténuations autres que les participations de l'Etat aux charges des emprunts émis en 1951 et 1952. Les sommes versées par le Trésor en 1952 au titre de cette participation s'élevant à :	623.483.008
doivent être diminuées des versements correspondant aux charges financières des emprunts affectés, en couverture, aux dépenses d'approvisionnements, soit(-)	167.963.573

les charges nettes incombant au compte d'exploitation s'élèvent à..... 13.959.735.783

g) Primes prévues à l'article 36.

L'avenant de 1952 a changé le mode de calcul des primes allouées au personnel et au Conseil d'Administration de la Société Nationale. Le nouvel article 36 est ainsi rédigé :

" Il est alloué au personnel de la Société Nationale et à son Conseil d'Administration des primes qui sont fonction de la réduction de la subvention versée par l'Etat à titre de garant, en application de l'article 25 ci-dessus ou de la réduction des versements effectués par l'Etat au titre des articles 18 bis, 19, 19 bis et 19 quater ci-dessus, dans les conditions suivantes :

" Pour un exercice donné, la prime allouée au personnel autre que le personnel dirigeant est calculée comme il est indiqué ci-après :

" Lorsque la subvention de l'Etat garant est nulle sans qu'aient à intervenir les réductions proportionnelles des versements de l'Etat, comme il est dit à l'article 20 ter ci-dessus, ladite prime est égale aux six millièmes du montant des recettes de l'exercice, telles qu'elles sont définies au paragraphe A de l'article 21 ci-dessus, à l'exclusion des contributions de l'Etat visées au paragraphe A-b, multiplié par le rapport d'un nombre d'unités de trafic fixé à soixante-cinq milliards, au nombre d'unités de trafic taxées pendant l'exercice ou à cinquante-cinq milliards si le nombre d'unités de trafic taxées de l'exercice est inférieur à cette quantité.

" S'il est fait appel à la subvention de l'Etat garant, la prime ci-dessus sera réduite de trois centièmes du montant de cette subvention, multiplié par le rapport à un nombre d'unités de trafic fixé à soixante-cinq milliards, du nombre des unités de trafic taxées pendant l'exercice ou de cinquante-cinq milliards si le nombre d'unité de trafic taxées de l'exercice est inférieur à cette quantité. Pour ce calcul, la subvention de l'Etat garant à considérer est déterminée en excluant des dépenses le montant des primes.

" Si l'application de l'article 20 ter conduit à rembourser tout ou partie des versements prévus aux articles 18 bis, 19, 19 bis et 19 quater ci-dessus, la prime sera augmentée de trois centièmes de la part des dits versements à laquelle il a été renoncé, multipliée par le rapport à un nombre d'unités de trafic fixé à soixante-cinq milliards, du nom-

" bre des unités de trafic taxées pendant l'exercice  
" ou de cinquante-cinq milliards si le nombre d'unités  
" de trafic taxées de l'exercice est inférieur à cette  
" quantité. Pour ce calcul, la part desdits versements  
" à laquelle il a été renoncé est déterminée en excluant  
" des dépenses le montant des primes.

" La prime visée à l'alinéa 2 du présent article  
" ne pourra jamais excéder les six millièmes du mon-  
" tant des recettes définies au paragraphe A de l'article  
" 21 ci-dessus.

" La prime allouée au personnel dirigeant et au  
" Conseil d'Administration est égale aux dix centièmes de la  
" prime allouée au personnel autre que le personnel diri-  
" geant.

" Un arrêté conjoint du Ministre des Travaux Publics,  
" des Transports et du Tourisme et du Ministre des Finan-  
" ces et des Affaires Economiques, sur la proposition  
" de la Société Nationale, fixe le mode de répartition  
" des primes entre les ayants droit et détermine les rè-  
" gles applicables en cas de rectification de comptes sur exercices  
" clos ".

1° - Calcul de la prime du personnel autre que le  
personnel dirigeant.

Recettes totales de l'exercice : 511.274.440.337

A déduire :

Contributions de l'Etat ( para-  
graphe A-b de l'article 21) : 64.415.700.000

recettes entrant dans le calcul de la prime..... 446.858.740.337

Nombre d'unités de trafic taxées pendant  
l'exercice ( en milliards ) : 72,6

Prime s'il n'avait pas été fait appel à la  
subvention de l'Etat :

$446.858.740.337 \times \frac{6}{1000} \times \frac{65}{72,6} =$  2.400.480.836

=====

Subvention de l'Etat s'il n'y avait pas de primes :

Montant des recettes..... 511.274.440.337

Montant des dépenses autres que les primes :

parag. B-a.....	520.553.663.044	
B-b.....	629.877.113	
B-c.....	7.164.081.428	
B-d.....	"	
B-e.....	2.767.820.521	
B-f.....	13.959.735.783	
	<hr/>	545.075.177.889

Subvention.... 33.800.737.552

Prime du personnel :

$2.400.480.836 - 33.800.737.552 \times \frac{3}{100} \times \frac{72,6}{65} = 1.267.896.122$

2° - Prime du Conseil d'Administration et du personnel dirigeant.

$1.267.896.122 \times \frac{10}{100} = 126.789.612$

Ensemble des primes 1.394.685.734

-----  
Liquidation du compte conventionnel annuel d'exploitation.

Ce compte s'établit de la manière suivante :

	Chiffres SNCF	Chiffres Commission
<u>A - Recettes.</u>		
a) Recettes d'exploitation.....	450.242.315.664	442.938.761.853
b) Contributions de l'Etat.....	65.544.281.395	64.415.700.000
c) Produits des réalisations d'actif	4.111.079.188	3.919.978.484
<b>Total des recettes.....</b>	<b>519.897.676.247</b>	<b>511.274.440.337</b>
<u>B - Dépenses.</u>		
a) Dépenses d'exploitation.....	526.802.001.401	520.553.663.044
b) Valeur en écritures des installations supprimées.....	79.589.973	629.877.113
c) Dépenses de renouvellement de matériel.....	7.273.634.735	7.164.081.428
d) Annuités de <del>vente</del> location-vente	"	"
e) Contribution aux dépenses complémentaires de premier établissement.....	2.772.216.597	2.767.820.521
f) Charges financières.....	13.635.143.394	13.959.735.783
g) Primes.....	1.554.554.114	1.394.685.734
<b>Total des dépenses.....</b>	<b>552.117.140.214</b>	<b>546.469.863.623</b>
Insuffisance du compte conventionnel annuel d'exploitation.....	32.219.463.967	35.195.423.286

DEUXIEME PARTIE

Comptes annexes du Compte d'Exploitation.

I - Compte d'attente des corrections de primes.

Le dernier alinéa du nouvel article 36 stipule qu'un arrêté conjoint du Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme, et du Ministre des Finances et des Affaires Economiques, sur la proposition de la S.N.C.F. fixe le mode de répartition des primes entre les ayants droit et détermine les règles applicables en cas de rectification de comptes sur exercice clos. Cet arrêté, en date du 26 avril 1954, fait l'objet de l'Annexe N° 4.

De l'article 1er il résulte que les 2/100 du montant de la prime sont réservés jusqu'à l'arrêté définitif des comptes. Sur cette somme réservée sont effectuées les corrections de primes en plus et en moins telles qu'elles résultent de l'arrêté définitif des comptes de l'exercice considéré. Ces régularisations faites, s'il existe un solde, celui-ci s'ajoute au montant de la première prime à distribuer. Si le montant des corrections dépasse le montant des sommes mises en réserve pour l'exercice, l'excédent sera imputé sur le montant de la part réservée de la prime afférente à l'exercice suivant.

L'article 4 précise que, l'arrêté étant applicable à partir de l'exercice 1952, les soldes des comptes de corrections de primes prévus par l'arrêté du 5 mai 1948 seront, après clôture définitive des comptes de l'exercice 1951 et s'ils sont débiteurs, imputés sur la part réservée des primes afférentes à l'exercice 1952.

Voici quelle est la situation après l'arrêté définitif des comptes de l'exercice 1951.

Montant du Compte "Corrections de primes".....	(-)	161.617.463
soit :		
Corrections relatives aux primes du personnel.....	(-)	140.241.273
Corrections relatives aux primes du Conseil d'Administration et du personnel dirigeant.....	(-)	21.376.190

Le présent rapport vient de fixer les primes  
de l'exercice 1952 à..... 1.394.685.734  
au lieu de..... 1.554.554.114  
d'où une diminution de.....(-) 159.868.380

soit :

sur la prime du personnel :  
1.267.896.122 - 1.413.231.013 (-) 145.334.891

sur la prime du personnel dirigeant :  
126.789.612 - 141.323.101 (-) 14.533.489

Le tableau suivant donne la situation  
du compte d'attente " corrections de primes"  
compte tenu des 2/100 de primes non distribuées  
après l'arrêté provisoire des comptes de 1952.

	Corrections sur les primes du personnel	Corrections sur les primes du personnel dirigeant	Total
Situation au 31 décembre 1951 :.....	(-) 140.241.273	(-) 21.376.190	(-) 161.617.463
Corrections de l'exercice 1952.....	(-) 145.334.891	(-) 14.533.489	(-) 159.868.380
Ensemble.....	(-) 285.576.164	(-) 35.909.679	(-) 321.485.843
Sommes réser- vées sur les primes de 1952	(+) 28.264.620	(+) 2.826.462	(+) 31.091.082
Situation au 31 décembre 1952 du comp- te "Correc- tions de primes	(-) 257.311.544	(-) 33.083.217	(-) 290.394.761

II - Mouvements des fonds de renouvellement en 1952 -

1°) Fonds de renouvellement du matériel roulant, du mobilier et de l'outillage.

Les disponibilités du fonds avaient été fixées par le rapport provisoire (p. 36) à : 35.387.375.776

Le présent rapport ayant diminué de 11.753 l'annuité de renouvellement, les prélèvements à effectuer sur les ressources du fonds sont augmentés d'autant; les disponibilités constatées sont donc à diminuer de.....(-) 11.753

et s'élèvent à fin 1952 à..... 35.387.364.023

2°) Fonds de renouvellement du matériel naval .

Les disponibilités de ce fonds ont été fixées par le rapport N° 4738 ( p. 37 ) à ..... 1.843.490.759

Ce chiffre ne sera pas modifié.

-----  
TROISIEME PARTIE

Calcul et liquidation des annuités.  
---

Le détail des calculs et de la liquidation figure dans le rapport N° 4738 ( pages 37 à 40 ).

Le tableau suivant résume les règlements à intervenir;

	Intérêts	Amortissements	Annuités
1° - <u>Avances en argent et en travaux :</u>			
Chiffre Commission.....	252.694.641	164.984.657	417.679.298
Provisions versées.....	252.228.642	164.339.097	
Sommes à recevoir par la SNCF	465.999	645.560	
2° - <u>Annuités payées par la Dette Publique :</u>			
Chiffre Commission.....	7.988.381	31.739.121	39.727.502
Provisions versées.....	7.988.381	31.739.121	
Sommes à recevoir ou à reverser par la SNCF.....	"	"	
3° - <u>Annuités sur insuffisances</u>			
Chiffre Commission.....	1205.653.882	729.628.896	1.935.282.778
Provisions versées.....	1224.580.469	729.720.309	
Sommes à reverser par la SNCF	18.926.587	91.413	
4° - <u>Ligne de Marèges à Eguzon</u>			
Bonification d'intérête	1.900.000	"	1.900.000
Provisions versées.....	1.900.000		
Sommes à recevoir.....	"	"	

QUATRIEME PARTIE

Compte conventionnel annuel d'établissement  
et d'approvisionnements  
( Article 28 de la Convention )  
-----

Dépenses

1°) Dépenses d'établissement.-

Le rapport N° 4738 a fixé ainsi qu'il suit  
les dépenses d'établissement de l'exercice 1952 :

A - Dépenses d'établissement de lignes nouvelles	2.229.300
B - Dépenses d'acquisition ou de transformation de matériel, mobilier, outillage et de maté- riel naval.....	1.558.442
C - Dépenses complémentaires d'installations fixes.....	15.968.118.085
D - Participations financières.....	629.272.783
	<hr/>
Ensemble.....	16.601.178.610
2° ) Variation en valeur des approvisionnements	11.782.166.217
	<hr/> <hr/>

Montant des dépenses conventionnelles  
d'établissement et d'approvisionnements de  
l'exercice 1952..... 28.383.344.827

Ressources

Le montant des ressources à long terme et  
à court terme pour lesquelles la S.N.C.F. a  
reçu la garantie de l'Etat et des ressources  
autres que l'emprunt s'élève à..... 26.329.978.328  
( voir rapport N° 4738 pages 52 à 54 ).

-----

CINQUIEME PARTIE

Couverture des dépenses d'établissement au  
31 décembre 1952.

Les ressources d'établissement doivent couvrir les dépenses d'établissement et les dépenses de reconstitution à la charge de la S.N.C.F. ( art. 46 de la loi du 27 avril 1946 ).

Le montant des dépenses de reconstitution à la charge de la S.N.C.F. s'élevait fin 1951 à ..... 52.189.316.129

Le rapport N° 4737 sur l'arrêté provisoire des dépenses de reconstitution de l'exercice 1952 a fixé la part S.N.C.F. à..... 6.411.528.033

Total des dépenses de reconstitution ( part S.N.C.F.) à fin 1952..... 58.600.844.162

Les dépenses d'établissement s'élevaient fin 1951 à ..... 273.744.132.019

A ajouter : Dépenses de l'exercice 1952 y compris la variation en valeur des dépenses d'approvisionnements..... 28.383.344.827

Les dépenses d'établissement fin 1952 s'élèvent  
Dépenses totales à couvrir fin 1952 : ..... 302.127.476.846  
58.600.844,162 + 302.127.476.846 = ..... 360.728.321.008

Les ressources d'établissement ont été fixées, fin 1951, à..... 294.984.696.534

celles de 1952 s'élevant à..... 26.329.978.328

Les ressources d'établissement sont, fin 1952, de..... 321.314.674.862

Il en résulte une insuffisance de ressources de : 321.314.674.862 - 360.728.321.008 + 39.413.646.146

au lieu de..... 30.948.751.614

à fin 1951.

La couverture des dépenses de l'exercice a été effectuée suivant les règles habituelles, qui sont d'ailleurs conformes aux textes législatifs qui autorisent la S.N.C.F. à payer les dépenses d'établissement au moyen de leurs ressources

propres, des ressources du fonds de modernisation et d'équipement et du produit des emprunts bénéficiant de la garantie de l'Etat.

Sont donc affectées en priorité, aux dépenses d'établissement proprement dites, les subventions des collectivités et les ressources du fonds de renouvellement. Sont réparties au prorata des dépenses d'établissement non encore couvertes et des dépenses de reconstitution (part S.N.C.F.) les ressources d'emprunts bénéficiant de la garantie de l'Etat. Le reliquat des ressources d'emprunts est affecté à la couverture des dépenses d'approvisionnements. Les lacunes sont couvertes par des moyens de trésorerie.

La couverture des dépenses de l'exercice 1952 et les variations de la lacune de couverture par poste font l'objet des annexes N<sup>os</sup> 5 et 5 bis.

Les annexes N<sup>os</sup> 6 et 6 bis sont consacrées à la couverture récapitulative des dépenses d'établissement à fin 1952 et fixent les coefficients de répartition des charges financières relatives à ces emprunts. L'annexe N<sup>o</sup> 7 donne le détail par nature de dépenses de la couverture des dépenses de reconstitution à la charge de la S.N.C.F.

-----  
SIXIEME PARTIE

Arrêté des avances du Trésor au titre des articles 25 et 27 de la Convention de 1937 et de la Convention du 6 Janvier 1941.  
-----

1<sup>o</sup>) Montant des avances de l'article 27 de la Convention.

Le montant des avances de l'article 27 a été arrêté fin 1951 à.....	6.906.756.655
Les avances de l'exercice étant de.....	4.500.000.000
<hr/>	
le montant des avances de l'article 27 est arrêté au 31 décembre 1952 à.....	11.406.756.655
au lieu de.....	16.884.221.420
chiffre S.N.C.F.	
<hr/>	
soit en moins.....	5.477.464.765

Liquidation des intérêts.

Les rectifications apportées par la Commission au montant des avances de l'article 27 ont diminué les intérêts dus à ce titre de .....(-) 246.485.915

L'application de la note N° 4636 relative à la fixation de la date de valeur du remboursement d'avances de l'article 27 de la Convention de 1937 avec le complément de subvention d'équilibre à la charge de l'Etat pour 1952, conduit à diminuer les intérêts des avances de l'article 27 de.....(-) 13.647.541

Enfin, le compte courant des règlements à intervenir entre le Trésor et la S.N.C.F., à la suite des redressements prescrits par la Commission au titre des articles 13 de la Convention de 1921, 18 et 25 de la Convention de 1937, fait ressortir un montant d'intérêts de retard dus par la S.N.C.F. de (+) 41.708.518

La Société Nationale a donc à recevoir... 218.424.938

2°) Montant des avances de l'article 25 au 31 décembre 1952.

Les avances de l'article 25 ont été arrêtées fin 1951 à..... 65.034.886.942

L'insuffisance de l'exercice 1951 ayant été remboursée à la S.N.C.F. par prélèvement sur la subvention d'équilibre accordée par la loi N° 51-628 du 24 mai 1951, le montant des avances ne subira pas de modifications en 1952.

3°) Allocations en capital.

Montant des allocations en capital dues au titre de la Convention du 9 septembre 1939 (alinéa 2° - paragraphe e)..... 89.115.064.691

4°) Montant des avances du Trésor au titre de la Convention du 8 janvier 1941 (programme spécial d'équipement).

A) Les avances du Trésor s'élevaient fin 1951 à..... 6.031.510.114

A ajouter : intérêts intercalaires relatifs aux projets terminés en 1952..... 123.066.486

Montant des avances au 31 décembre 1952... 6.154.576.600

B) Remboursement au titre des projets terminés.

L'annuité due en 1952 par la S.N.C.F.  
s'élève à 165.217.333 dont..... 36.054.232  
au titre de l'amortissement des avances.

Les amortissements fin 1951 s'élevaient  
à..... 8.988.329

Montant de l'amortissement fin 1952..... 45.042.561

C) Le montant net de la dette S.N.C.F. est arrêté  
fin 1952 à..... 6.109.534.039

Liquidation de l'annuité.

L'annuité due par la S.N.C.F. a été  
fixée à..... 165.217.333  
au lieu de..... 12.225.853  
chiffre S.N.C.F.

La Société Nationale devra verser le solde,  
soit..... 152.991.480

En résumé, la Commission propose de régler  
les comptes de l'exercice 1952, ainsi qu'il est  
indiqué au présent rapport, le projet d'arrêté  
faisant l'objet de l'annexe N° 1.

Le Président de Section  
au Conseil d'Etat  
Président de la Commission,

L'Inspecteur Général des Finances  
Chef de la Mission de Contrôle  
Financier,

*Signé : BRASART*

*Signé : E. MOURRE*

L'Inspecteur des Transports  
Rapporteur,

*Signé : MOREAU*

ANNEXE N°1 au Rapport n°47 45Projet d'arrêté

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

Vu .....

Vu les rapports n°47 38 et 47 45 de la Commission de Vérification des Comptes des Chemins de fer en date .....  
desquels il résulte notamment qu'il y a lieu de régler sur les bases  
suivantes le compte d'exploitation de l'exercice 1952 :

Recettes -

a) Recettes d'exploitation ;	442.938.761.853
b) Contributions de l'Etat ;	64.415.700.000
c) Produits des réalisations d'actif :	<u>3.919.978.484</u>

Total des recettes ..... 511.274.440.337

Dépenses -

a) Dépenses d'exploitation :	520.553.663.044
b) Valeur en écritures des installations supprimées:	629.877.113
c) Dépenses de renouvellement de matériel :	7.164.081.428
d) Annuités de location-vente:	"
e) Contribution aux dépenses complémentaires de premier établissement :	2.767.820.521
f) Charges financières :	13.959.735.783
g) Primes :	1.394.685.734

Total des dépenses..... 546.469.863.623

Insuffisance de l'exercice 1952 ..... 35.195.423.286

Vu la lettre du Ministre des Finances et des Affaires Economiques,

ARRÊTÉ :

Article 1er - Le montant de l'insuffisance du compte annuel d'exploitation de la Société Nationale des Chemins de fer pour l'exercice 1952 est arrêté dans les conditions indiquées par la Commission de vérification des Comptes à trente cinq milliards cent quatre vingt quinze millions quatre cent vingt trois mille deux cent quatre vingt six frs. (35.195.423.286 frs.)

Article 2 - Le montant des contributions de l'Etat visées aux articles 19, 19 bis et 19 quater de la Convention de 1937, modifiée par l'avenant de 1952 est fixé à soixante quatre milliards quatre cent quinze millions sept cent mille francs,

(64.415.700.000 frs.) dont ..... 49.788.100.000  
au titre de l'article 19

au titre de l'article 19 bis #

2.367.900.000

~~2.367.900.000~~

au titre de l'article 19 quater

12.259.700.000

~~12.259.700.000~~

La redevance d'usage de la voie à verser par le S.N.C.F. (article 19 ter) est fixée à huit milliards huit cent cinquante huit millions sept cent soixante quinze mille deux cent trente sept frs. (8.858.775.237 frs.).

Article 3 - Le montant au 31 décembre 1952 des avances du Trésor au titre de l'article 25 de la Convention de 1937 est fixé à soixante cinq milliards trente quatre millions huit cent quatre vingt six mille neuf cent quarante deux francs (65.034.886.942 frs.).

Les avances du Trésor effectuées en application de l'article 27 de la Convention du 31 août 1937 sont fixées au 31 décembre 1952 à onze milliards quatre cent six millions sept cent cinquante six mille six cent cinquante cinq frs. (11.406.756.655 frs.).

Le S.N.C.F. reçoit du Trésor une somme de deux cent dix huit millions quatre cent vingt quatre mille neuf cent trente huit francs (218.424.938 frs.) à titre de trop versé en 1952 sur les intérêts des avances de l'article 27.

Article 4 - Le montant total des primes d'exploitation de la Société Nationale pour l'exercice 1952 est fixé en application de l'article 36 de la Convention du 31 août 1937 à ..... 1.394.685.734

savoir :

prime du personnel .....	I.267.896.122
prime du Conseil d'Administration et du personnel dirigeant .....	I26.789.612
le compte "corrections de primes" s'élève fin 1952 à .....	(-) 290.394.761

.../...

Article 5 - Les annuités dues à la S.N.C.F. en 1952 en raison des avances faites par les anciens réseaux pour la couverture des insuffisances d'exploitation antérieures au 1er janvier 1938 sont fixées à un milliard neuf cent trente cinq millions deux cent quatre vingt deux mille sept cent soixante dix huit francs,

(1.935.262.778 frs) dont : I.205.653.882

au titre de la part d'intérêts et : 729.628.896  
au titre de la part d'amortissement.

La Société Nationale des Chemins de fer,

1°) reversera à l'Etat une somme de .... 18.926.587  
à titre de trop perçu sur la part d'intérêts;

2°) reversera à la Caisse Autonome d'Amortissement ..... 91.413  
à titre de trop perçu sur la part d'amortissement.

Article 6 - Les annuités dues en 1952 à la Société Nationale des Chemins de fer en raison des avances tant en argent qu'en travaux faites à l'Etat par les anciennes Compagnies et par la Société Nationale sont fixées à quatre cent dix sept millions six cent soixante dix neuf mille deux cent quatre vingt dix huit frs. (417.679.298 frs.) dont : 252.694.641

au titre de la part d'intérêts / et : 164.984.657  
au titre de la part d'amortissement.

L. Société Nationale :

1°) recevra de l'Etat une somme de ..... // 465.999  
à titre de solde de la part d'intérêts

2°) recevra de la Caisse Autonome d'Amortissement ..... 4  
à titre de solde de la part d'amortissement. 645.560

Article 7 - Les annuités payées par la Dette Publique sont arrêtées pour 1952 à trente neuf millions sept cent vingt sept mille cinq cent deux francs) dont :

7.988.381 au titre de la part d'intérêts  
31.739.121 au titre de la part d'amortissement.

Article 8 - Le montant des avances du Trésor faites au titre de la Convention du 8 janvier 1941 (programme spécial d'équipement) est fixé au 31 décembre 1952 à six milliards cent cinquante quatre millions cinq cent soixante seize mille six cents francs, (6.154.576.600 frs).

.../...

Article 9 - La participation de l'Etat aux charges des emprunts émis pour le financement des travaux neufs autorisés par le Parlement est fixée à quatre cent cinquante cinq millions cinq cent dix neuf mille quatre cent trente cinq francs (455.519.435 frs).

La Société Nationale reversera au Trésor une somme de cent soixante sept millions neuf cent soixante trois mille cinq cent soixante treize francs (167.963.573 frs), à titre de trop perçu en 1952 sur la participation de l'Etat.

Le montant des avances remboursées fin 1952 en application de l'article 4 de la dite convention est fixé à :

45.042.561

Le montant net de la dette de la Société Nationale des Chemins de fer en raison des avances du Trésor au titre de la Convention du 8 Janvier 1941 est arrêté au 31 décembre 1952 à ... 6.109.534.039

L'annuité due en 1952	
étant fixée à .....	165.217.333
le Trésor recevra à titre de solde .....	152.991.480

Direction Générale  
des Chemins de fer  
et des Transports

-----  
1er Bureau  
-----

-----  
A R R Ê T E  
-----

Le Secrétaire d'Etat aux Travaux Publics, aux Transports et au Tourisme;

Vu les différentes lois portant concession des chemins de fer d'intérêt général;

Vu le décret du 31 août 1937 approuvant la convention de même date passée entre, d'une part, le Ministre des Travaux Publics, et, d'autre part, la Compagnie du chemin de fer du Nord, la Compagnie des Chemins de fer de l'Est, la Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans, la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, la Compagnie des Chemins de fer du Midi, le Syndicat des Chemins de fer de la Grande Ceinture, le Syndicat des Chemins de fer de la Petite Ceinture, l'Administration des Chemins de fer de l'Etat, l'Administration des Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine, pour l'exploitation de leurs réseaux par la Société Nationale des Chemins de fer français;

Vu, notamment, les articles 20 et suivants de ladite convention;

Vu les rapports N° 4722 et 4735 de la Commission de Vérification des Comptes des Chemins de fer, en date des 26 juin et 18 décembre 1954;

Vu les lettres du Ministre des Finances, des Affaires Economiques et du Plan des 18 août 1954 et 20 janvier 1955;

A R R Ê T E :

Article 1er

Le montant de l'insuffisance du compte annuel d'exploitation de la Société Nationale des Chemins de fer pour l'exercice 1951 est arrêté dans les conditions indiquées par la Commission de Vérification des Comptes à sept milliards quatre cent cinquante cinq millions cinq cent quatre vingt huit mille six cent dix sept francs ( 7.455.588.617 frs).

La Société Nationale des Chemins de fer français <sup>aura</sup> à reverser une somme de cinq milliards trois cent quatre vingt deux millions quatre cent onze mille trois cent quatre vingt trois francs ( 5.382.411.383 frs) à titre de trop perçu sur la subvention d'équilibre qui lui a été accordée par la loi N° 51-628 du 24 mai 1951.

Article 2

Le montant au 31 décembre 1951 des avances du Trésor au titre de l'article 25 de la convention de 1937 est fixé à soixante cinq milliards trente quatre millions huit cent quatre vingt six mille neuf cent quarante deux francs.  
( 65.034.886.942 frs).

Les avances du Trésor effectuées en application de l'article 27 de la convention du 31 août 1937 sont fixées au 31 décembre 1951 à six milliards neuf cent six millions sept cent cinquante six mille six cent cinquante cinq francs (6.906.756.655 Frs).

La Société Nationale des Chemins de fer recevra du Trésor une somme de deux cent quatre vingt quatre millions quatre cent cinquante quatre mille neuf cent trente francs ( 284.454.930 frs) à titre de trop versé en 1951 sur les intérêts des avances de l'article 27.

Article 3.

Le montant total des primes d'exploitation de la Société Nationale pour l'exercice 1951 est fixé en application de l'article 36 de la convention du 31 août 1937 à deux milliards quarante millions six cent onze mille six cent quarante deux francs ( 2.040.611.642 frs).

savoir :

prime du personnel.....	1.774.444.906 <sup>f</sup>
prime du Conseil d'Administration et du personnel dirigeant...	266.166.736 <sup>f</sup>
Le compte "Corrections de primes" s'élève fin 1951 à.....(-)	161.617.463

Article 4.

Les annuités dues à la Société Nationale des Chemins de fer français en 1951 en raison des avances faites par les anciens réseaux pour la couverture des insuffisances d'exploitations antérieures au 1er janvier 1938 sont fixées à un milliard neuf cent quatre vingt dix millions huit cent quarante six mille deux cent cinquante quatre francs ( 1.990.846.254 frs) dont 1.287.612.809 frs au titre de la part d'intérêts et 703.233.445 frs au titre de la part d'amortissement.

La Société Nationale des Chemins de fer :

1°- recevra de l'Etat une somme de vingt et un millions six cent cinquante sept mille huit cent cinquante neuf francs (21.657.859 frs) à titre de solde de la part d'intérêts;

2°- recevra de la Caisse Autonome d'amortissement une somme de cent quarante trois mille six cent vingt cinq francs ( 143.625 frs) à titre de solde de la part d'amortissement.

Article 5.

Les annuités dues en 1951 à la Société Nationale des Chemins de fer en raison des avances tant en argent qu'en travaux faites à l'Etat par les anciennes Compagnies et par la Société Nationale sont fixées à quatre cent vingt cinq millions six cent quatorze mille neuf cent quarante et un francs (425.614.941 frs) dont 257.751.437 frs au titre de la part d'intérêts et 167.863.504 frs au titre de la part d'amortissement.

La Société Nationale des Chemins de fer :

...../.....

1°- recevra de l'Etat une somme de sept millions six cent soixante dix sept mille sept cent vingt sept francs ( 7.677.727 frs) à titre de solde de la part d'intérêts;

2°- reversera à la Caisse Autonome d'Amortissement une somme de cent trois mille six cent trente sept francs ( 103.637 frs) à titre de trop perçu sur la part d'amortissement.

Article 6.

Les annuités payées par la Dette Publique sont arrêtées pour 1951 à trente neuf millions sept cent vingt sept mille cinq cent deux francs (39.727.502 frs) dont 9.356.185 frs au titre de la part d'intérêts et 30.371.317 frs au titre de la part d'amortissement.

Article 7.

Le montant des avances du Trésor faites au titre de la convention du 8 janvier 1941 (programme spécial d'équipement) est fixé au 31 décembre 1951 à six milliards trente et un millions cinq cent dix mille cent quatorze francs (6.031.510.114 frs).

Le montant des avances remboursées fin 1951 en application de l'article 4 de la dite convention est fixé à huit millions neuf cent quatre vingt huit mille trois cent vingt neuf francs ( 8.988.329 frs).

Le montant net de la dette de la Société Nationale des Chemins de fer en raison des avances du Trésor au titre de la convention du 8 janvier 1941 est arrêté au 31 décembre 1951 à six milliards vingt deux millions cinq cent vingt et un mille sept cent quatre vingt cinq francs ( 6.022.521.785 frs).

Paris, le 15 mars 1956

LE SECRETAIRE d'ETAT aux TRAVAUX PUBLICS  
aux TRANSPORTS et au TOURISME,

Signé: A.PINTON.

COMPTE COURANT DES REGLEMENTS A INTERVENIR ENTRE LE TRESOR ET LA S.N.C.F.  
 PAR SUITE DES REDRESSEMENTS PRESCRITS PAR LA COMMISSION DE VERIFICATION DES COMPTES

Nature des opérations	Valeur	Sommes	Jours	Taux (1)	N mbres	Intérêts	Nature des intérêts
<u>EXERCICE 1952</u>							
Avances - art. 13							
Liquidation 1941 .....	31-12-51	117.594.780	366	4,5 %	430.396.895	5.291.765	Avances - art. 13
Avances - art.25 - 1er alinéa							
Reliquat antérieur à 1947 .....	31-12-51	176.428.492	366	4,5 %	645.728.281	7.939.282	Avances - art.25 1er alinéa.
Avances - art. 25 - 2ème alinéa							
Exercices 1941 et antérieurs.....	31-12-51	109.237.279	366	4,5 %	399.808.441	4.915.677	Avances - art.25 2ème alinéa
Allocations en capital (art. 28 e de la Convention du 9-9-39)- Exercices 1943 à 1946.....	31-12-51	4.139.901.648	366	4,5 %	15.152.040.032	186.295.574	Allocations en capital
Indemnités compensatrices Exercices 1942 et 1943.....	31-12-51	854.525.061	366	4,5 %	3.127.561.723	38.453.628	Indemnités compensatrices
Subvention d'équilibre.....	31-3-52	5.382.411.383	275	4,5 %	14.801.631.303	181.987.270	Subvention d'équilibre de l'exercice 1951
						<u>41.708.518</u>	

(1) Le compte courant d'avances au Trésor étant débiteur, le taux d'escompte de la Banque de France ( 4<sup>e</sup> du 1-1-52 au 31-12-52 ) est majoré de 0,50 %.

EXERCICE 1952

Différence sur intérêts du compte courant des avances article 27 de la Convention du 31 août 1937  
consécutive aux rectifications apportées par la C.V.C. aux prélèvements des insuffisances totales  
des exercices 1947 à 1950, savoir :

1947. ....	2.032.545.240
1948. ....	1.846.067.592
1949. ....	2.202.720.166
1950. ....	603.868.233

5.477.464.765

soit :  $\frac{5.477.464.765}{100} \times 4,5 = \dots\dots\dots 246.485.915$

-----  
Intérêts dus à la S.N.C.F. pour 1952 au titre des avances article 27 de la Convention du 31 août 1937  
en raison de l'application de diverses dates de valeur au prélèvement de la somme de 8.762.469.967  
( Rapport N° 4636 ) portée sur compte courant de 1953 valeur 30-6-1953 et représentant le complément  
de subvention d'équilibre de l'exercice 1952, savoir :

- Valeur	1-10-52 =	$\frac{1.000.000.000 \times 4,5}{100 \times 366} \times 91 =$	11.188.525
- Valeur	26-12-52 =	$\frac{4.000.000.000 \times 4,5}{100 \times 366} \times 5 =$	2.459.016
			<u>13.647.541</u>

Ministère  
des Travaux Publics  
des Transports  
et du Tourisme

PARIS, le 26 Avril 1954

244, Boulevard Saint Germain  
PARIS -7°-

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

ARRÊTÉ

1er Bureau  
-----

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

Vu l'article 36 de la Convention du 31 août 1937 approuvée par décret  
du même jour, modifiée par l'avenant du 10 juillet 1952, approuvé par décret  
du 11 juillet 1952:

Vu les propositions de la Société Nationale des Chemins de fer  
français,

ARRÊTENT :

Article 1er.- Les primes instituées par l'article 36 de la convention  
du 31 août 1937, modifiée par l'avenant du 10 juillet 1952, sont réparties:

- en ce qui concerne le personnel autre que le personnel dirigeant, conformément  
à l'art. 2 ci-après,
- en ce qui concerne le personnel dirigeant, conformément à l'article 3.

Toutefois, 98/100 seulement de la prime donnent lieu à répartition  
immédiatement après l'Assemblée Générale des Actionnaires, 2/100 étant réservés  
jusqu'à l'arrêté définitif des comptes pris par le Ministère des Travaux Publics,  
des Transports et du Tourisme après avis de la Commission de Vérification des  
Comptes des Chemins de fer.

Sur cette somme réservée sont effectuées les corrections de primes en  
plus et en moins telles qu'elles résultent de l'arrêté définitif des comptes de  
l'exercice considéré. Ces régularisations faites, s'il existe un solde, celui-ci  
s'ajoute au montant de la première prime à distribuer. Si le montant des correc-  
tions dépasse le montant des sommes mises en réserve pour l'exercice, l'excédent  
sera imputé sur le montant de la part réservée de la prime afférente à l'exercice  
suivant.

Article 2.-La part non réservée de la prime allouée pour un exercice  
donné au personnel autre que le personnel dirigeant augmentée ou diminuée des dif-  
férences existant, pour les exercices antérieurs, entre le montant des primes dis-  
tribuables et celui des primes effectivement distribuées est répartie entre les  
deux catégories d'ayants droit ci-après :

- 1°- les agents du cadre permanent qui ont reçu une prime de fin  
d'année au titre de l'exercice correspondant
- 2°- les auxiliaires à service complet, ayant accompli à la S.N.C.F.

.../...

au moins un an de services ininterrompus (sauf absences reconnues justifiées) dont 6 mois au moins au cours de l'exercice auquel se rapporte la prime et qui, au moment du paiement de celle-ci :

- a) ou sont toujours en fonction à la S.N.C.F.,
- b) ou ont cessé leurs fonctions pour un motif indépendant de leur volonté, sans toutefois avoir été licenciés pour faute professionnelle.

Cette répartition s'opère entre les deux catégories d'ayants droit ci-dessus visées au prorata du montant total des salaires imposables payés pour l'exercice considéré à chacune de ces catégories.

La part de prime revenant aux agents du cadre permanent est répartie entre les intéressés au prorata des primes de fin d'année payées à ces agents pour l'exercice considéré.

La part de prime revenant aux auxiliaires est répartie entre les intéressés au prorata du montant des salaires imposables payés à chacun d'eux pour ledit exercice

Article 3. - La part non réservée de la prime attribuée pour un exercice donné au Conseil d'Administration et au personnel dirigeant, augmentée ou diminuée des différences existant pour les exercices antérieurs, entre le montant des primes distribuables et celui des primes effectivement distribuées est répartie ainsi qu'il suit :

- un vingt-cinquième entre les membres du Conseil d'Administration, le Directeur Général, les Directeurs Généraux adjoints, le Secrétaire Général et le Premier Secrétaire Général Adjoint de la S.N.C.F. La répartition de cette part de prime est fixée par le Président du Conseil d'Administration;

- le restant, entre les fonctionnaires supérieurs de la S.N.C.F. au prorata des primes de fin d'année accordées à ces fonctionnaires pour l'exercice considéré.

Article 4. - Le présent arrêté est applicable à partir de l'exercice 1952, étant précisé que les exercices précédents demeurent régis par les dispositions de l'arrêté du 5 mai 1948 et que les soldes des comptes de corrections de primes, prévues audit arrêté, tels qu'ils apparaîtront après clôture définitive des comptes de l'exercice 1951, seront, s'ils sont débiteurs, imputés sur la part réservée des primes afférentes à l'exercice 1952.

Fait à Paris, le 26 Avril 1954.

Le Ministre des Finances  
et des Affaires Economiques,

Signé: Edgar FAURE.

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

Signé: J. CHASTELLAIN.

ANNEXE N° V AU RAPPORT N° 4.745

COUVERTURE DES DEPENSES D'ETABLISSEMENT  
 ET DE RECONSTITUTION (PART S.N.C.F.)  
 DE L'EXERCICE 1952

DESIGNATION	1952	1951	1950
1. DEPENSES D'ETABLISSEMENT	1.000.000.000	1.000.000.000	1.000.000.000
2. DEPENSES DE RECONSTITUTION	2.000.000.000	2.000.000.000	2.000.000.000
3. REVENUS	3.000.000.000	3.000.000.000	3.000.000.000
4. RESERVES	4.000.000.000	4.000.000.000	4.000.000.000
5. AUTRES	5.000.000.000	5.000.000.000	5.000.000.000
TOTAL	10.000.000.000	10.000.000.000	10.000.000.000

RESSOURCES APPLIQUEES EN COUVERTURE	DEPENSES REMBOURSABLES				DEPENSES DE RECONSTITUTION (Part S.N.C.F.)				TOTAL GENERAL
	Dépenses à la charge de la S.N.C.F.	par l'Etat Avances en argent et en travaux	par Subventions "Etat" et "locales"	TOTAL ETABLISSEMENT	Installations fixes	Matériel roulant	Mobilier et outillage	TOTAL RECONSTITUTION	
Lacune au 31-12-1951 - Ressources de Trésorerie	30.918.920.080	29.831.534	-	30.948.751.614	-	-	-	-	30.948.751.614
Dépenses de 1952 à couvrir par :									
- Emprunts	23.428.130.339	2.236.160	-	23.428.366.499	2.106.481.360	4.231.722.410	73.324.263	6.411.528.033	29.839.894.532
- Avances du Trésor au titre du P.S.E.	123.066.486	-	-	123.066.486	-	-	-	-	123.066.486
- Subventions de l'Etat	-	-	181.790.242	181.790.242	-	-	-	-	181.790.242
- Subventions locales	-	-	1.825.717.193	1.825.717.193	-	-	-	-	1.825.717.193
- Contributions du compte d'Exploitation aux dépenses de premier Etablissement	2.767.820.521	-	-	2.767.820.521	-	-	-	-	2.767.820.521
- Ressources provenant du Cte d'exploita- tion (sans caractère social)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Ressources provenant de divers	435.000	-	-	435.000	-	-	-	-	435.000
- Réparticipations exceptionnelles de participations financières	35.490	-	-	35.490	-	-	-	-	35.490
- Ressources provenant de divers	56.983.396	-	-	56.983.396	-	-	-	-	56.983.396
ENSEMBLE DES DEPENSES DE 1952	26.373.601.232	2.236.160	2.007.507.435	28.383.344.827	2.106.481.360	4.231.722.410	73.324.263	6.411.528.033	34.794.872.860
Ressources de 1952									
A) appliquées aux dépenses de 1952									
Crédits auprès de Banques françaises									
à moyen terme { 9Mds 375	5.107.001.809	980.772	-	5.107.982.581	923.895.333	1.856.018.601	32.159.764	2.812.073.698	7.920.056.279
à court terme : 3Mds	4.902.721.735	941.541	-	4.903.663.276	886.839.520	1.781.777.857	30.873.374	2.699.590.751	7.603.254.027
Avances du Trésor au titre du P.S.E.	1.634.240.578	313.847	-	1.634.554.425	295.646.507	593.925.952	10.291.125	899.863.584	2.534.418.009
- Subventions de l'Etat	123.066.486	-	-	123.066.486	-	-	-	-	123.066.486
- Subventions locales	-	-	181.790.242	181.790.242	-	-	-	-	181.790.242
- Contribution du Cte d'exploitation aux dépenses de 1er Etablissement	-	-	1.825.717.193	1.825.717.193	-	-	-	-	1.825.717.193
- Ressources provenant du Cte d'exploit- ation (sans caractère social)	2.767.820.521	-	-	2.767.820.521	-	-	-	-	2.767.820.521
- Ressources provenant de divers	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Réparticipations exceptionnelles de parti- cipations financières	35.490	-	-	35.490	-	-	-	-	35.490
- Ressources provenant de divers	56.983.396	-	-	56.983.396	-	-	-	-	56.983.396
ENSEMBLE DES RESSOURCES APPLIQUEES AUX DEPENSES DE L'EXERCICE	14.591.435.015	2.236.160	2.007.507.435	16.601.178.610	2.106.481.360	4.231.722.410	73.324.263	6.411.528.033	23.012.706.643
B) appliquées à la lacune des Approvi- sionnements à fin 1951									
Crédits auprès de Banques françaises									
Moyen terme { 9Mds 375	1.454.843.721	-	-	1.454.843.721	-	-	-	-	1.454.843.721
à court terme : 3Mds	1.396.745.973	-	-	1.396.745.973	-	-	-	-	1.396.745.973
ENSEMBLE DES RESSOURCES APPLIQUEES A LA LACUNE FIN 1951	465.581.991	-	-	465.581.991	-	-	-	-	465.581.991
ENSEMBLE DES RESSOURCES APPLIQUEES A LA LACUNE FIN 1951	3.317.271.685	-	-	3.317.271.685	-	-	-	-	3.317.271.685
ENSEMBLE DES RESSOURCES DE 1952	17.908.706.700	2.236.160	2.007.507.435	18.918.450.295	2.106.481.360	4.231.722.410	73.324.263	6.411.528.033	26.329.978.328
Lacune à fin 1952									
Ressources de Trésorerie	39.383.814.612	29.631.534	-	39.413.646.146	-	-	-	-	39.413.646.146

ANNEXE N° V<sup>bis</sup> AU RAPPORT N° 4.745

DETAIL DE LA COUVERTURE DES DEPENSES  
 D'ETABLISSEMENT A LA CHARGE DE LA S.N.C.F.  
 (EXERCICE 1952)

TABLEAU N° 10 ANNEXE V<sup>bis</sup> AU RAPPORT N° 4.745

DEPENSES A LA CHARGE DE LA S.N.C.F.

RESSOURCES APPLIQUEES EN COUVERTURE	Etablissement des lignes et travaux complémentaires	Matériel roulant Mobilier et Outillage, Matériel naval	Participations financières et avances	Approvisionnements	ENSEMBLE
Lacune au 31-12-1951					
Ressources de Trésorerie	731.634.593	36.619.210	5.473.628	30.145.192.649	30.918.920.080
Dépenses de 1952 à couvrir par					
- Emprunts	11.071.275.225	-	572.688.897	11.782.166.217	23.426.130.339
- Avances du Trésor au titre du P.S.E.	121.508.044	1.558.442	-	-	123.066.486
- Subventions de l'Etat	-	-	-	-	-
- Subventions locales	-	-	-	-	-
- Contributions du compte d'Exploitation aux dépenses de 1er Etab <sup>l</sup>	2.767.820.521	-	-	-	2.767.820.521
- Ressources provenant du compte d'exploitation (sans caractère social)	-	-	- 435.000	-	- 435.000
- Ressources provenant de divers	-	-	35.490	-	35.490
- Répartitions exception- nelles de participations financières	-	-	56.983.396	-	56.983.396
Ensemble des dépenses de 1952	13.960.603.790	1.558.442	629.272.783	11.782.166.217	26.373.601.232
Ressources de 1952					
A) appliquées aux dépenses de 1952					
Crédits auprès de Banques françaises					
à moyen terme { 9 <sup>Mds</sup> 375	4.855.822.468	-	251.179.341	-	5.107.001.809
à court terme : 3 <sup>Mds</sup> { 9 <sup>Mds</sup>	4.661.589.568	-	241.132.167	-	4.902.721.735
à court terme : 3 <sup>Mds</sup>	1.553.863.189	-	60.377.369	-	1.634.240.578
- Avances du Trésor au titre du P.S.E.	121.508.044	1.558.442	-	-	123.066.486
- Subventions de l'Etat	-	-	-	-	-
- Subventions locales	-	-	-	-	-
- Contribution du Compte d'exploitation aux dépen- ses de 1er Etablis <sup>t</sup>	2.767.820.521	-	-	-	2.767.820.521
- Ressources provenant du compte d'Exploitation (sans caractère social)	-	-	- 435.000	-	- 435.000
- Ressources provenant de divers	-	-	35.490	-	35.490
- Répartitions exceptionnel- les de participations financières	-	-	56.983.396	-	56.983.396
ENSEMBLE DES RESSOURCES APPLIQUEES AUX DEPENSES DE L'EXERCICE	13.960.603.790	1.558.442	629.272.783	-	14.591.435.015
B) appliquées à la lacune des Approvisionnements à fin 1951					
Crédits auprès de Banques françaises					
Moyen terme { 9 <sup>Mds</sup> 375	-	-	-	1.454.943.721	1.454.943.721
Court terme { 9 <sup>Mds</sup>	-	-	-	1.396.745.973	1.396.745.973
Court terme 3 <sup>Mds</sup>	-	-	-	465.581.991	465.581.991
ENSEMBLE DES RESSOURCES APPLIQUEES A LA LACUNE FIN 1951	-	-	-	3.317.271.685	3.317.271.685
ENSEMBLE DES RESSOURCES DE 1952	13.960.603.790	1.558.442	629.272.783	3.317.271.685	17.908.706.700
Lacune à fin 1952					
Ressources de Trésorerie	731.634.593	36.619.210	5.473.628	39.610.087.181	39.383.814.612

**COUVERTURE DES DEPENSES D'ETABLISSEMENT  
AU 31 DECEMBRE 1952**

---

1° - Capitaux appliqués en couverture

2° - Coefficients de répartition des charges

---

RESSOURCES APPLIQUES EN COUVERTURE	DEPENSES A LA CHARGE DE LA S.N.C.F.	DEPENSES REMBOURSABLES										INSUFFISANCES D'EXPLOITATION			TOTAL GENERAL				
		par l'Etat					par le Gouvernement général de l'Algérie	par divers	non remboursables	remboursables		TOTAL GENERAL							
		Avances en argent et en travaux	Dépenses diverses	Matériel	Dette inscrite	Ensemble				antérieures à 1921	1921-1925		1930-1937						
		<b>I - CAPITAUX ET EMPRUNTS TOTALEMENT AMORTIS</b>																	
CAPITAUX DES COMPAGNIES ET EX-RESEAUX D'ETAT	292.000.000	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	292.000.000
a) SOMME REPRESENTATIVE DU CAPITAL DES COMPAGNIES	210.000.000	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	210.000.000
EST	300.000.000	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	300.000.000
NORD																			
P.O.																			
b) SOMME REPRESENTATIVE DU CAPITAL ORIGINAIRE DE L'ANCIEN RESEAU ETAT	129.656.000	19.920.000	397.500	20.317.500	24.500	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	150.000.000
ANCIEN OUEST																			
EMPRUNTS OBLIGATAIRES	743.258.036	121.732.747	342.815	127.793.329	25.632	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	958.593.939
a) émis en France	9.126.818.753	568.986.329	4.507.931	1.351.239.085	1.926.486	462.744.657	117.616.035	1.926.486	394.774.565	80.517.772	72.598.828	454.075.801	80.517.772	606.825	606.825	"	"	11.528.988.497	
2 1/2 % (sauf EST et S.N.C.F.)	314.201	46.272	863	49.235	60	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	363.486
3 % (sauf EST anc. et nouv. et S.N.C.F.)	701.156.172	75.402.343	637.511	76.128.602	562.624	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	854.515.787
3 1/2 % OUEST-Versailles																			
4 % (sauf EST et S.N.C.F.)	1.295.239.892	55.190.948	373.631	55.617.571	5.470	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2.226.013.787
5 % (sauf Etat 1925 et S.N.C.F.)	359.366.865	36.227.487	3.861	36.593.724	240	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	619.006.956
6 % Tous réseaux	479.524.747	21.983.363	"	22.462.918	"	"	2.713	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	545.231.306
3 % 1921 Tous réseaux	795.280.950	16.052.094	1.881.813	18.618.569	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1.093.213.029
4 % 1921 Tous réseaux	1.476.076.215	180.446.876	536.256	182.178.543	"	"	169.640	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2.222.069.895
5 % 1921 Tous réseaux	197.845.536	7.466.214	"	7.506.095	"	"	38.927	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2.140.565.996
6 % 1921 Tous réseaux	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	217.670.499
6 % 1927 Etat	62.784.960	16.507.167	"	16.793.830	"	"	13.858	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	54.239.588
5 % 1933 Tous réseaux	56.383.091	2.533.498	"	2.734.099	"	"	7.421	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9.593.833
5 1/2 % 1935 Tous réseaux	21.817.297	577.010	"	711.910	"	"	873	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	141.899.915
6 % 1936 Tous réseaux	669.698	433.030	"	433.030	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	119.150
Emprunts S.S.P. AL																			24.794.117
	16.244.193.413	1.123.507.278	8.682.281	1.918.998.040	2.545.042	468.462.424	117.849.467	1.918.998.040	410.063.824	765.106.725	1.626.363.314	507.652.935	21.592.792.760						

RESSOURCES APPLIQUES EN COUVERTURE	DEPENSES A LA CHARGE DE LA S.N.C.F.	DEPENSES REMBOURSABLES							INSUFFISANCES D'EXPLOITATION				TOTAL GENERAL		
		par l'Etat							non remboursables	antérieures à 1921	1921-1925	1930-1937			
		Avances en argent et en travaux	Dépenses diverses	Matériel	Dette inscrite	Ensemble	par le Gouvernement général de l'Algérie	par Divers							
2) émis à l'étranger :															
EST 7 %	22.717.589	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	22.717.589
NORD 6,5 %	77.769.349	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	77.769.349
\$ P.L.M. 6 %	13.626.360	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	13.626.360
P.L.M. 7 %	2.215.149	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2.215.149
P.O. 5,5 %	9.342.878	960.547	80.871	"	"	"	"	1.041.418	"	"	"	"	"	1.623.560	12.007.846
NORD 6 %	204.833.520	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	204.833.520
P.L.M. 6 %	10.062.802	154.210	"	"	"	"	"	154.210	"	"	"	"	"	92.013	10.309.025
P.O. 6 %	7.106.088	142.050	"	"	"	"	"	142.050	"	"	"	"	92.516	1.142.432	8.483.088
MIDI 6 %	2.784.646	2.121.075	"	"	"	"	"	2.121.075	"	"	"	"	"	5.362.612	10.248.333
P.O. 5 %	8.217.420	432.695	139.060	"	"	"	"	571.955	"	"	"	"	2.004.231	1.771.028	12.564.632
A.L. 4 1/2 %	10.479.410	11.835	"	"	"	"	"	11.835	"	"	"	"	11.352	"	10.502.397
A.L. 6 %	19.040.591	21.142	"	"	"	"	"	21.142	"	"	"	"	20.625	"	19.082.358
A.L. 7 %	32.350.608	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	32.350.608
P.O. 5 %	311.407	40.004	5.354	"	"	"	"	45.358	"	"	"	"	"	37.205	393.970
P.O. 6 %	2.398.683	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2.398.683
P.O. 6 % Américain	17.945.378	8.627	"	"	"	"	"	8.627	"	"	"	"	"	79.246	18.033.251
FF MIDI 6 % Américain	29.696.379	261.146	"	"	"	"	"	261.146	"	"	"	"	"	740.674	30.698.201
MIDI 6 % Suisse	1.457.967	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1.457.967
EMPRUNTS NON OBLIGAIRES :															
Avances de la Caisse des Retraites MIDI	5.136.595	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5.136.595
Capitalisation du bail de Mons à Hautmont	8.000.000	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8.000.000
AVANCES DIVERSES DU TRESOR :															
Capitalisation des annuités de remboursement du matériel R.O.D.	90.201.000	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	90.201.000
	575.673.819	4.153.333	225.285	"	"	"	"	4.378.618	"	"	"	"	2.128.724	10.848.758	593.029.919

RESSOURCES APPLIQUÉES EN COUVERTURE	DEFENSES A LA CHARGE DE LA S.N.C.F.	DEPENSES REMBOURSABLES						INSUFFISANCES D'EXPLOITATION				TOTAL GENERAL		
		Par l'Etat						non remboursables	remboursables					
		Avances en argent et en travaux	Dépenses diverses	Matériel	Dettes inscrites	Ensemble	par le gouvernement général de l'Algérie		par Divers	antérieures à 1921	1921-1925		1926-1937	
<b>III - CAPITAUX SANS CHARGES</b>														
SUBVENTIONS														
Subventions														
1) de l'Etat	"	2.685.980.692	"	1.196.858	"	2.687.177.550	1.500.000	"	"	"	"	"	"	2.688.677.550
2) locales	"	"	"	"	"	"	108.800	"	"	"	"	"	"	3.980.487.281
Participations du Crédit Maritime	"	"	"	35.307.733	"	35.307.733	"	"	"	"	"	"	"	35.307.733
CONCOURS FINANCIERS DIVERS														
Répartitions exception- nelles de participa- tions financières	92.401.337	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	92.401.337
Prime à l'émission des actions Nord et Midi	43.194.020	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43.194.020
Reliquat sur participa- tions forfaitaires de l'Etat	1.126.637	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1.126.637
Reliquats de garanties diverses :														
- garantie liquidée au 31-12-1883	2.328.708	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2.328.708
- remboursement des charges de 1 <sup>o</sup> année des insuffisances 1921-1925	5.978.381	1.717.506	"	"	"	1.717.506	"	"	"	"	"	"	10.101.920	17.785.607
Ressources provenant de divers	35.490	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	35.490
Somme remboursée sur le prêt de la Compagnie de Bâle	1.014.075	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1.014.075
	146.074.648	2.687.098.196.	"	36.504.591	"	2.724.202.789	1.608.800	"	"	"	3.980.328.461	"	10.101.920	6.882.316.618

RESSOURCES APPLIQUEES EN COUVERTURE	DEPENSES A LA CHARGE DE LA S.N.C.F.	DEPENSES REMBOURSABLES						INSUFFISANCES D'EXPLOITATION			TOTAL GENERAL		
		par l'Etat						non remboursables	remboursables				
		Avances en argent et en travaux	Dépenses diverses	Matériel	Dettes Inscrites	Ensemble	par le gouvernement de l'Algérie		par divers	antérieures à 1921		1921-1925	1926-1937
Prélèvement sur le Fonds de Réserve des Colis Postaux Inter- nationaux	12.237.272	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12.237.272
Plus-value des obliga- tions rattachées par le Domaine Privé du Midi	1.096.004	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1.096.004
Excédent disponible sur annuités (Conven- tion de 1863)	121.945.322	"	"	"	"	19.143.768	"	"	"	"	"	"	141.089.110
Disponibilité spéciale au Réseau Algérien	"	"	"	"	"	9.603.583	"	"	"	"	"	"	9.603.583
Ressources provenant d'avances du Trésor Public au Fonds Commun (article 13 de la Convention du 23-6-1921)	"	"	"	"	"	"	"	"	53.387.427	12.308.753.273	"	"	12.362.140.700
Remboursement par remise actions B (article 2 de la Convention du 31-6-1937)	"	"	"	"	"	"	"	"	- 1.395.990	- 340.304.010	"	"	341.700.000
Amortissements par le Compte d'Exploitation ou par prélèvements sur les Fonds de Renouvellement :													
- Installations et Matériel	31.164.129.471	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	31.164.129.471
- Matériel naval	670.229.266	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	670.229.266
- Dépenses de carac- tère social	291.481.478	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	291.481.478
- Dépenses sans caractère social	11.855.449	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	11.855.449
	32.273.034.262	"	"	"	"	28.747.371	"	"	51.991.437	11.966.449.263	"	"	44.322.222.333

RESSOURCES APPLIQUES EN COUVERTURE	DEPENSES A LA CHARGE DE LA S.N.C.F.	DEPENSES REMBOURSABLES						INSUFFISANCES D'EXPLOITATION				TOTAL GENERAL		
		par l'Etat						remboursables						
		Avances en argent et en travaux	Dépenses diverses	Matériel	Dette inscrite	Ensemble	par le Gouvernement général de l'Algérie	par Divers	non remboursables	antérieures à 1921	1921-1925		1930-1937	
<b>III - CAPITAUX, EMPRUNTS ET RESSOURCES DIVERSES EN COURS</b>														
CAPITAL SOCIAL														
Actions A	695.512.000	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	695.512.000
Actions B	1.000	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1.000
	723.900.000	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	723.900.000
	1.000	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1.000
CAPITAUX DES COMPAGNIES ET EX-RESEAUX D'ETAT														
a) Somme représentative du capital des Compagnies :														
P.L.M.	400.000.000	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	400.000.000
Midi	1.000	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1.000
Somme représentative du capital origi- naire de l'ancien réseau Etat :	125.000.000	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	125.000.000
Ancien Etat	1.000	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1.000
b) Somme représentative du capital investi dans l'ex-réseau A.L. de 1871 à 1918.	355.500.000	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	355.500.000
Ancien Etat	457.882.535	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	457.882.535
c) Somme représentative du capital investi dans l'ex-réseau A.L. de 1871 à 1918.	1.014.662.440	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1.014.662.440
Ancien Etat	1.000	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1.000
EMPRUNTS OBLIGATAIRES														
a) émis en France														
2 1/2 %	99.080.691	17.154.174	"	"	17.154.174	"	"	"	"	"	"	"	"	116.234.865
Est	802.683.928	137.316.072	"	"	137.316.072	"	"	"	"	"	"	"	"	940.000.000
S.N.C.F.	136.566.294	44.449.062	91.608	2.289.792	46.830.462	7.481	8.007.252	3.988.910	3.988.910	287.560	287.560	287.560	193.717.949	
Est	712.976.942	216.875.163	0.450.168	11.330.280	228.655.621	0.040.750	28.833.789	27.979.050	27.979.050	1.513.848	1.513.848	1.513.848	1.000	
S.N.C.F.	429.552.596	4.705.308	"	67.659.285	72.364.573	"	150.636.552	12.024.272	12.024.272	"	"	"	664.584.993	
Anciennes	681.408.443	7.398.729	"	76.810.278	84.209.007	"	211.814.102	22.568.448	22.568.448	"	"	"	1.000	
Est	1.380.970.376	206.625.865	"	40.835.390	247.881.524	"	5.679.746	"	"	75.990.637	75.990.637	75.990.637	1.710.522.283	
Nouvelles	812.052.366	95.460.922	"	19.156.799	114.812.127	"	2.961.784	"	"	70.173.723	70.173.723	70.173.723	1.000	
S.N.C.F.	1.994.561.465	173.238.482	492.454	127.749.035	447.433.558	768.467	79.558.254	208.216.525	208.216.525	45.112.921	45.112.921	45.112.921	2.824.368.106	
Est	722.753.601	50.812.803	0.142.400	44.345.457	135.765.881	0.234.281	22.366.032	79.962.927	79.962.927	16.681.302	16.681.302	16.681.302	1.000	
Nouvelles														
S.N.C.F.	7.355.342.862	887.072.691	584.062	238.533.472	1.252.564.291	775.948	241.681.804	224.229.707	224.229.707	121.391.108	121.391.108	121.391.108	9.244.902.636	

RESSOURCES APPLIQUES EN COUVERTURE	DEPENSES A LA CHARGE DE LA S.N.C.F.	DEPENSES REMBOURSABLES							INSUFFISANCES D'EXPLOITATION				TOTAL GENERAL	
		par l'Etat				par le Gouvernement général de l'Algérie	par divers	non remboursables	remboursables		1930-1937			
		Avances en argent et en travaux	Dépenses diverses	Matériel	Dette Inscrite				Ensemble	antérieures à 1921		1921-1926		
4 %	EST	244.207.081	"	"	"	"	230.904	"	"	"	37.276.342	"	"	291.714.327
		829.851.387	"	"	"	"	0,854.738	"	"	"	169,293.875	"	"	1000,
	S.N.C.F.	416.843.851	77.499	559.083	488.372	62.498.383	0,807.691	31.226.993	0,501.838	0,501.838	19,112.346	"	"	519.549.437
		787.756.081	0,128.830	0,942.305	0,607.691	112,815.361	0,607.691	69,508.521	19,112.346	19,112.346	"	"	"	1000,
5 %	ETAT 1925	94.171.166	6.865	101.072	"	7.459.251	"	"	"	"	"	"	"	101.630.397
		924,548.370	0,061.014	1,427.853	"	75,451.630	"	"	"	"	"	"	"	1000,
	S.N.C.F.	512.606.275	42.972	355.348	"	49.057.184	"	160.951.590	15.203.837	15.203.837	"	"	"	737.903.886
		691,833.220	0,037.314	0,634.347	"	68,282.395	"	218,084.020	21,790.365	21,790.365	"	"	"	1000,
	3 % 1921	1.910.512.680	2.035.428	"	"	100.440.694	18.217	"	"	"	107.424.946	79.913.323	"	2.199.309.662
		879,428.914	0,896.149	"	"	38,822.424	0,007.301	"	"	"	46,721.436	34,019.925	"	1000,
	S.N.C.F.	4.913.685.697	4.455.225	11.455.224	"	119.617.392	"	"	"	"	1.363.291.693	376.265.469	"	6.772.860.451
		717,814.937	0,629.264	1,768.276	"	16,630.643	"	"	"	"	212,448.743	53,106.677	"	1000,
	5 % 1921	12.020.664.577	9.460.971	4.561.145	"	1.472.104.365	1.940.713	"	"	"	2.274.128.896	1.798.549.043	"	17.565.596.594
		681,314.097	0,538.206	0,263.282	"	84,513.394	0,112.052	"	"	"	129,008.315	105,051.642	"	1000,
	Conversion	4.660.652.693	22.503.799	"	"	579.597.185	1.075.702	"	"	"	233.637.503	9.187.881.039	"	14.667.844.927
		317,746.242	1,303.906	"	"	39,514.789	0,073.289	"	"	"	16,269.467	626,398.213	"	1000,
	Argent frais	4.703.642.091	3.126.063	"	"	173.736.902	"	"	"	"	"	13.219.721	"	4.990.599.514
		961,968.972	0,640.613	"	"	35,346.631	"	"	"	"	"	2,684.397	"	1000,
	Conversion	2.740.707.297	288.579	"	"	192.925.557	1.351.204	"	"	"	128.710.017	"	"	3.287.604.667
		833,672.963	0,090.820	"	"	58,682.787	0,411.003	"	"	"	39,152.492	"	"	1000,
	Argent frais	907.560.724	123.678	"	"	27.536.819	"	"	"	"	79.245	"	"	935.184.768
		970,470.446	0,132.249	"	"	29,445.554	"	"	"	"	0,084.000	"	"	1000,
	4 % 1947	3.235.182.989	5.039.221	"	"	62.837.193	"	"	"	"	"	"	"	3.296.020.192
		345,784.080	0,538.604	"	"	6,716.189	"	"	"	"	"	"	"	352,500.269
	Bons 3 1/2 % 1942-1957	260.330.777	194.234	"	"	13.086.546	"	"	"	"	"	"	"	5.234.360.223
		34,490.901	0,023.899	"	"	1,610.215	"	"	"	"	"	"	"	667,141.599
	Bons 4 1/2 % 1947	459.315.074	607.784	"	"	6.851.916	"	"	"	"	"	"	"	466.166.992
		348,106.696	0,457.962	"	"	6,670.167	"	"	"	"	"	"	"	352,776.863
	Bons S.N.C.F. 4 % 1951 à lots-kilomè- tres	4.847.094.253	794.605	"	"	2.235.516	"	"	"	"	"	"	"	4.849.329.769
		715,356.361	0,117.272	"	"	0,329.928	"	"	"	"	"	"	"	715,686.889
	41.955.546.035	2.806.406.941	48.786.921	17.031.927	"	2.872.205.769	4.393.836	416.001.375	4.173.267.524	16.386.793.095	65.808.696.026			

RESSOURCES APPLIQUES EN COUVERTURE	DEPENSES A LA CHARGE DE LA S.N.C.F.	DEPENSES REMBOURSALES						INSUFFISANCES D'EXPLOITATION			TOTAL GENERAL										
		par l'Etat						non remboursables	remboursables												
		Avances en argent et en travaux	Dépenses diverses	Matériel	Dette inscrite	Ensemble	par le Gouvernement général de l'Algérie		par Divers	antérieures à 1921		1921-1925	1926-1937								
b) émis à l'étranger																					
1) en devises étrangères P.O. 4 % 1935 £	64.089.659 836.488.493 33.558.936 266.434.811	1.282.851 16.745.226 25.746.369 204.408.409	90.300 1.178.392 " "	" " " "	" " " "	1.373.251 17.923.618 25.746.369 204.408.409	" " " "	" " " "	10.318.089 134.671.859 66.605.913 528.011.082	835.577 10.806.030 144.307 1.145.638	" " " "	" " " "	" " " "	76.616.576 1.000 125.855.525 1.000							
2) en francs Midi 4 % 1930 Midi 4 % 1931 Midi 4 % Suisse	59.099.742 901.596.010 53.193.130 1.000	1.883.465 29.251.870 " "	" " " "	" " " "	" " " "	1.883.465 29.251.870 " "	" " " "	4.455.869 69.152.120 " "	" " " "	" " " "	" " " "	" " " "	" " " "	84.439.176 1.000 53.193.130 1.000							
A.L. 4 % 1931 Suisse	328.732.622 1.000	" "	" "	" "	" "	" "	" "	" "	" "	" "	" "	" "	" "	328.732.622 1.000							
EMPRUNTS NON OBLIGATAIRES																					
Crédit à moyen terme auprès de banques suisses	9.916.896.861 467.918.195	157.256.749 7.737.110	1.173.620 0.057.752	" "	" "	158.430.569 7.794.862	" "	" "	" "	" "	" "	" "	" "	10.075.327.230 495.711.057							
Crédits auprès de banques françaises																					
- à moyen terme :																					
- Emission du 10 Mds 12-10-51	8.713.755.386 871.375.538	960.951 0.096.095	529.827 0.052.993	" "	" "	1.480.876 0.149.088	" "	" "	" "	" "	" "	" "	" "	8.715.246.284 871.524.626							
- Emission du 9 Mds 28-9-52	6.561.945.530 699.940.856	980.772 0.104.616	" "	" "	" "	980.772 0.104.616	" "	" "	" "	" "	" "	" "	" "	6.562.926.302 700.045.472							
- Emission du 9 Mds 28-12-52	6.289.467.708 699.940.856	941.541 0.104.616	" "	" "	" "	941.541 0.104.616	" "	" "	" "	" "	" "	" "	" "	6.300.409.249 700.045.472							
- à court terme :																					
- Emission du 3 Mds 29-12-52	2.099.822.569 699.940.856	313.847 0.104.616	" "	" "	" "	313.847 0.104.616	" "	" "	" "	" "	" "	" "	" "	2.100.136.416 700.045.472							
Avances de la Caisse des Retraites P.L.M.	404.766.015 1.000	" "	" "	" "	" "	" "	" "	" "	" "	" "	" "	" "	" "	404.766.015 1.000							
PRETS DU FONDS DE MO- DERNISATION ET D'EQUIPEMENT																					
Tranches de 1948	18.409.618.061 689.524.628	89.381.939 3.347.764	" "	" "	" "	89.381.939 3.347.764	" "	" "	" "	" "	" "	" "	" "	18.499.000.000 692.872.392							
Tranches de 1949	19.958.228.885 685.849.722	56.992.764 1.958.514	" "	" "	" "	56.992.764 1.958.514	" "	" "	" "	" "	" "	" "	" "	20.015.219.649 687.808.236							
Tranches de 1950	24.809.660.024 763.374.155	22.474.054 0.691.509	7.070 0.000.218	" "	" "	22.474.054 0.691.509	" "	" "	" "	" "	" "	" "	" "	24.632.141.148 764.065.882							
Tranches de 1951	4.560.400.624 715.359.961	1.355.684 0.212.656	747.607 0.117.272	" "	" "	2.103.291 0.329.928	" "	" "	" "	" "	" "	" "	" "	4.562.503.915 715.686.889							
	102.272.233.552	359.571.086	2.548.724	"	"	362.119.810	"	"	81.279.971	979.884	"	"	"	102.716.613.217							





COUVERTURE DES DEPENSES D'ETABLISSEMENT  
AU 31 DECEMBRE 1952

---

*Détail des dépenses à la charge de la S.N.C.F.  
comprises à l'Annexe VI (col. 2)*

---

RESSOURCES APPLIQUEES EN COUVERTURE	DEPENSES A LA CHARGE DE LA S.N.C.F.					
	ETABLISSEMENT DES LIGNES ET TRAVAUX COMPLEMENTAIRES	MATERIEL ROULANT, MOBILIER ET OUTILLAGE MATERIEL NAVAL	PARTICIPATIONS FINANCIERES ET AVANCES	APPROVI- SIONNEMENTS	DEPENSES DIVERSES	ENSEMBLE
<b>I - CAPITAUX ET EMPRUNTS TOTALEMENT AMORTIS</b>						
<b>CAPITAUX DES COMPAGNIES ET EX-RESEAUX D'ETAT</b>						
a) Somme représentative du capital des Compagnies						
EST	292.000.000	"	"	"	"	292.000.000
NORD	210.000.000	"	"	"	"	210.000.000
P.O.	300.000.000	"	"	"	"	300.000.000
b) Somme représentative du capital originaire de l'ancien réseau Etat						
ANCIEN OUEST	96.498.500	29.288.500	"	2.022.000	1.869.000	129.658.000
<b>EMPRUNTS OBLIGATAIRES</b>						
a) émis en France						
2 1/2 % (sauf EST et S.N.C.F.)	420.985.615	314.274.854	"	4.013.902	3.983.665	743.258.036
3 % (sauf EST Anc. et Nouv. et S.N.C.F.)	6.033.252.030	2.907.942.742	14.076.890	122.147.049	51.400.242	9.128.818.753
3 1/2 % OUEST Versailles	233.845	70.927	"	4.900	4.529	314.201
4 % (sauf EST et S.N.C.F.)	292.146.130	319.070.748	"	86.938.437	3.000.857	701.156.172
5 % (sauf ETAT 1925 et S.N.C.F.)	654.404.358	585.287.942	"	33.626.983	11.919.609	1.285.238.892
6 % Tous réseaux	168.445.960	174.779.813	"	7.185.534	8.955.558	359.386.865
3 % 1921 Tous réseaux	164.609.674	294.425.973	1.917.274	10.439.475	8.132.351	479.524.747
4 % 1921 Tous réseaux	336.261.511	390.627.662	7.806.273	28.065.855	32.519.649	795.280.950
5 % 1921 Tous réseaux	642.440.132	732.155.813	12.234.634	30.981.042	60.284.594	1.478.076.215
6 % 1921 Tous réseaux	91.921.841	79.847.250	207.385	21.564.602	4.304.458	197.845.536
3 % 1927 ETAT	"	"	"	"	"	"
5 % 1933 Tous réseaux	32.117.031	20.618.224	15.488	3.905.839	6.128.378	62.784.960
5 1/2 % 1933 Tous réseaux	20.972.891	23.712.903	33.174	11.420.110	2.244.013	58.383.091
6 % 1938 Tous réseaux	9.052.251	6.602.794	47.818	5.125.583	988.871	21.817.297
Emprunts S.S.P. AL	260.290	120.850	"	9.911	278.647	669.698
	9.765.602.059	5.878.806.995	36.336.736	367.451.202	195.994.421	16.244.193.413

RESSOURCES APPLIQUEES EN COUVERTURE	DEPENSES A LA CHARGE DE LA S.N.C.F.						
	ETABLISSEMENT DES LIGNES ET TRAVAUX COMPLEMENTAIRES	MATERIEL ROULANT MOBILIER ET OUTILLAGE MATERIEL NAVAL	PARTICIPATIONS FINANCIERES ET AVANCES	APPROVI- SIONNEMENTS	DEPENSES DIVERSES	ENSEMBLE	
<u>2) émis à l'étranger</u>							
\$	EST 7 %	11.537.880	9.734.447	"	1.120.228	325.034	22.717.589
	NORD 6,5 %	33.510.614	44.258.735	"	"	"	77.769.349
	P.L.M. 6 %	13.628.360	"	"	"	"	13.628.360
	P.L.M. 7 %	2.215.149	"	"	"	"	2.215.149
	P.O. 5,5 %	5.722.240	2.966.266	"	572.175	62.197	9.342.878
£	NORD 6 %	88.262.221	116.571.299	"	"	"	204.833.520
	P.L.M 6 %	328.310	9.734.492	"	"	"	10.062.802
	P.O. 6 %	2.703.962	4.265.416	"	"	136.710	7.106.088
	MIDI 6 %	1.676.532	1.014.141	"	40.913	33.060	2.764.646
FS	P.O. 5 %	5.953.842	2.021.951	"	5.141	236.486	8.217.420
	AL 4 1/2 %	7.339.220	1.899.723	"	496.925	743.542	10.479.410
	AL 6 %	13.335.014	3.451.706	"	902.869	1.350.982	19.040.591
	AL 7 %	4.200.832	28.138.473	"	4.521	6.782	32.350.608
FI	P.O. 5 %	307.392	4.015	"	"	"	311.407
	P.O. 6 %	773.651	1.625.032	"	"	"	2.398.683
FF	P.O. 6 % Amé- ricain	223.181	17.710.542	"	"	11.655	17.945.378
	MIDI 6 % Amé- ricain	18.278.936	11.056.993	"	"	380.450	29.696.379
	MIDI 6 % Suisse	897.418	542.852	"	"	17.697	1.457.967
<u>EMPRUNTS NON OBLIGA- TIFES :</u>							
	Avances de la Caisse des Retraites MIDI	5.136.595	"	"	"	"	5.136.595
	Capitalisation du bail de Mons à Hautmont	8.000.000	"	"	"	"	8.000.000
<u>AVANCES DIVERSES DU TRESOR :</u>							
	Capitalisation des annuités de rem- boursement du matériel R.O.D.	"	90.201.000	"	"	"	90.201.000
		224.029.349	345.217.063	"	3.142.792	3.284.595	575.673.819

RESSOURCES APPLIQUEES EN CONVERTURE	DEPENSES A LA CHARGE DE LA S.N.C.F.					ENSEMBLE
	ETABLISSEMENT DES LIGNES ET TRAVAUX COMPLEMENTAIRES	MATERIEL ROULANT MOBILIER ET OUTILLAGE MATERIEL NAVAL	PARTICIPATIONS FINANCIERES ET AVANCES	APPROVI- SIONNEMENTS	DEPENSES DIVERSES	
<b>II - CAPITAUX SANS CHARGES</b>						
<u>CONCOURS FINANCIERS</u>						
<u>DIVERS</u>						
Répartitions excep- tionnelles de par- ticipations finan- cières.....	"	"	92.401.337	"	"	92.401.337
Prime à l'émission des Actions Nord et Midi.....	43.194.020	"	"	"	"	43.194.020
Reliquat sur parti- cipations forfait- aires de l'Etat.....	1.126.637	"	"	"	"	1.126.637
Reliquats de garan- ties diverses :						
- Garantie liquidée au 31-12-1883.....	2.326.708	"	"	"	"	2.326.708
- Remboursement des charges de 1 <sup>ère</sup> année des insuf- fisances 1921- 1925.....	"	5.976.381	"	"	"	5.976.381
Ressources prove- nant de divers.....	"	"	35.490	"	"	35.490
Somme remboursée sur le prêt de la Compagnie de Bâle.....	1.014.075	"	"	"	"	1.014.075
	47.661.440	5.976.381	92.436.827	"	"	146.074.648

RESSOURCES APPLIQUEES EN COUVERTURE	DEPENSES A LA CHARGE DE LA S.N.C.F.					
	ETABLISSEMENT DES LIGNES ET TRAVAUX COMPLEMENTAIRES	MATERIEL ROULANT MOBILIER ET OUTILLAGE MATERIEL NAVAL	PARTICIPATIONS FINANCIERES ET AVANCES	APPROVI- SIONNEMENTS	DEPENSES DIVERSES	ENSEMBLE
Prélèvement sur le Fonds de réserve des colis postaux internationaux.....	10.394.289	1.903.003	"	"	"	12.297.272
Plus-value des obli- gations rétrocédées par le Domaine pri- vé du Midi.....	1.096.004	"	"	"	"	1.096.004
Excédent disponible sur annuités (Con- vention de 1863).....	121.945.322	"	"	"	"	121.945.322
AMORTISSEMENTS PAR LE COMPTE D'EXPLOITA- TION OU PAR PRELE- VEMENTS SUR LES FONDS DE RENOUVEL- LEMENT :						
- Installations et Matériel.....	21.841.196.035	9.322.933.436	"	"	"	31.164.129.471
- Matériel naval.....	"	670.229.266	"	"	"	670.229.266
- Dépenses de caractère social.....	289.325.183	2.156.295	"	"	"	291.481.478
- Dépenses sans caractère social.....	"	"	11.855.449	"	"	11.855.449
	22.263.956.813	9.997.222.000	11.855.449	"	"	32.273.034.262

RESSOURCES APPLIQUEES EN COUVERTURE	DEPENSES A LA CHARGE DE LA S.N.C.F.						
	ETABLISSEMENT DES LIGNES ET TRAVAUX COMPLEMENTAIRES	MATERIEL ROULANT, MOBILIER ET OUTILLAGE, MATERIEL NAVAL	PARTICIPATIONS FINANCIERES ET AVANCES	APPROVI- SIONNEMENTS	DEPENSES DIVERSES	ENSEMBLE	
<b>III - CAPITAUX, EMPRUNTS ET RESSOURCES DIVERSES EN COURS</b>							
<b>CAPITAL SOCIAL</b>							
Actions A .....	695.512.000	"	"	"	"	695.512.000	
Actions B .....	723.900.000	"	"	"	"	723.900.000	
<b>CAPITAUX DES COMPAGNIES ET EX-RESEAUX D'ETAT</b>							
a) Somme représentative du Capital des Compagnies							
P.L.M. ....	340.968.055	"	"	"	59.031.945	400.000.000	
MIDI .....	125.000.000	"	"	"	"	125.000.000	
b) Somme représentative du capital originaire de l'ancien réseau Etat							
Ancien ETAT .....	179.059.658	161.669.000	"	14.771.342	"	355.500.000	
c) Somme représentative du capital investi dans l'ex-réseau AL, de 1871 à 1918							
.....	677.669.635	336.992.805	"	"	"	1.014.662.440	
<b>EMPRUNTS OBLIGATAIRES</b>							
a) émis en France							
2 1/2 %	EST .....	60.319.592	31.074.498	"	7.333.277	353.324	99.080.691
	S.N.C.F. ....	69.647.000	64.887.915	"	1.194.973	666.406	136.596.294
3 %	EST { Anciennes .....	125.951.849	284.740.543	"	"	18.867.204	429.559.596
	{ Nouvelles .....	787.415.846	421.610.255	"	149.280.346	22.663.929	1.380.970.376
S.N.C.F. ....	1.301.997.004	638.415.391	"	43.883.915	10.265.155	1.994.561.465	
4 %	EST .....	148.859.738	59.799.817	"	33.994.777	1.552.749	244.207.081
	S.N.C.F. ....	135.110.205	229.746.999	"	49.852.239	2.134.408	416.843.851
	5.371.410.582	2.228.937.223	"	300.310.869	115.735.120	8.016.393.794	

RESSOURCES APPLIQUEES EN COUVERTURE		DEPENSES A LA CHARGE DE LA S.N.C.F.					
		ETABLISSEMENT DES LIGNES ET TRAVAUX COMPLEMENTAIRES	MATERIEL ROULANT MOBILIER ET OUTILLAGE MATERIEL NAVAL	PARTICIPATIONS FINANCIERES ET AVANCES	APPROVISIONNEMENTS	DEPENSES DIVERSES	ENSEMBLE
5 %	ETAT 1925	25.939.970	63.154.388	"	4.065.516	1.011.292	94.171.166
	S.N.C.F.	124.875.413	352.559.951	"	31.504.445	3.746.466	512.686.275
S.N.C.F.	3 % 1921	673.367.134	1.150.953.416	7.861.801	42.656.689	35.673.640	1.910.512.680
	4 % 1921	2.083.891.463	2.408.440.883	48.015.891	172.161.602	201.175.658	4.913.885.697
	5 % 1921	5.199.775.989	5.988.782.088	98.918.062	249.337.623	492.050.815	12.028.864.577
4 % 1941	Conversion	2.061.713.018	1.643.350.902	3.744.809	662.656.000	289.187.964	4.660.652.693
	Argent frais	2.335.125.215	589.623.135	34.408.068	1.612.126.916	132.359.557	4.703.642.891
3 1/2 % 1943	Conversion	1.296.012.528	1.089.449.615	2.758.294	281.999.497	70.567.363	2.740.787.297
	Argent frais	524.509.440	42.965.907	105.154.664	234.927.057	11.656	907.568.724
4 % 1947		1.506.263.115	65.730.548	51.222.268	1.611.961.068	"	3.235.182.999
Bons 3 1/2 % 1942-1957		272.158.043	3.894.621	4.278.113	"	"	280.330.777
Bons 4 1/2 % 1947		211.470.364	9.192.914	7.237.680	231.414.116	"	459.315.074
Bons 4 % 1951 à lots-km.		4.668.172.652	4.124.869	174.796.732	"	"	4.847.094.253
b) émis à l'étranger							
1) en devises étrangères							
	P.O.4 % 1935 £	24.331.035	38.523.902	"	"	1.234.722	64.089.659
	MIDI 4 % 1935 £	20.348.629	12.308.957	"	500.086	401.264	33.558.936
2) en francs							
	MIDI 4 % 1930 Américain	35.761.986	21.632.550	"	"	705.206	58.099.742
	MIDI 4 % 1930 Suisse	32.741.630	19.805.649	"	"	645.651	53.193.130
	A.L. 4 % 1931 Suisse	42.689.938	285.936.123	"	43.462	63.099	328.732.622
<u>EMPRUNTS NON OBLIGATAIRES</u>							
	Crédits à moyen terme auprès de Banques Suisses	3.645.716.396	193.103.247	40.458.068	6.037.618.950	"	9.916.896.661
		24.784.864.158	13.983.539.665	578.854.450	11.172.973.227	1.228.834.353	51.749.065.853

DEPENSES A LA CHARGE DE LA S.N.C.F.						
RESSOURCES APPLIQUEES EN COUVERTURE	ETABLISSEMENT DES LIGNES ET TRAVAUX COMPLEMENTAIRES	MATERIEL ROULANT MOBILIER ET OUTILLAGE MATERIEL NAVAL	PARTICIPATIONS FINANCIERES ET AVANCES	APPROVISIONNEMENTS	DEPENSES DIVERSES	ENSEMBLE
Crédits auprès de Banques françaises						
- à moyen terme :						
Emission du 12.10.51 : 10 MDS	3.113.230.335	2.750.899	116.572.913	5.481.201.239	"	8.713.755.386
Emission du 26.9.52 : 9 MDS 375	4.855.822.468	"	251.179.341	1.454.943.721	"	6.561.945.530
Emission du 29.12.52 : 9 MDS	4.661.589.568	"	241.132.167	1.396.745.973	"	6.299.467.708
- à court terme :						
Emission du 29.12.52 : 3 MDS	1.553.863.189	"	80.377.389	465.581.991	"	2.099.822.569
Avances de la Caisse des Retraites P.L.M	404.766.015	"	"	"	"	404.766.015
<u>PRETS DU FONDS DE MODERNISATION ET D'EQUIPEMENT</u>						
tranches de 1948	13.097.704.278	33.782.369	201.196.863	5.076.934.551	"	18.409.618.061
tranches de 1949	18.096.441.076	1.445.733.999	416.051.810	"	"	19.958.226.885
tranches de 1950	16.611.086.772	81.035.211	450.523.987	7.667.014.054	"	24.809.660.024
tranches de 1951	4.392.061.793	3.880.893	164.457.938	"	"	4.560.400.624
<u>AVANCES DIVERSES DU TRESOR</u>						
Avances du Trésor au Réseau A.L., amortissables:						
- à 5 %	17.081.077	95.385.589	"	92.692.837	"	205.159.503
- à 5 1/2 %	9.661.822	43.782.698	"	"	"	53.444.520
Conventions antérieures au 31-12-1937						
Avances remplaçant les emprunts						
Est 7 % \$	143.749.877	121.280.987	"	13.956.860	4.049.567	283.037.311
P.L.M. 6 % \$	57.662.877	267.253.870	"	"	"	324.916.747
P.L.M. 7 % \$	31.310.253	145.115.658	"	"	"	176.425.911
Midl 6 % Américain	32.975.090	19.946.747	"	15.506	650.250	53.587.593
Midl 6 % F.S.	29.595.439	18.150.578	"	"	591.697	48.337.714
S.N.C.F. Convention du 15-11-1939 (Emprunt extérieur de la R.F.)	508.016.317	531.133.475	"	14.750.364	18.599.268	1.072.498.424
Avances du Trésor au titre des Prestations en nature	125.751.766	713.782.254	"	"	"	839.534.020
Emprunts au Fonds Commun de Travail	1.895.623.261	350.129.972	"	"	"	2.245.753.233
Avances du Trésor au titre du Programme Spécial d'Equipement	6.140.276.805	14.299.795	"	"	"	6.154.576.600
	75.778.269.078	3.867.444.994	1.921.492.408	21.663.837.096	23.890.802	103.274.934.378

RECAPITULATION

	DEPENSES A LA CHARGE DE LA S.N.C.F.					
	ETABLISSEMENT DES LIGNES ET TRAVAUX COMPLEMENTAIRES	MATERIEL ROULANT MOBILIER ET OUTILLAGE MATERIEL NAVAL	PARTICIPATIONS FINANCIERES ET AVANCES	APPROVI- SIONNEMENTS	DEPENSES DIVERSES	ENSEMBLE
<u>CAPITAUX ET EMPRUNTS TOTA- LEMENT AMOR- TIS :</u>						
page 1.....	9.765.602.059	5.878.806.995	36.338.736	367.451.202	195.994.421	16.244.193.413
" 2.....	224.029.349	345.217.083	"	3.142.792	3.284.595	575.673.819
<u>CAPITAUX SANS CHARGES :</u>						
page 3.....	47.661.440	5.976.381	92.436.827	"	"	146.074.648
" 4.....	22.263.956.813	9.997.222.000	11.855.449	"	"	32.273.034.262
<u>CAPITAUX, Em- PRUNTS ET RESSOURCES DIVERSES EN COURS :</u>						
page 5.....	5.371.410.582	2.228.937.223	"	300.310.869	115.735.120	8.016.393.794
" 6.....	24.784.884.158	13.983.639.665	578.854.450	11.172.973.227	1.228.834.353	51.749.065.853
" 7.....	75.778.269.078	3.887.444.994	1.921.492.408	21.663.837.096	23.890.802	103.274.934.378
<u>Total égal aux ressources d'Établisse- ment.....</u>	138.235.793.479	36.327.144.341	2.640.977.870	33.507.715.186	1.567.739.291	212.279.370.167
<u>Lacunes fin 1952 couver- tes provi- soirement par :</u>						
- Ressources de Trésore- rie.....	731.634.593	36.619.210	5.473.628	38.610.087.181	"	39.383.814.612
<u>Total égal aux dépenses d'Établisse- ment.....</u>	138.967.428.072	36.363.763.551	2.646.451.498	72.117.802.367	1.567.739.291	251.663.184.779

## DES DEPENSES DE RECONSTITUTION (PART S.N.C.F.)

Ressources	Installations fixes	Matériel roulant	Mobilier et outillage	Approvisionnements	Ensemble
Bons 3 <sup>1/2</sup> % 1942-1957 SNCF	2.337.017.284 287,539.894	239.958.574 29,523.835	105.924.608 13,032.709	22.450.185 2,782.163	2.705.350.651 332,858.401
Obligations 4 % 1947 SNCF	3.776.262.432 403,615.941	2.046.941.652 218,782.009	233.009.838 24,904.647	1.844.397 0,197.134	6.058.058.319 647,499.731
Bons 4 <sup>1/2</sup> % 1947 S.N.C.F.	535.541.243 403,545.237	290.082.506 218,585.245	33.038.720 24,895.595	261.516 0,197.060	858.923.985 647,223.137
Bons S.N.C.F. 4 % 1951 à lots-kilomètres	558.453.322 82,419.167	1.331.081.269 196,447.232	36.905.668 5,446.712	- -	1.926.440.259 284,313.111
Crédit à moyen terme auprès de Banques suisses	6.777.212.830 333,442.206	3.120.879.721 153,548.818	325.964.275 16,037.603	25.615.944 1,260.316	10.249.672.770 504,288.943
Crédits auprès de Banques françaises					
- à moyen terme					
Emission du 12-10-1951 10 M <sup>ds</sup>	372.435.629 37,243.563	887.705.511 88,770.551	24.612.596 2,461.260	- -	1.284.753.736 128,475.374
Emission du 26-9-1952 9 M <sup>ds</sup> 375	923.895.333 98,548.836	1.856.018.601 197,975.317	32.159.764 3,430.375	- -	2.812.073.698 299,954.528
Emission du 29-12-1952 9 M <sup>ds</sup>	886.939.520 98,548.836	1.781.777.857 197,975.317	30.873.374 3,430.375	- -	2.699.590.751 299,954.528
- à court terme					
Emission du 29-12-1952 3 M <sup>ds</sup>	295.646.507 98,548.836	593.925.952 197,975.317	10.291.125 3,430.375	- -	899.863.584 299,954.528
Prêts du Fonds de Modernisation et d'Equipement					
Tranches de 1948	2.548.283.324 95,444.898	5.172.811.122 193,745.501	476.823.670 17,859.233	2.081.884 0,077.976	8.200.000.000 307,127.608
Tranches de 1949	2.322.275.244 79,803.273	6.462.748.977 222,087.593	297.332.567 10,217.614	2.423.563 0,083.284	9.084.780.351 312,191.764
Tranches de 1950	2.078.504.173 63,953.974	5.354.467.530 164,752.847	232.376.671 7,150.051	2.510.478 0,077.246	7.667.858.852 235,934.118
Tranches de 1951	525.422.190 82,419.167	1.252.351.106 196,447.232	34.722.789 5,446.712	- -	1.812.496.085 284,313.111
Prêt Spécial du Trésor	593.499.745 255,622.608	1.651.673.236 711,381.973	75.988.754 32,728.647	619.386 0,266.772	2.321.781.121 1000,
Participation de Tiers	19.200.000	-	-	-	19.200.000
<b>Total égal aux dépenses de Reconstitution</b>	<b>24.550.588.776</b>	<b>32.042.423.614</b>	<b>1.950.024.419</b>	<b>57.807.353</b>	<b>58.600.844.162</b>

*qu'entraînerait*  
 Modifications à ~~apporter aux chiffres de la~~  
~~Commission en~~ application de la thèse du Ministère  
 des Finances

Rapport p.6 -

f) charges financières nettes, déduction  
faite de tous remboursements et  
annuités.

charges brutes de l'exercice ..... 17.303.843.300  
 (sans changement)

Montant des atténuations autres que les  
 participations de l'Etat aux charges des  
 emprunts émis en 1951 et 1952 ..... 2.888.588.082  
 (sans changement)

Montant de la participation de l'Etat..... 623.483.008

---

Charges nettes de 1952..... 13.791.772.210

Rapport p.9 -

Calcul des primes prévues à l'article 36

1°) Prime du personnel, s'il n'avait pas  
 été fait appel à la subvention de  
 l'Etat (sans changement) ..... 2.400.480.836

Subvention de l'Etat s'il n'y avait  
 pas de primes..... 33.632.773.979

Prime du personnel :

$2.400.480.836 - 33.632.773.979 \times \frac{3}{100} \times \frac{72,6}{65} = 1.273.524.194$

2°) Prime du Conseil d'Administration  
 et du personnel dirigeant :

$1.273.524.194 \times \frac{10}{100} = 127.352.419$

---

Ensemble des primes.... 1.400.876.613

.../.....

Rapport p.110 -

Liquidation du compte conventionnel annuel d'exploitation

	<u>Chiffres S.N.C.F.</u>	<u>Chiffres Commission</u>
<b>A - Recettes</b>		
a) Recettes d'exploitation..	450.242.315.664	442.938.761.853
b) Contributions de l'Etat..	65.544.281.395	64.415.700.000
c) Produits des réalisations d'actif .....	4.111.079.188	3.919.978.484
<b>Total des recettes....</b>	<b>519.897.676.247</b>	<b>511.274.440.337</b>
<b>B - Dépenses</b>		
a) Dépenses d'exploitation	526.802.001.401	520.553.663.044
b) Valeur en écritures des installations supprimées:	79.589.973	629.877.113
c) Dépenses de renouvellement de matériel.....	7.273.634.735	7.164.081.428
d) Annuités de location-vente .....	"	"
e) Contribution aux dépenses complémentaires de premier établissement .....	2.772.216.597	2.767.820.521
f) Charges financières.....	13.635.143.394	13.791.772.210
g) Primes .....	1.554.554.114	1.400.876.613
<b>Total des dépenses....</b>	<b>552.117.140.214</b>	<b>546.308.090.929</b>
<b>Insuffisance du compte conventionnel annuel d'exploitation .....</b>	<b>32.219.163.967</b>	<b>35.033.650.592</b>

.../...

Rapport p.12

Compte d'attente des corrections de primes -

Primes de l'exercice 1952 .....	I.400.876.613
au lieu de .....	<u>I.554.554.114</u>
soit en moins .....	I53.677.502

soit :

sur la prime du personnel :

I.273.524.194 - I.413.231.013	(-)	I39.706.819
-------------------------------	-----	-------------

sur la prime du personnel dirigeant :

I27.352.419 - I41.323.101	(-)	I3.970.682
---------------------------	-----	------------

Le tableau suivant donne la situation du compte d'attente "corrections de primes" compte tenu des 2/100 de primes non distribuées après l'arrêté provisoire des comptes de 1952 :

	: Corrections sur	Corrections :	Total
	: les primes du	: sur les primes	
	: personnel	: du personnel	
	:	: dirigeant	:
	-----	-----	-----
Situation au 31 Décembre 1951	: (-) I40.241.273	: (-) 21.376.190	: (-) I61.617.463
Corrections de l'exercice 1952 .....	: (-) I39.706.819	: (-) I3.970.682	: (-) I53.677.501
Ensemble .....	: (-) 279.948.092	: 35.346.872	: (-) 315.294.964
Sommes réservées sur les primes de 1952	: (+) 28.264.620	: (+) 2.826.462	: (+) 31.091.082
Situation au 31 décembre 1952 du compte "corrections de primes"	: (-) 251.683.472	: (-) 32.520.410	: (-) 284.203.882

Bd 18555

D 632/26

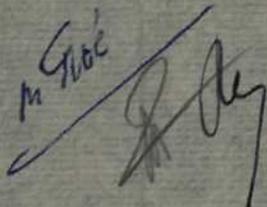
COPIE : SERVICES ADMINISTRATIFS ET FINANCIERS  
(Comptabilité Générale et Finances)

M. le Directeur Général

MM. DARGEOU  
BOURREL  
LAGNACE  
DUGAS

B

Secrétariat du Conseil

*M. Hoc*  


PARIS, le 17 Juin 1955

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre dépêche C.F.L. n° 280/1 du 19 Avril 1955 par laquelle vous m'adressez, en adoptant les conclusions, les Notes n° 4734 et 4736 de la Commission de Vérification des Comptes des Chemins de fer préliminaires à l'arrêté des comptes de l'exercice 1952.

La S.N.C.F. est entièrement d'accord sur les conclusions de la Note n° 4736 relative à la fixation de la date de valeur du remboursement d'avances de l'article 27 de la Convention du 31 Août 1937 au moyen du complément de subvention d'équilibre à la charge de l'Etat

Mais elle ne peut se déclarer d'accord avec les conclusions de la Note n° 4734 relative à l'imputation en recettes d'exploitation du produit des prestations et cessions faites aux tiers.

Je vous serais très obligé de bien vouloir réexaminer la question à la lumière des arguments exposés dans la Note ci-jointe et de considérer cette demande comme un recours gracieux en révision de votre décision précitée.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments de haute considération.

(S) L. ARMAND

Monsieur le Ministre des Travaux Publics,  
des Transports et du Tourisme

FORMES GENERALES  
28/3/56

Wf 27356  
D ~~921573~~  
D. 632/26

COPIE : SERVICES ADMINISTRATIFS ET FINANCIERS  
(Comptabilité Générale et Finances)  
Pour attributions  
(s) PORCHEZ

Monsieur le Directeur Général  
Monsieur DARCEOU  
Monsieur BOURREL  
Monsieur LAGNACE  
Monsieur DUGAS  
Budget  
Secrétariat du Conseil d'Administration

SECRETARIAT D'ETAT  
AUX TRAVAUX PUBLICS, AUX  
TRANSPORTS ET AU TOURISME

PARIS, le 22 Mars 1956

Direction Générale  
des Chemins de fer  
et des Transports

1er Bureau

*m. Givé*  


LE SECRETAIRE D'ETAT AUX TRAVAUX PUBLICS  
AUX TRANSPORTS ET AU TOURISME

à

Monsieur le Président du Conseil d'Administration  
de la Société Nationale des Chemins de fer  
Français

OBJET : Rapports de la Commission de Vérification au sujet des  
comptes de la S.N.C.F. de l'exercice 1952.

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint cinq exemplaires :

- 1°- du rapport préliminaire n° 4737 au rapport réglant définitivement les comptes de l'exercice 1952 (arrêté provisoire du compte de reconstitution pour l'exercice 1952) ;
- 2°- du rapport n° 4738 relatif à l'arrêté des comptes de l'exercice 1952.

D'accord avec M. le Secrétaire d'Etat aux Affaires Economiques, j'adopte les conclusions de ces rapports.

Pour le Secrétaire d'Etat et par délégation

Le Directeur Général des Chemins de fer  
et des Transports

(s) DOUMENC

M. le Directeur Général  
M. DARGEOU  
M. BOURREL  
M. LAGRACE  
M. DUGAS  
Budget  
Secrétariat du Conseil

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS  
DES TRANSPORTS ET DU TOURISME

PARIS, le 19 Avril 1955

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

-----  
1er Bureau

-----  
C.F.L N° 280/1

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,  
DES TRANSPORTS ET DU TOURISME

à Monsieur le Président du Conseil d'Adminis-  
tration de la Société Nationale des Chemins  
de fer Français.

OBJET - Notes préliminaires au rapport réglant définitivement  
les comptes de la S.N.C.F. de l'exercice 1952.

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint quatre copies de  
chacune des deux notes ci-après, en date du 18 Décembre 1954, de  
la Commission de Vérification des Comptes des Chemins de fer :

1°) Note préliminaire N° 4734 à l'arrêté des comptes de  
l'exercice 1952 de la S.N.C.F. relative à l'imputation en recettes  
d'exploitation du produit des prestations et cessions faites aux  
tiers.

2°) Note préliminaire N° 4736 au rapport réglant les comptes  
de 1952 de la S.N.C.F., relative à la fixation de la valeur du  
remboursement d'avances de l'article 27 de la convention du 31  
Août 1937 avec le complément de subvention d'équilibre à la charge  
de l'Etat pour 1952.

D'accord avec M. le Ministre des Finances et des Affaires  
Economiques et M. le Secrétaire d'Etat aux Affaires Economiques,  
j'adopte les conclusions de ces notes.

P. le Ministre et par délégation :  
Le Directeur Général des Chemins  
de fer et des Transports,  
(s) DOUMENC

*Certificat de dépôt  
Ex. 1952*

sb.

27 MARS 1954

SABON angie

O n° 14293  
- 1 pièce jointe.-

Monsieur le Directeur  
du Service de la Comptabilité Générale  
et des Finances,

- Rapport de la Commission de Vérification des Comptes des entreprises publiques.-

Le document que vous m'avez communiqué donne lieu, pour ce qui me concerne, aux remarques ci-après :

1°- Il me paraît indispensable de réfuter l'argumentation de la page 6 selon laquelle la participation de l'Etat aux charges de retraites de la S.N.C.F. devrait impliquer le nivellement des régimes de retraites des agents de la S.N.C.F. et des fonctionnaires de l'Etat.

Il est incontestable que les charges élevées de la Caisse des retraites résultent pour une large part de l'intervention de l'Etat. En particulier, le recrutement massif de 1937 consécutif à l'application du régime des 40 heures et la déflation rapide effectuée ensuite ont eu une lourde incidence sur les charges de la Caisse. Il en est de même des dévaluations monétaires.

Il est donc tout à fait normal que l'Etat participe aux charges de la Caisse des Retraites et ceci sans que cette question soit liée à celle de la modification du régime des retraites.

2°- Il serait également opportun de rappeler que la prime d'exploitation du personnel de la S.N.C.F. (p.15) est, en fait, une prime de productivité. Son mode de calcul ne peut, évidemment, en faire une prime de rendement individuel, mais il est incontestable que son existence constitue un argument non négligeable pour obtenir de l'ensemble du personnel un effort soutenu en faveur de l'amélioration générale de la productivité. On peut même soutenir, contrairement à ce que prétend la Commission, que l'amélioration de la productivité -et la prime qui lui est liée- est d'autant plus nécessaire que les résultats financiers sont plus défavorables.

3°- La hiérarchie du personnel de la S.N.C.F. suivra nécessairement le sort général de la hiérarchie dans les entreprises. Une contraction plus rapide de l'éventail hiérarchique aurait pour effet de priver la S.N.C.F., dans un délai relativement court, de ses Caires les meilleurs.

.....

51 pt 22

4°- Nous avons eu connaissance de la partie du rapport rédigée par M. LESAGE sur les économies à attendre des investissements (p. 304 et suivantes). Ce document avait donné lieu de notre part à une note d'observations remise à M. le Directeur Général adjoint (M. PORCHEZ), dont vous trouverez, ci-joint, une copie. Ces observations restent valables.

Le Directeur  
des Etudes Générales,

Signé: DUGAS

Observations sur le projet de rapport de M. LESAGE.-

- 1° Le calcul de rentabilité n'est qu'approximatif. Il n'y a pas correspondance absolue entre les économies, d'une part, et le coût des travaux, d'autre part. Certaines économies sont la conséquence de travaux antérieurs à 1952; d'autres, résultant de travaux effectués en 1953 et 1956, ne seront pas encore obtenues en 1957. Le calcul suppose qu'il y a compensation entre les premières et les secondes. M. LESAGE s'est inspiré, à cet égard, de notre lettre du 17 Novembre 1952.

Cependant, nous cherchions, dans cette lettre, à évaluer les économies réalisables par rapport à un exercice de référence (1952). Nous avions, en conséquence, déduit des économies évaluées pour l'électrification celles qui étaient déjà obtenues par anticipation, en 1952, au titre de la contraction des programmes de réparation des locomotives à vapeur.

Mais, pour apprécier la rentabilité de l'électrification, ces économies doivent être prises en considération. Il ne faut donc pas effectuer la correction de -1 ML. (p.19) à moins de la compenser par une correction de sens inverse au titre des économies réalisables en 1957 du fait des électrifications qui, à ce moment, seront en cours.

Le montant des économies brutes serait donc de 13 ML. et non pas de 11 ML.-

- 2° p.20 à 24. - Il est évidemment anormal que la S.N.C.F. ne puisse financer que par des emprunts onéreux des investissements qui, dans n'importe quel pays à monnaie saine, seraient considérés comme très rentables et financés par des prêts à long terme à taux d'intérêt réduit.
- 3° p.24 et 25. - Les investissements de la S.N.C.F. étant techniquement amortissables sur une longue période, on ne peut se contenter d'évaluer les charges immédiates de retraites du personnel économisé.

Un calcul simple montre que, au taux de 5%, une retraite de 262.000 francs payée pendant 15 ans est équivalente à une annuité de 136.000 francs en 40 ans.

La valeur moyenne des économies de personnel, évaluée à 6.300 M., est à porter à 6.800 M. (sur un total de 13 ML.), soit une charge immédiate de retraites de 2.380 M., correspondant à une charge moyenne sur 40 ans de : 1.430 M.

p.25-26.- Résultats globaux. - Ils seraient, compte tenu de ces corrections, les suivants :

- Investissements.....	104 ML.
- Bénéfice brut.....	13 ML.
- Bénéfice net.....	7,8 ML. (pour la S.N.C.F.)
- Charges annuelles à supporter par l'Etat (sur 40 ans) :	
- charges financières	1,7 ML.
- retraites.....	1,4 ML.
Total.....	3,1 ML.

- Bénéfice global ETAT + S.N.C.F. = 4,7 ML.-

Ce bénéfice ne pourrait être en aucun cas négatif, la charge d'amortissement des emprunts, sur 40 ans, étant très inférieure à 4,7 ML. (Sur la base d'un taux d'intérêt de 5%, cette charge serait de : 650 millions, ce qui laisserait un bénéfice net de 4 ML.).

Il semble donc que M. LENSAGE devrait être amené à présenter des conclusions nettement plus positives. Il serait souhaitable, d'autre part, qu'une étude analogie soit effectuée sur les investissements des autres modes de transport.

Toutes les études faites ont montré que l'ensemble des dépenses de renouvellement incluses dans les divers Comptes de la S.N.C.F. sont très largement suffisantes pour assurer la pérennité de l'équipement. Les investissements de la S.N.C.F. n'ont pas pour objet de remédier à la vétusté des installations, ce qui serait du renouvellement pur et simple, mais d'introduire dans l'exploitation les méthodes et les techniques modernes en vue d'améliorer la sécurité et le rendement. Une participation de 20% du Compte d'exploitation à ces investissements est très largement suffisante surtout si l'on considère que des investissements non négligeables sont financés directement par le Compte d'exploitation - (renforcement de voies, travaux de moins de 5 M.).

..

20 février 1954.

Monsieur Dugas

Directeur des Etudes Générales

88, rue St. Lazare  
me donner le sonnet  
Pey

Séances de la Commission de Vérification des Comptes  
des Entreprises Publiques  
consacrées à l'examen du Rapport  
sur les comptes et la gestion de la S.N.C.F.  
pour l'exercice 1952

Palais de la Cour des Comptes - 13, rue Cambon, Paris, 1er  
3<sup>e</sup> Chambre - 2<sup>e</sup> étage - Porte n<sup>o</sup> 60

Séance du lundi 5 avril 1954

La S.N.C.F. sera représentée par MM. PORCHEZ, Directeur Général adjoint,  
et LAGNACE, Premier Secrétaire Général adjoint, accompagnés des Fonction-  
naires désignés ci-après :

14h.45 - Examen des questions autres que celles intéressant les ap-  
provisionnementnements (pages 67 à 114 du Rapport) et les mar-  
chés (pages 43 à 45) :

Fonctionnaires intéressés	{	MM. DUGAS	Directeur des Etudes Générales
		BOURRIE	Directeur du Personnel
		PERNOT	Directeur du Budget
		HOULEZ	Chef adjoint de la Comptabilité Générale et des Finances

17h. - Examen des questions intéressant les approvisionnementnements  
et les marchés :

Fonctionnaires intéressés	{	MM. PARMENTIER	Directeur du Matériel et de la Traction
		Robert LEVI	Directeur des Installations Fixes
		GROS	Directeur du Service des Approvisionnementnements
		DANE	Chef du Service du Contrôle des Marchés

Séance du mardi 6 avril 1954 - 16 heures

La S.N.C.F. sera représentée par :

MM. TISSIER	Président du Conseil d'Administration
ARMAND	Directeur Général
BOYAUX	Directeur Général adjoint
PORCHEZ	Directeur Général adjoint
BOURREL	Secrétaire Général
LAGNACE	Premier Secrétaire Général adjoint.

Le Secrétaire Général,

BOURREL

S.N.C.F.

F

F. 5032

Paris, le 22 MARS 1954

Objet : Rapport de la Commission de vérification des comptes des entreprises publiques.

Monsieur le Directeur du Personnel  
Monsieur le Directeur Commercial  
Monsieur le Directeur du Matériel et de la Traction  
Monsieur le Directeur des Installations Fixes

Je vous prie de trouver ci-joint, aux fins d'examen et observations, des extraits, concernant votre Service, du rapport sur les comptes et la gestion de la S.N.C.F. pour l'exercice 1952, établi par la Commission de vérification des comptes des entreprises publiques.

Ayant été chargé de rassembler les observations des différents Services, je vous serais obligé de m'adresser les vôtres dans les plus brefs délais et au plus tard le vendredi 26 mars.

Il conviendra de reporter vos observations sur des béquets collés sur la partie du texte intéressée. Pour que nous puissions annoter de la même façon les exemplaires du rapport destinés à Messieurs les Directeurs et Secrétaires Généraux, je vous prie de m'adresser en outre 7 copies de ces béquets.

Je me permets d'attirer votre attention sur le caractère confidentiel des documents joints, qui doivent m'être retournés en totalité.

Copie adressée à M. le Directeur  
des Etudes Générales

Le Directeur du Service  
de la Comptabilité Générale  
et des Finances,

Le Chef Adjoint du Service,

Signé : HOULEZ

Ci-joint, en communication, un exemplaire du Rapport de la Commission, que je vous prie de me retourner, avec vos observations éventuelles, pour le vendredi 26 mars au plus tard; j'attire notamment votre attention sur le dernier Chapitre : "Possibilités de redressement", qui me paraît intéresser plus particulièrement votre Service.

Paris, le 23 mars 1954  
Le Directeur de la Comptabilité Générale  
et des Finances,  
Le Chef Adjoint du Service,

Houlez

615.4

Designation  
du Dossier

Rapports de la Com de Vérification

des Comptes.

(Ex. 1949. 1950. 1951. 1952. 53. 54)

SOUS - DOSSIERS

- 0 - Exercice 1948 (néant)
- 1 - Exercice 1949.
- 2 - Exercice 1950.
- 3 - Exercice 1951
- 4 - Exercice 1952.
- 5 - Exercice 1953.
- 6 - 1954 } 3. Spécial.

- 7
- 8
- 9
- 10
- 11
- 12
- 13
- 14
- 15
- 16
- 17
- 18
- 19

Extrait du Rapport de La  
Commission de Vérification

---

des Comptes.

Exercice 1954

---

QUATRIEME PARTIE

-----

COMPARAISON

DE LA SITUATION FINANCIERE DE LA S.N.C.F.

AVEC CELLE DES RESEAUX ETRANGERS VOISINS .

-----

Il a été jugé utile de comparer la situation financière de la S.N.C.F. à celle des réseaux voisins. Une telle étude peut éventuellement fournir des enseignements intéressants sur la source du déficit de la Société Nationale et les moyens de le résorber(1).

Les réseaux choisis sont essentiellement les réseaux voisins d'une importance comparable à celle de la S.N.C.F. c'est-à-dire:

- Les chemins de fer britanniques(British railways)
- Les chemins de fer allemands(Deutsche Bundes Bahn)
- Les chemins de fer italiens(Chemins de fer italiens de l'Etat).

Accessoirement, il a été également jugé intéressant d'étudier des réseaux de moindre importance, se trouvant dans des pays très voisins de la France(en particulier au point de vue de la situation de leur personnel):Belgique,Pays-Bas,Suisse(chemins de fer fédéraux).

...

---

(1) La documentation nécessaire à la rédaction de ce chapitre a été fournie par l'Union internationale des Chemins de fer (U.I.C.) l'Institut National de la Statistique et des études économiques(INSEE), les services de documentation du Conseil Supérieur des transports et de la Société nationale des chemins de fer français et les conseillers commerciaux à l'étranger.

Les chemins de fer allemands, italiens, belges, hollandais et suisses forment des réseaux distincts et facilement isolables. Au contraire, les chemins de fer britanniques sont intégrés dans un organisme central de transport (British transport commission) dont les comptes sont établis globalement pour l'ensemble de ses activités. Aussi, bien que des comptes soient publiés d'une manière assez détaillée, ils ne permettent pas toujours de connaître avec exactitude et sans arbitraire la part revenant aux chemins de fer.

Une telle étude ne peut être entreprise sans de grandes précautions. Elle se heurte en effet à un certain nombre d'obstacles :

a) Il ne suffit pas d'obtenir les comptes plus ou moins détaillés des différents réseaux. Encore faut-il pouvoir les interpréter correctement, ce qui présente parfois de sérieuses difficultés .

b) Une comparaison directe ne peut être faite qu'avec circonspection étant donné la différence de structure des réseaux et des pays intéressés. Il est nécessaire de tenir compte d'éléments nombreux et complexes et il n'est parfois pas possible d'avoir l'assurance que certains de ces éléments n'ont pas été omis ou négligés.

Aussi/fera-t-on ressortir dans ce chapitre que les différences importantes (à l'exclusion de toute variation de détail ) qui pourront être établies avec un degré de certitude suffisant.

L'année de comparaison choisie est 1952. Sans doute cette année est-elle antérieure à l'exercice qui fait l'objet de l'examen de la Commission dans ce rapport. Mais les principales statistiques qui sont nécessaires à une telle étude ne sont publiées par l'U.I.C. qu'avec près d'un an de retard et il n'était matériellement pas possible de se baser sur l'exercice 1953. D'ailleurs l'économie européenne connaissant une période de stabilité relative depuis 1952, un tel retard n'est pas trop gênant et ne retire rien à l'intérêt de cette étude.

#### RESULTATS FINANCIERS EN 1952.

Le tableau suivant donne pour les sept réseaux étudiés les dépenses d'exploitation et les dépenses totales des réseaux d'une part, les recettes du trafic et les recettes totales d'autre part.

	unité	Dépenses	Charges de	Total des	Recette du	Recettes	Total	Recentage
	monétaire.	d'exploit.	capital et	charges	tréfle et	hors tre-	des recettes	dépenses
		tation.	divers.		accessoi-	flc.	tes.	couvert par
					res			des recettes.
FRANCE	milliards							
	de francs	529,4	13,7	543,1	417,3	36,1	453,4	83,4%
GRANDE-BRETAGNE	millions							
	de livres	363,7	32,4(1)	396,1(1)	398,4	4,0	403,3	101,8%
ALLEMAGNE	millions de:							
	deutsche							
	marok	5.268,7	113	5.381,7	4.906	335	5.241	97,4%
ITALIE	milliards							
	de livres	226,6	5,1	231,7	165,6	0,6	174,2	75,2%
BELGIQUE	millions							
	de frs							
	belges	11.462	388	11.850	10.560	159	10.719	90,5%
PAYS-BAS	millions							
	de florins	290,7	91,8	382,5	343,5	5,5	354	93%
SUISSE	millions de:							
	frs suis-							
	ses	667,2	56,1	723,3	670	60,7	730,7	101%

(1) Chiffre approximatif, Charges financières calculées arbitrairement.

Avant de commenter ce tableau il est nécessaire de donner les quelques explications suivantes:

FRANCE- Les recettes du trafic comprennent les indemnités compensatrices accordées par l'Etat à la S.N.C.F. pour réduction ou abaissement des tarifs demandés par l'Etat. Le mode de calcul de cette indemnité compensatrice est en effet établi de telle sorte que celle-ci corresponde exactement à la perte de recettes subie par la S.N.C.F.

Les recettes hors trafic ne comprennent pas les indemnités allouées par l'Etat en vertu des articles, 19, 19 bis et 19 Quater de la Convention. Ces indemnités peuvent en effet être considérées comme des subventions destinées à couvrir une partie du déficit.

Corrélativement, le montant de la redevance d'usage de la voie prévue à l'article 19 ter de la Convention a été retranché du montant des dépenses.

GRANDE BRETAGNE- Dans les comptes de la British Transport Commission (B.T.C.) les charges d'administration centrale et les charges financières relatives aux chemins de fer ne sont pas distinguées. Elles ont été réparties entre les différentes sections de la B.T.C. au prorata des dépenses d'exploitation, ce qui est évidemment arbitraire. On peut en effet supposer que les immobilisations des réseaux de chemin de fer étant plus importantes que celles des services routiers, leurs charges financières sont relativement plus grandes. Les charges de chemin de fer sont ainsi abaissées artificiellement. Mais l'erreur commise est relativement faible. Elle ne peut dépasser quelques millions de livres sur un total de 400 millions.

ALLEMAGNE- Le déficit de l'année 1951 (444 millions de Deutschmark) porté dans les charges diverses de l'année 1952 a été évidemment retranché.

BELGIQUE- La subvention allouée par l'Etat aux chemins de fer (911 millions de Frs belges en 1952) n'est pas comprise dans les recettes hors trafic.

PAYS-BAS- Les chemins de fer néerlandais présentent des comptes largement équilibrés (354 millions de florins de recettes pour 348,5 de dépenses). Mais en fait, les charges de retraite des agents sont supportées pour la plus grande part par un fonds de retraite autonome dont les principales ressources sont fournies par l'Etat. Dans ces conditions, la totalité des charges de retraite payées aux agents de chemin de fer a été reprise dans les dépenses du réseau.

SUISSE- Contrairement à la présentation des comptes des chemins de fer fédéraux, les charges d'amortissement des immobilisations (124,1 millions de Frs suisse.) et les allocations spéciales au fonds de retraite (23,4 millions de Frs suisse) ont été considérées comme dépenses d'exploitation.

o  
o o

L'on s'est donc efforcé de présenter les comptes des différents réseaux de façon homogène, en éliminant les recettes ayant un véritable caractère de subvention de l'Etat.

o  
o o

Le tableau ci-dessus montre que deux réseaux ont leurs dépenses couvertes par leurs recettes: ceux de Grande-Bretagne et de Suisse. L'un d'entre eux a même la totalité de ses charges couverte par les recettes du trafic (Grande Bretagne).

Cinq réseaux ont des dépenses plus élevées que leurs recettes. Par ordre de déficit croissant, ce sont:

- les chemins de fer allemands, en déficit relativement faible (2,5% des dépenses).
- les chemins de fer néerlandais (qui, conventionnellement, sont en excédent de près de 2%).
- les chemins de fer belges (S.N.C.B.) dont le déficit est de l'ordre de 10% des dépenses.

La S.N.C.F. avec un déficit de l'ordre de 17% des dépenses.

Les chemins de fer italiens, avec un déficit de l'ordre de 25% des dépenses.

Le but de ce chapitre est de rechercher, au moins partiellement, les causes de cette situation.

Les résultats financiers d'un réseau sont en effet fonction de trois séries de facteurs :

- La qualité de la gestion,
- Les facteurs géographiques et économiques,
- La législation et la réglementation en vigueur.

Il ne peut-être question ici d'une étude comparative de la qualité de la gestion de ces différents réseaux. Une telle étude supposerait un examen très approfondi sur place de leurs méthodes et de leurs conditions de fonctionnement, ce qui n'est évidemment pas possible dans le cadre des travaux de la Commission.

Il sera dit quelques mots du cadre économique dans lequel fonctionne chacun des réseaux, cadre qui, de toute évidence, a une influence sur le niveau de leur trafic et leur situation financière.

Mais c'est surtout l'influence du cadre législatif et réglementaire sur le niveau des dépenses que l'on se propose d'examiner dans ce rapport. Il sera possible en effet de mettre en évidence que cette influence est très importante et qu'elle peut dans une large mesure expliquer les différences constatées ci-dessus.

Le cadre législatif et réglementaire est ici entendu dans son sens le plus large. C'est l'ensemble des lois et règlements qui intéressent les recettes (niveau des tarifs, textes sur la coordination) et les dépenses (statut et rémunération du personnel, impôts).

Enfin, le montant de certaines dépenses facilement comparables (charges financières, combustibles et énergie) fera l'objet d'un examen.

### I- CADRE GEOGRAPHIQUE ET ECONOMIQUE.

Il faut d'abord remarquer que si la France a une densité ferroviaire relativement faible, c'est de loin le pays qui possède le plus de kilomètres de ligne par million d'habitants (3) Cette situation qui traduit la faible densité relative de la population en France par rapport aux autres pays d'Europe occidentale pèse lourdement sur la densité du trafic de la S.N.C.F.

Le tableau suivant indique, par kilomètre exploité, le nombre de voyageurs-kilomètre et de tonnes kilométriques utiles parcourus en 1952.

	Nombre de voyageurs-kilomètre par km exploité (en millions)	Nombre de tonnes kilométriques utiles par km exploité (en millions)
FRANCE	933 (1)	1.161
GRANDE-BRETAGNE	1.072	1.179
ALLEMAGNE	1.020	1.636
ITALIE	1.319	800 (2)
BELGIQUE	1.506	1.305
PAYS-BAS	2.517	1.000 (2)
SUISSE	2.066	790

(1) En faisant seulement entrer en ligne de compte les 30.600 km couverts au trafic voyageurs.

(2) Chiffre approximatif.

(3) Développement des chemins de fer dans les différents pays :  
(Suite du renvoi page suivante)

Le réseau français est donc, ainsi que l'on pouvait le prévoir, caractérisé par une densité du trafic voyageurs relativement faible (le plus faible des 7 réseaux examinés).

En ce qui concerne le trafic marchandises, on constate que deux réseaux (Italie et Suisse), qui transportent peu de matières pondéreuses, ont une densité de trafic faible. La France se trouve à peu près au même niveau que la Grande-Bretagne, nettement derrière l'Allemagne et la Belgique.

On ne peut évidemment tirer de ces constatations de conclusions très nettes. Un kilomètre de petite ligne n'est pas du tout équivalent à un kilomètre de grande ligne et ces données ne sont que des moyennes sans signification précise.

D'une manière générale, il semble néanmoins que les réseaux français et italiens ont un trafic relativement bas, légèrement plus faible que le trafic des chemins de fer britanniques et beaucoup plus faible que le trafic des chemins de fer allemands.

Or, l'importance des charges fixes pour un réseau de chemins de fer est bien connue. Les dépenses de traction, et plus encore les dépenses de voie et d'exploitation sont loin d'être proportionnelles au trafic. Il en résulte que sur ce plan la S.N.C.F. est sans aucun doute nettement défavorisée par rapport aux chemins de fer allemands.

Suite du renvoi 3

	:Longueur de : lignes :(d'après : l'U.I.C.)	:Longueur de : lignes en km : par 1000 km <sup>2</sup> : de superficie	: Longueur des : lignes en km : par million : d'habitant .-
: FRANCE	: 41.200	: 74,7	: 974
: ALLEMAGNE	: 30.512	: 123,9	: 613
: BELGIQUE	: 4.973	: 163	: 572
: GRANDE-BRETAGNE	: 30.968	: 134,7	: 631
: ITALIE	: 16.550	: 55	: 355
: PAYS-BAS	: 3.186	: 94,4	: 306
: SUISSE	: 3.157	: 76,4	: 658

## II- CHARGES FINANCIERES SUPPORTEES P.A.R LES RESEAUX.

Avant d'aborder l'influence des facteurs législatifs et réglementaires sur les résultats financiers, il est utile de situer l'importance des charges financières supportées par les réseaux. Ces charges sont en partie fonction d'une part du coût des frais d'établissement et des investissements des réseaux et d'autre part du rythme de remboursement et du taux des emprunts. Mais en fait, ce sont surtout les dévaluations des différentes monnaies qui ont joué le plus grand rôle pour la détermination du niveau de ces charges(1)

	Unité monétaire .	Charges finan- cières	Charges tota- les.	Pourcen- tage.
FRANCE	milliards de frs	13,6	552,1	2,5%
GRANDE- BRETAGNE	millions de livres	32,-(2)	396,1	8,1%
ALLEMAGNE	" de deutsche mark	113,-	5.382,-	2,1%
ITALIE	milliards de lires	4,7	231,7	2,-%
BELGIQUE	millions de frs belges	370,-	11.850,-	3,1%
SUISSE	millions de frs suisse	49	723,3	6,8%
PAYS-BAS		8,5		

- \*\*\*
- (1) De plus, dans la quasi-totalité des pays, l'Etat a pris à son compte certaines charges financières des réseaux, soit parce que celles-ci résultaient de la construction de lignes estimées dès leur origine non rentables, soit dans un simple but d'allègement des charges générales des chemins de fer. Il est difficile de connaître le montant de ces charges dont on ne trouve plus de trace dans la comptabilité des réseaux.
- (2) Chiffre approximatif.

Hormis la Grande-Bretagne et la Suisse dont les comptes sont équilibrés, les réseaux ont des charges financières très voisines, comprises entre 2 et 3, des charges totales. Ces écarts de charges financières ne peuvent donc en aucune manière justifier les variations des déficits.

### III- LES DONNÉES LEGISLATIVES ET RÉGLEMENTAIRES. LE NIVEAU DES SALAIRES ET DES PRIX.

Ces éléments influent à la fois sur les recettes et les dépenses.

Sur les recettes, par le niveau des tarifs et le régime de coordination des transports.

Sur les dépenses, par la rémunération et le statut du personnel le niveau des impôts, le coût du combustible ou de l'énergie.

#### A)- LES RECETTES.

##### 1°/- Les tarifs.

Le tableau suivant donne le niveau des recettes par voyageur kilomètre et par tonne kilomètre en 1962.

	Monnaie locale	Recette moy. par VK (monnaie locale)	Recette moy. par T.K. (monnaie locale)	Recette moy. par V.K. (en F)(4)	Recette moy. par T.K. (en F)(4)
FRANCE	Franc	(4,280(1) )3,518	6,454	(4,28(1) (3,52(2)	6,45
GRANDE-BRETAGNE	Penny	0,806	1,55(3)	3,31	6,40(3)
ALLEMAGNE	Mark	0,038	0,074	3,18	6,20
ITALIE	Lire	3,655	6,744	2,05	3,78
BELGIQUE	F.Bel.	0,433	1,135	3,04	7,98
PAYS-BAS	Florin	0,031	0,042	2,87	3,90
SUISSE	F.suisse	0,050	0,152	4,07	12,39

(1) v. les renvois page suivante.

Il peut sembler arbitraire de vouloir comparer les tarifs des différents réseaux étant donné que chaque pays forme une unité économique autonome (les monnaies ne sont pas convertibles). Même en procédant à une étude complète des revenus des habitants de chaque pays et des niveaux des prix (comme l'a fait l'I.N.S.E.E.), il n'est pas possible d'aboutir à des conclusions très nettes (ces questions seront reprises lors de l'examen des dépenses du personnel).

De plus les marchandises transportées ne sont pas de même nature et les écarts entre les recettes moyennes de tonnes-kilométriques peuvent provenir autant des différences de nature des produits transportés que des différences de tarif (il coûte moins cher de transporter une tonne de minerai de fer qu'une tonne d'emballage vide).

Il est cependant possible de formuler les remarques suivantes:

a) - les tarifs voyageurs français étaient en 1952 relativement élevés. Cette tendance n'a pu que s'accroître par la suite (hausse de 25% en 1953).

b) - Pour les trois principaux réseaux (France, Grande-Bretagne, Allemagne), les tarifs marchandises moyens paraissent du même ordre. En Italie, les tarifs sont relativement bas. Il est normal que les petits pays où les distances de transport sont plus faibles aient des recettes par tonne-kilométrique élevées.

...

Renvois de la page précédente:

- (1) y compris l'indemnité compensatrice allouée par l'Etat pour réduction de tarifs.
- (2) Non compris l'indemnité compensatrice
- (3) Chiffre approximatif (volume des transports en service non connu)
- (4) Les taux de change adoptés dans ce tableau ainsi que dans la suite du rapport sont les suivants (taux de change moyen officiels en 1952).

Grande Bretagne	: 1 livre sterling =	985,--	F 1 penny =	4,10
Allemagne	: 1 deutsche mark =	83,8	"	
Italie	: 1 lire =	0,56		
Belgique	: 1 franc belge =	7,03		
Pays-Bas	: 1 florin =	92,6		
Suisse	: 1 franc suisse =	81,5		

Il est intéressant de noter que l'éventail des tarifs marchandises est relativement fermé en France, ce qui semble dû à la nécessité de rapprocher le tarif du prix de revient par suite du degré de la concurrence routière (voir ci-dessous partie sur la coordination des transports).

En prenant pour indice 100 la recette moyenne par tonne kilométrique, on note en effet en France, en Allemagne et en Belgique:

<u>Indice des tarifs</u>					
		Express GV et RA	P.V.		
		Détail	wagons	Détail	Wagons
		complets	complets	complets	complets
FRANCE	544	144			80
ALLEMAGNE	840	207	455		86
BELGIQUE	1.062	228			89

Dans l'ensemble, les tarifs français sont donc suffisamment élevés pour que l'on puisse affirmer que ce n'est pas leur insuffisance qui explique le déficit de la S.N.C.F., à l'inverse de ce que l'on peut observer pour les chemins de fer italiens.

## 2°)- La Coordination des transports.

Le déficit de la S.N.C.F. tient en partie à des causes extérieures à sa gestion. En France, le problème que pose la coordination des divers modes de transport, sur les différents plans réglementaire, tarifaire et fiscal n'ont pas encore trouvé leur solution. Aussi est-il utile d'examiner dans quelle mesure la situation financière meilleure d'autres réseaux est la conséquence d'une coordination plus favorable aux chemins de fer. C'est essentiellement la concurrence de la route, la plus dangereuse pour les chemins de fer, qui sera examinée ici (1).

(1) La coordination des transports dans les pays étrangers fait l'objet d'une étude plus détaillée à l'annexe n°

a) La coordination réglementaire.

Transports voyageurs. Hormis les transports touristiques, c'est surtout sur les relations à courte distance que s'exerce la concurrence entre le fer et la route. Dans la plupart des pays (Allemagne, Belgique, Pays-Bas) les chemins de fer ont la possibilité d'exploiter, soit directement, soit par l'intermédiaire de filiales, une partie appréciable du réseau routier. En Suisse, l'exploitation des services routiers voyageurs est uniquement réservée à l'administration des Postes, ce qui facilite la rationalisation des transports. En Grande-Bretagne, les services routiers sont étroitement contrôlés par la British Transport Commission. D'une manière générale, il semble que la législation des autres pays soit moins touffue que la législation française et qu'elle permette mieux d'éviter les doubles emplois.

Transports marchandises. Mais c'est surtout la concurrence des transports routiers marchandises "longue distance" qui risque de compromettre l'équilibre des chemins de fer.

Aussi le contingentement des véhicules des transports publics à longue distance a-t-il été adopté d'une façon générale. Dans tous les pays il existe un organisme chargé de limiter la concurrence routière dans ce domaine.

En Belgique, l'Office des transports par route ne délivre les autorisations de transporter les marchandises que sur les itinéraires ne concurrençant pas le chemin de fer et pour les courtes distances seulement.

En Suisse, les autorisations sont délivrées par un Office fédéral des transports qui tient compte du besoin réel de l'économie et des possibilités financières de l'intéressé.

En Allemagne, l'Office fédéral pour les transports lointains des marchandises n'attribue des autorisations qu'en fonction des besoins généraux de transport. Les chemins de fer allemands ont d'ailleurs le droit, dans certaines limites, d'effectuer eux-mêmes des transports par route à grande distance. Une législation assez restrictive pour les routiers a été facilitée dans ce pays par des considérations historiques.

Au Pays-Bas les entreprises de transports routiers de marchandises sont soumises à autorisation et le nombre de leurs véhicules limité.

Mais c'est en Grande-Bretagne que la coordination a été poussée le plus loin par la nationalisation, en 1947, de tous les transporteurs publics exerçant leurs activités à plus de 25 miles de leur point d'attache. Sans doute cette mesure a été rapportée en 1953, mais la B.T.C. conserve encore une part importante du parc routier.

Il est certain que dans l'ensemble des pays étrangers le législateur a eu pour souci de protéger les principales artères ferroviaires contre la concurrence routière. Sans doute en a-t-il été de même en France, dans une certaine mesure, mais les textes édictés pour protéger les principales relations de la S.N.C.F. n'ont pu être appliqués.

Il est intéressant de signaler qu'en Suisse, les chemins de fer fédéraux et les transporteurs routiers ont pu conclure un accord volontaire pour assainir la concurrence. Les principales clauses de cet accord tendent à limiter le parc routier (les chemins de fer privés n'ont pas adhéré à cette convention).

En matière de transport privé, la liberté est quasi-générale(1).

b)- La coordination tarifaire.

L'absence de tarification routière obligatoire pour les marchandises présente en France de très graves inconvénients pour le chemin de fer. Les pays étrangers se sont efforcés avec plus ou moins d'efficacité, de combler cette lacune.

...

---

(1) Cependant, en Grande-Bretagne, les transporteurs privés exerçant leur activité à plus de 25 miles de leur point d'attache doivent demander une licence. Il est ainsi possible d'éliminer les "faux transporteurs privés" qui ne transportent pas leurs propres marchandises.

En Allemagne, tous les tarifs routiers sont soumis à l'homologation du Ministre des Communications avec obligation de les publier et interdiction d'accorder des régimes de faveur.

En Grande-Bretagne jusqu'en 1953, la British transport commission était maîtresse des tarifs routiers. Ceux-ci se rapprochaient des tarifs des chemins de fer compte tenu de l'existence de la liberté laissée aux transporteurs privés et des facteurs propres aux transports routiers (porte à porte). Depuis 1953, la tarification établie par la Commission ne prévoit plus que des prix maxima.

Aux Pays-Bas, le Gouvernement a fixé des tarifs maxima et minima établis en fonction des prix de revient. La variation des tarifs entre deux limites leur permet de s'adapter aux besoins économiques du moment. Toutefois une grande partie des transports routiers sont effectués à des tarifs de convention non connus. Le chemin de fer n'en est d'ailleurs handicapé car il n'est pas astreint à publier ses tarifs.

En Belgique, des tarifs maxima sont édictés par l'Administration, mais pratiquement, ils ne sont pas appliqués et c'est la loi de l'offre et de la demande qui joue. Mais la procédure d'homologation des tarifs ferroviaires est extrêmement souple (les tarifs peuvent être approuvés du jour au lendemain).

En Suisse un arrêté précise que les tarifs doivent être établis sous le contrôle de l'Association des transporteurs routiers et approuvés par le Conseil Fédéral. Pratiquement les transporteurs ont été laissés libres de conclure des arrangements tarifaires dans le cadre de leur association et le conseil fédéral n'a jamais été appelé à approuver ces tarifs.

Ainsi apparaît-il que si les situations des pays étrangers sont très diverses et si les réglementations sont plus ou moins rigides ou strictement appliquées, la France est, avec l'Italie, le seul pays où aucune règle tendant à l'homologation des tarifs des transports routiers à grande distance n'a été établie.

### c) - La coordination fiscale.

Pour la taxation des véhicules routiers, la règle appliquée à l'étranger est celle qui existait en France avant 1934: il existe à la fois une taxe sur les carburants et une taxe de circulation basée pour les véhicules de tourisme sur la puissance et pour les véhicules utilitaires sur le poids à vide.

Ainsi il est difficile de comparer les différents régimes à celui qui existe en France, non seulement à cause de considérations monétaires, mais encore parce que le poids de la fiscalité dépend de la nature du véhicule, du nombre de kilomètres parcourus et du carburant.

Il semble cependant qu'il soit possible de porter les appréciations suivantes :

Aux Pays-Bas le montant des charges fiscales est du même ordre qu'en France.

En Allemagne, la fiscalité est plus lourde pour les véhicules de tourisme et du même ordre pour les poids lourds.

En Grande-Bretagne, les charges résultant de la taxe sur les carburants et de la taxe à la circulation sont plus élevées que celles résultant de la taxe sur les carburants en France. De plus la taxe d'achat (purchase tax) comporte un taux élevé (66% pour les véhicules de tourisme et 30% pour les véhicules utilitaires). D'où finalement une fiscalité nettement plus lourde à la fois pour les camions et les voitures de tourisme.

En Suisse, les taxes à la circulation sont variables suivant les cantons. Mais, en moyenne, la fiscalité est du même ordre qu'en France pour les voitures de tourisme et plus lourde pour les camions.

Il en est de même pour la Belgique.

Enfin, en Italie, les charges fiscales sont environ deux fois plus élevées qu'en France, ce qui est peut-être la raison pour laquelle la coordination réglementaire et tarifaire est très peu développée.

D'une manière générale le régime français tend à favoriser les véhicules roulant peu, particulièrement en matière de voitures de tourisme.

Les éléments réunis ci-dessus sont suffisants pour montrer que la répartition des transports en France entre le fer et la route est moins favorable que dans chacun des pays voisins. Si on examine plus particulièrement le cas de la Grande-Bretagne et de l'Allemagne qui ont des réseaux d'importance analogue à celui de la S.N.C.F., il est possible de présenter les observations suivantes :

En Grande-Bretagne, la nationalisation de l'ensemble des transports publics à longue distance en 1947 avait permis d'éliminer toute concurrence néfaste entre les transports ferroviaires et routiers. Si pour des raisons essentiellement politiques le Transport act de 1953 a prévu la dénationalisation des transports routiers, il est permis de penser que les modalités d'application de celle-ci seront fixées de façon à éviter un trop gros préjudice financier aux chemins de fer.

En Allemagne, c'est dès 1920 que diverses lois et ordonnances avaient subordonné les transports automobiles publics à une autorisation délivrée par l'Etat en fonction des besoins des transports. Le régime national socialiste autoritaire et autarcique ne fit que renforcer cette tendance. Si, depuis 1945, un relâchement peut être constaté, l'obligation pour les services routiers de faire homologuer leurs tarifs à un niveau voisin de ceux des chemins de fer (à conditions légales) évite que l'équilibre financier de la Deutsche Bahn, actuellement presque assuré, ne soit compromis.

#### B- LES DEPENSES.

La répartition des dépenses d'exploitation en trois catégories (Personnel, combustible et énergie, et divers) pour les réseaux examinés est la suivante :

	Personnel	Combustible ou énergie	Divers
FRANCE	55,4%	9,1%	35,5%
ALLEMAGNE	61,4%	9,6%	29%
ITALIE	55,5%	10,4%	34,1%
BELGIQUE	68%	12%	20%
PAYS-BAS	55,1%	17%	27,9%
SUISSE	58,7%	5,5%	35,8%

On ne peut tirer de ce tableau de renseignements sur le coût relatif du personnel utilisé par les réseaux. En effet, pour l'entretien de leur matériel roulant et de leurs installations fixes, les réseaux ont plus ou moins recours aux entreprises privées.

Mais il montre que les dépenses de personnel sont toujours supérieures à la moitié des dépenses d'exploitation des réseaux et que leur examen permet déjà d'expliquer en partie les différentes situations financières.

1°/ Dépenses de personnel.

Ces dépenses sont fonction

- a)- du niveau des effectifs
- b)- du niveau de la rémunération
- c)- des charges annexes.

a)- Niveau des effectifs.

Il en est du niveau des effectifs comme de la qualité de la gestion: pour porter une appréciation sur ce point, et en quelque sorte mesurer la productivité des agents des différents pays, les éléments en jeu sont trop nombreux, trop complexes et insuffisamment connus. Néanmoins, il n'est pas sans intérêt d'utiliser quelques statistiques couramment établies qui peuvent donner une idée de la situation du réseau français.

L'effectif utilisé pour chaque réseau pour transporter un million d'unités trafic(1) est donné par le tableau suivant (par ordre croissant).

...

(1) Il est évidemment arbitraire d'ajouter des voyageurs-kilomètres et des tonnes-kilomètres. Le transport d'une tonne de marchandise de détail exige en effet beaucoup plus de main-d'œuvre que le transport d'un voyageur. Aussi la statistique indiquée avantage sans doute les réseaux à fort trafic voyageurs. Mais il ne peut être question de répartir pour chacun des réseaux les dépenses globales entre trafic voyageurs et trafic marchandises et aucune autre statistique n'est plus satisfaisante.

Pays-Bas	3,46
Suisse	4,39
Italie	4,96
France	5,38
Belgique	7,31
Allemagne	7,34
Grande-Bretagne	8,60

La situation de la France est moyenne et ce résultat ne paraît pas anormal.

En effet, les réseaux mieux placés (Pays-Bas, Suisse et Italie) ont électrifié une plus grande proportion de leurs lignes. Leurs effectifs traction sont donc relativement bas. La situation des Pays-Bas paraît exceptionnellement bonne, mais l'explication réside dans le fait que le réseau exploité est à fort trafic avec un petit nombre de stations et une bonne utilisation des trains. Il est ainsi remarquable de constater que le trafic des chemins de fer néerlandais en voyageurs kilomètre est égal à celui des chemins de fer fédéraux suisses avec un nombre de places assises offertes égal à la moitié.

Pour les réseaux moins bien placés, d'autres considérations interviennent.

Les chemins de fer britanniques assurent des tâches plus nombreuses que la S.N.C.F. (construction du matériel neuf, ramassage et distribution des colis à domicile etc...). La durée du travail y est plus faible et la réglementation plus favorable au personnel.

En ce qui concerne les chemins de fer allemands, différents rapports établis par la Direction du réseau reconnaissent que les effectifs existants sont supérieurs aux besoins.

Le classement serait d'ailleurs différent si l'on considérait un autre indice qui est l'effectif pour 1.000 km-train. Mais cet indice doit être considéré comme moins significatif car il présente une corrélation plus faible avec les résultats financiers.

Pays-Bas	0,54
Suisse	0,55
Italie	0,83
Grande-Bretagne	0,99
France	1,04
Allemagne	1,10
Belgique	1,23

Mais l'examen de cet indice permet de déceler une nouvelle raison pour laquelle la Grande-Bretagne, était précédemment si mal placée: le faible tonnage de ses trains. La France, au contraire, a fait des efforts pour économiser le nombre de ses trains kms.

En résumé, il n'apparaît pas que la S.N.C.F. soit dans le domaine du niveau des effectifs, ni particulièrement bien, ni particulièrement mal placée. On peut cependant observer que si l'on limite les comparaisons aux réseaux d'importance analogue (Grande-Bretagne et Allemagne), elle semble dans une situation relativement bonne.

...

DEPENSES DE PERSONNEL

	Traits- acut	Charges de	% ch. patr.	% ch. retraites +retraites de	% oh. patr. retraites	Nombre d'a- gents	Traite- ment moy. de l'agent (monnaie locale)	Coût moy. de l'agent (francs)
FRANCE .....	170,7	57,8	33,9 %	37,8 %	71,7 %	390,9	436	436.000
GRANDE-BRETAGNE... (millions)	256 (1)	9 (1)	3,5 %	1,2 %	4,7 %	604,4	426	420.000
ALLEMAGNE .....	2211	337	15,2 %	31,1 %	46,3 %	491,8	450	377.000
ITALIE .....	71,2	19,2	24,6 %	37,8 %	62,4 %	163	474	265.000
BELGIQUE .....	4551	887	20,4 %	58,7 %	79,1 %	76,5	56,9	400.000
PAYS-BAS .....	59,7	28,1	28,2 %	42,5 %	70,7 %	33,4	298	243.000
SUISSE .....	304,9	34,6	11,3 %	17,2 %	28,5 %	37,5	813	663.000

(1) chiffres approximatifs.

b) Niveau de la rémunération -

Il est nécessaire de rappeler les observations faites ci-dessus lors de la comparaison des tarifs : les comparaisons de prix et de salaires portant sur des pays différents ne peuvent être rigoureuses.

Sous cette réserve la rémunération moyenne de l'agent de la S.N.C.F. ( 436.000 ) paraît du même ordre que celle de l'agent des chemins de fer britanniques (420.000) et belges (400.000)

Elle est supérieure à la rémunération de l'agent des chemins de fer allemands (377.000) et surtout des chemins de fer italiens (265.000) et des Pays-Bas (276.000).

Il est à noter que ces rémunérations ne comprennent pas les allocations familiales. Or celles-ci représentent pour la France et l'Italie une part très importante du salaire alors qu'elles sont nulles en Grande Bretagne et très faibles en Allemagne et en Suisse.

De même, le salaire apparent du cheminot français doit être légèrement majoré du fait que l'impôt sur les salaires est payé par l'employeur alors que dans la plupart des autres pays, il est payé par le salarié.

Mais ces rémunérations ne correspondent à des niveaux de vie que dans la mesure où l'on suppose le coût de la vie

...

identique dans chacun des pays, ce qui n'est évidemment pas exact(1). Toutefois, il est intéressant de comparer dans les différents pays le salaire moyen de l'agent de chemin de fer et celui de l'ouvrier dans toutes les industries de transformation réunies.

---

(1) D'une étude de l'INSEE comparant les prix français et étrangers en mars 1952, on peut retirer grossièrement les observations suivantes (on sait qu'une telle étude présente toujours de nombreuses difficultés et de notables incertitudes). Avec les niveaux de change adoptés dans cette étude les prix de gros français étaient :

- du même ordre que les prix de gros italiens, suisses, allemands et belges,
- très supérieurs aux prix de gros anglais (de l'ordre de 30 à 50 %).

Les prix de détail français étaient :

- supérieurs aux prix de détail italiens, belges, suisses et allemands (différence de 10 à 20 %)
- très supérieurs aux prix de détail anglais (différence de 0 à 100 % (grande dispersion des rapports de prix)).

On ne peut d'ailleurs en déduire brutalement les niveaux de vie (rationnement existant encore en Grande Bretagne, goûts et habitudes différents dans tous les pays, recettes fiscales provenant surtout d'impôts directs dans certains pays, d'impôts indirects dans d'autres etc...) Le coût d'un panier de provision de type français n'est inférieur au coût français qu'en Belgique. Sensiblement équivalent en Italie, il est supérieur en Allemagne et en Suisse.

...

Le tableau ci-dessous indique dans une première colonne les gains horaires moyens dans les divers pays en 1952 ( toutes régions, qualifications et sexes réunis) transformés en francs français au cours de change officiel (1)

La deuxième colonne donne par réseau le salaire horaire de l'agent de chemin de fer. Ce salaire est obtenu en divisant le gain annuel par le nombre d'heures qui auraient été accomplies s'il n'y avait pas de congés payés.

Mais cette moyenne a été établie sans que les cadres et la maîtrise soit distingués. Pour être comparables les salaires des cheminots et ceux des ouvriers de l'industrie supposent des qualifications à peu près équivalentes. Pour la France, on peut considérer que les cheminots des échelles 1 à 6 et les auxiliaires ont une qualification analogue à celle des ouvriers retenus pour l'élaboration des statistiques. Leur salaire horaire est inférieur de 17 % au salaire moyen de l'ensemble des agents de la S.N.C.F..

Faute d'une documentation précise sur l'éventail hiérarchique des différents réseaux, le même écart de 17 % a été retenu dans tous les cas, ce qui ôte sans doute de la précision aux résultats. Mais il faut bien noter que de toutes façons, la structure des salaires n'étant pas la même dans les différents réseaux, ce genre de comparaison ne peut aboutir à des conclusions absolument générales. Par exemple sur le réseau britannique, où la moyenne des salaires est très proche de celle de la S.N.C.F., on constate que les cantonniers anglais touchent 10 % environ de plus que leur homologues français tandis que les fermes employées touchent des salaires beaucoup plus bas ( 30 à 40 % inférieurs).

---

(1) Source I.N.S.E.E. Direction de la conjoncture. Documentation sur les salaires.

	Ouvrier dans l'industrie de transformation	Salaire horaire moyen du cheminot (toutes catégories)	Salaire horaire moyen de l'ouvrier de l'industrie chimique	Différence relative
FRANCE	135	174	138	+ 2 %
GRANDE BRETAGNE	150	181	151	+ 1 %
ALLEMAGNE	124	151	126	+ 2 %
ITALIE	92	107	89	- 3 %
BELGIQUE	148	160	133	- 10 %
PAYS-BAS	94	110	92	- 2 %
SUISSE	192	265	221	+ 15 %

Néanmoins, cette étude permet de constater que, en France, les salaires moyens horaires du cheminot et de l'ouvrier de l'industrie de transformation sont très voisins comme dans la plupart des pays étrangers examinés.

c) Charges patronales.

Dans le domaine des charges annexes aux salaires des différences considérables sont constatées.

La France se classe au second rang après la Belgique.

...

Les taux indiqués ci-dessous sont le quotient des charges annexes (non compris les congés payés) sur la rémunération globale touchée par l'agent (en comprenant la part correspondant aux congés payés).(1)

Il est encore intéressant de comparer les agents de chemins de fer aux salariés de l'industrie. On obtient (assurance accident exclus) :

	Agents de chemins de fer	Ouvriers de l'industrie (2)
France	71,7	27,5
Grande Bretagne	4,7	2,7
Allemagne	46,3	21,7
Italie	62,4	33,6
Belgique	79,1	14,2
Pays-Bas	70,7	17,1
Suisse	28,5	8,7

Dans presque tous les pays, les agents de chemin de fer bénéficient d'un régime nettement plus avantageux que les ouvriers de l'industrie privée. Cette situation n'est donc pas particulière à la France.

(1) Ces taux sont donc différents des taux habituellement calculés (charges annexes y compris congés payés sur rémunération correspondant à un travail effectif) qui s'établissaient respectivement en 1952 à 105 % pour la S.N.C.F. et 42 % pour l'ensemble des industries de transformation françaises.

(2) y compris les charges facultatives. En particulier, en France : cantines, prévention contre accident, frais d'apprentissage dépassant le pourcentage obligatoire, colonies de vacances, logements et divers.

Charges patronales sans retraites -

Les pourcentages par rapport à la rémunération directe sont les suivants ( congés payés et assurances accidents non compris )

France	33,9	7
Gr. Bretagne	3,5	1
Allemagne	15,2	3
Italie	24,6	5
Belgique	20,4	4
Pays-Bas	28,2	6
Suisse	11,3	2

Le taux particulièrement élevé de la France s'explique par le montant des allocations familiales et l'existence de l'impôt sur les salaires payé par l'employeur.

Charges de retraites -

Les pourcentages par rapport à la rémunération directe sont les suivants :

France	37,8	7
Gr. Bretagne	1,2	1
Allemagne	31,1	3
Italie	31,3	5
Belgique	58,7	4
Pays-Bas	42,5	6
Suisse	17,2	2

Ces pourcentages dépendent :

...

1) Du mode de financement des retraites

Les retraites sont à la charge des réseaux en France, en Italie et en Belgique ( sous réserve des cotisations ouvrières )

En Grande Bretagne le réseau ne prend en charge que des cotisations de faible importance pour les cadres et la maîtrise. Tous les agents sont affiliés au régime général de sécurité sociale qui est financé par l'Etat.

En Allemagne, les agents sont divisés en deux catégories : fonctionnaires et ouvriers. Pour les fonctionnaires, les retraités sont à la charge du réseau ( il n'existe même pas de retenue pour pension sur les traitements ). Les ouvriers ne jouissent d'aucun régime particulier ( le réseau verse simplement les cotisations légales de sécurité sociale ).

Lux Pays-Bas les retraites sont versées par un Fond Autonome aux ressources auquel le réseau ne contribue que pour 20 % environ.

En Suisse, le réseau effectue des versements à la caisse de secours pour lui permettre le service des intérêts du déficit de la réserve mathématique.

2) De l'évolution des effectifs dans le passé.

C'est ainsi que les chemins de fer français et belges qui ont considérablement réduit leurs effectifs depuis 25 ans ont une charge relativement plus lourde que les chemins de fer

...

italiens dont les effectifs ont au contraire augmenté pendant la même période (1).

Il est à noter que les chemins de fer allemands subissent une charge exceptionnelle (versement de retraites aux réfugiés de l'Est anciens cheminots).

3) De l'âge de mise à la retraite

	Obligatoire		sur demande		pour avoir pension d'ancienneté
	roulants	sédentaires	roulants	sédentaires	
France	58 ans	58 ans	50 ou 55	55 ans	25 ans de service
Gr. Bretagne	65 ans	65 ans	55 ans	60 ans	
Allemagne	65 ans	65 ans	65 ans ou si incapacité au service		30 ans de service
Italie	58 ans	66 ans	55 ans	60 ans	
Belgique	65 ans	65 ans	55 ans	60 ans	
Pays-Bas	63 ou 65 ans		55 ans	60 ans	
Suisse	65 ans		60 ans	60 ans	

...

1) moyenne arithmétique des effectifs au cours des années

	1928-32	33-37	38-42	43-47	48-52	1952
France	492	457	500	489	444	415
Belgique	100	86	83	95	89	76
Italie	157	135	152	199	177	163

Cet âge est en France relativement bas. C'est en effet le seul pays où les mécaniciens et conducteurs-électriciens peuvent prendre leur retraite à 50 ans. D'autre part les pays étrangers laissent la possibilité à leurs agents en bonne santé de rester beaucoup plus longtemps au service du chemin de fer.

4) De la quotité de la pension

France :  $\frac{1}{50}$  du dernier traitement (indemnités exclus) par année de service.

Belgique : sur la base du dernier traitement  $\frac{1}{55}$  pour service sédentaire  
 $\frac{1}{48}$  pour service passé dans le personnel roulant.

Allemagne : Pour les fonctionnaires : de service simple et moyen = 65 % du dernier traitement  
" du service moyen supérieur : 69 % du dernier traitement  
" du service supérieur 75 %

Les ouvriers ne bénéficient d'aucun régime particulier

Italie : Sur la base du dernier traitement  
Part inférieure à 60.000 lires  $\frac{1}{37}$  par année d'activité.  
Part supérieure à - - -  $\frac{1}{45}$  - - -

Suisse : Minimum garanti 25 % du salaire + 1 % par année de service avec maximum de 60 % (obtenu après 35 ans de service).

...

- Grande-Bretagne - Pour  $\frac{1}{6}$  de l'effectif (cadres et maîtrise) :
- Lors des départs en retraite, versement d'un capital égal à  $\frac{n}{40}$  du dernier traitement (n étant le nombre d'années de service)
- Retraite complémentaire (assurée par des organismes autonomes) de  $\frac{n}{120}$  du salaire moyen de la carrière +  $\frac{1}{120}$  du salaire des 7 dernières années.
- Pays-bas - 1,75 % par année de service, avec maximum de 70 %

En résumé, les agents des chemins de fer doivent être divisés en deux catégories :

- ceux qui bénéficient d'un statut particulier d'un type analogue à celui des fonctionnaires en France, et donc d'autant plus onéreux que la retraite est prise à un âge moins avancé,
- ceux qui ne bénéficient que d'un régime général nettement moins avantageux,

Dans la première catégorie, se situent :

- la totalité des agents des chemins de fer français, italiens, belges, néerlandais et suisses
- les "fonctionnaires" des chemins de fer allemands.

...

Dans la deuxième catégorie, se situent :

- les agents d'exécution des chemins de fer allemands
- les agents des chemins de fer britanniques ( les cadres jouissent cependant d'un régime complémentaire qui ne bénéficie que partiellement de péréquation )

Coût du combustible et de l'énergie.

En dehors des dépenses de personnel ce sont les dépenses de combustible et d'énergie qui sont les plus importantes. Il n'est donc pas sans intérêt de comparer leur coût pour les différents réseaux (1).

(1) Pourcentage du trafic assuré ( en km-trains ) par :

	Vapeur	Electricité	Autres
France	59,1	23,9	17
Grande Bretagne	86,4	13,1	0,5
Allemagne	84	9,3	6,7
Italie	29,7	52,8	17,5
Belgique	78,5	8	13,5
Pays-Bas	32,2	58,0	9,8
Suisse	3,3	96,4	0,3

...

	Houille		Electricité		Gas-oil	
	Quantité totale consommée (milliers de T.)	Prix unitaire moyen à la tonne F	Quantités consommées (milliers de kwh.)	Prix de revient moyen de Kwh(F)	Quantités consommées (milliers de T.) ou de m3	Prix unitaire moyen au kg (F.)
France	5.710	6.090	1.157	2,30	67 (m3)	40
Bretagne	13.540	3.000	847	5,08	10	
Allemagne	9.338	3.850(1)	616	3,40	25	30
Italie	1.289	7.630	1.506	1,68		13
Belgique	1.663	5.244	74	6,05	5	14
Pays-Bas	452	5.180	392	6,48		11
Suisse	88	8.310	847	2,75	0,9	26

On peut noter (les pays étant classés dans l'ordre croissant de dépenses relatives de combustibles et d'énergie)

Suisse (5,5 %) Réseau presque entièrement électrifié. Coût du kWh assez bas (origine hydro-électrique).

France (9,1 %). Prix de la houille assez élevé. Mais ceci est compensé par l'électrification et la dieselification d'une part notable du trafic et le bas prix du kWh (surtout provenant des usines hydro-électriques de la S.N.C.F.).

Allemagne (9,6 %) Prix de la houille relativement bas, mais la vapeur (mode de traction le plus coûteux) assure encore 84 % des parcours.

Italie (10,4 %) Réseau en majeure partie électrifié avec un prix de kWh bas. Mais encore 30 % du trafic est assuré par la vapeur avec un coût de la houille élevé.

Belgique (12 %) Traction essentiellement vapeur avec un prix de houille moyen.

Grande Bretagne (12,6 %) Traction essentiellement vapeur. Prix de la houille très faible, mais consommations spécifiques élevées en partie à cause du faible tonnage des trains.

(1) Chiffre approché.

Pays-Bas (17 %) Réseau en majeure partie électrifié, mais avec un prix du kwh élevé, surtout si on le compare aux salaires.

Grâce à une politique d'électrification et de désélectrification poursuivie avec continuité, la France se classe donc favorablement dans ce domaine (1)

3° - Les impôts -

Le tableau suivant donne le montant des impôts payés par chaque réseau. Ce sont essentiellement des impôts sur les recettes.

	Monnaie	Montant total des impôts	% par rapport aux dépenses d'exploit
France	millions de F.	38.195 (2)	7,2 % (2)
Grande Bretagne	milliers de Liv.	1.492	0,4 %
Allemagne	millions de D.M.	287	5,80 %
Italie	millions de Lir.	5.171	2,90 %
Belgique	millions de F.B.	215,9	2,06 %
Pays-Bas	milliers de florins	8.796	3 %
Suisse	milliers de F.suisse	9.135	1,76 %

Ces impôts sont en général assez faibles (moins de 3 % des dépenses) sauf pour :

- 1° l'Allemagne, où l'impôt sur les transports est en moyenne au taux de 5,24 %
- 2° la France, où outre l'impôt sur les recettes est perçu au taux moyen de 8,70 %

- (1) Il est cependant à noter que les prochaines électrifications utiliseront du courant d'origine thermique et que le prix moyen du kwh tendra à s'élever.
- (2) non compris la taxe sur les salaires et retraites (10.740 M) et la redevance d'usage de la voie ( 9.005 M )

...

0

0

0

### CONCLUSION.-

Cette étude permet en définitive de discerner les différences essentielles qui existent entre la situation financière de la S.N.C.F. et celle des réseaux voisins.

#### 1°.- Par rapport aux chemins de fer britanniques.

La S.N.C.F. présente un déficit appréciable (1 % des charges totales) alors que les chemins de fer britanniques sont en équilibre.

Cette différence est essentiellement due à deux faits :

a) Les charges sociales supportées par la S.N.C.F. sont très lourdes (23 % des dépenses d'exploitation), tandis que les charges correspondantes des chemins de fer britanniques sont pratiquement inexistantes, soit que les prestations correspondantes n'existent pas (allocations familiales), soit qu'elles n'existent qu'à un taux beaucoup plus faible et soient prises en charge pour la plus grande part par l'Etat (retraites).

b) Les chemins de fer britanniques ne paient que de faibles impôts locaux (0,4 % des dépenses d'exploitation) alors que les impôts payés par la S.N.C.F. sont beaucoup plus élevés (7,2 % des dépenses d'exploitation).

Ces deux faits suffisent à justifier un écart de dépenses plus élevé que le déficit de la S.N.C.F. C'est qu'en contre-partie, la S.N.C.F. est mieux placée sur les points suivants :

- Ses charges financières sont moins lourdes (2,5 % au lieu de 8,6 % des charges totales),
- Ses effectifs et ses dépenses de combustibles sont moins élevés, en raison surtout de la longueur des parcours assurés par les chemins de fer britanniques.

Le fait que le trafic voyageurs soit un peu plus élevé en Grande Bretagne est compensé par des tarifs un peu plus bas.

#### 2°.- Par rapport aux chemins de fer allemands.

Le déficit des chemins de fer allemands est assez faible (2,6 % des charges totales).

La différence avec la S.N.C.F. est essentiellement due aux trois éléments suivants :

a) Le niveau du trafic marchandises des chemins de fer allemands est beaucoup plus élevé que celui du réseau français (1.635 millions de T.K. par kilomètre exploité contre 1.161), grâce à une activité économique plus intense et à une coordination plus favorable au chemin de fer.

b) Les charges de personnel sont nettement moins élevées en Allemagne, non pas tant en ce qui concerne les salaires directs (la rémunération des cheminots allemands est un peu plus faible, mais les effectifs un peu plus nombreux) que les prestations sociales inférieures (la plupart d'entre eux n'ont pas de régime de retraite particulier).

c) Les impôts sont un peu plus lourds en France qu'en Allemagne (7,2 % contre 5,8 % des dépenses d'exploitation).

3°.- Par rapport aux chemins de fer italiens.

Les chemins de fer italiens sont encore plus mal placés que la S.N.C.F., car leur déficit est encore supérieur (25 % des charges totales).

Cette situation n'est pas due au niveau des dépenses :

- Les effectifs ne sont pas excessifs,
- Les traitements sont nettement inférieurs à ceux des agents de la S.N.C.F.,
- Les prestations sociales sont du même ordre mais leur charge est moins lourde pour le réseau par suite d'une situation démographique meilleure (les chemins de fer italiens n'ont pas eu à réduire leurs effectifs),
- Les dépenses d'énergie sont très faibles,

Mais cette situation est essentiellement due à la faiblesse des tarifs (moins de 60 % du niveau français) et de l'activité économique (trafic marchandises réduit).

o

o

o

4°.- Par rapport aux chemins de fer belges.

Le déficit des chemins de fer français (17 % des charges totales) est plus élevé que le déficit des chemins de fer belges (10 % des charges totales) mais cette différence provient pour la plus grande part des taux des impôts (7 % en France contre 2 % en Belgique).

...

En effet les autres disparités sont faibles.

Les traitements et les charges sociales sont très voisins dans les deux pays. Les dépenses d'énergie plus élevées et les tarifs voyageurs plus faibles en Belgique sont compensés par la densité du trafic nettement plus élevée puisqu'elle dépasse le niveau français de près de 60 % pour les voyageurs et 12 % pour les marchandises.

5°.- Par rapport aux chemins de fer suisses.

Les chemins de fer suisses ont leurs comptes équilibrés. Deux facteurs jouent cependant en leur défaveur :

- Leurs dépenses de personnel sont élevées : le cheminot suisse est le mieux payé d'Europe. Son coût moyen annuel est de 850.000 F (749.000 en France).
- Leurs charges financières ne sont pas négligeables (6,8 % des charges totales).

En revanche, ils bénéficient d'éléments favorables :

- Le trafic voyageurs est élevé (densité de plus du double de celle de la France) avec un tarif équivalent si on tient compte pour la S.N.C.F. des indemnités compensatrices.
- Si le trafic marchandises n'est pas très élevé, les recettes par tonne kilométrique utile sont près de deux fois supérieures à celles de la S.N.C.F. Sans doute, la nature des marchandises transportées n'est-elle pas la même et les distances sont-elles plus courtes, mais les tarifs suisses sont nettement plus élevés que les tarifs français, surtout si l'on tient compte du fait qu'une part importante du trafic suisse est un trafic de transit.
- Les dépenses d'énergie sont très faibles,
- Les impôts sont à un niveau très bas (1,8 % des charges totales).

6°.- Par rapport aux chemins de fer néerlandais.

Il est à noter d'abord que tarifs et rémunérations du personnel se situent aux Pays-Bas à un niveau bien inférieur au niveau français (écart de près de 40 %).

En faveur des chemins de fer néerlandais, joue la densité du trafic, qui pour les voyageurs, est la plus élevée en Europe et le faible niveau des impôts (3. des recettes).

Par contre, bien qu'électrifiés en grande partie, les chemins de fer néerlandais ont leurs dépenses considérablement grevées par le coût de leur énergie (17 % des dépenses d'exploitation contre 9 % en France).

Aussi ces différents éléments sont insuffisants pour expliquer la situation relativement saine des chemins de fer aux Pays-Bas. Celle-ci s'explique également par l'organisation générale des transports. Les chemins de fer ayant la possibilité d'exploiter des services routiers et même des services par voie d'eau n'ont pas hésité à amputer la partie de leur activité la moins rentable (petites lignes, détail à faible distance) et à alléger ainsi leurs dépenses.

o

o

o

Ainsi apparaissent les quatre raisons essentielles du déficit des chemins de fer français. Deux d'entre elles contribuent à réduire les recettes, les deux autres à augmenter les dépenses.

1°.- La S.N.C.F. a un réseau dont la densité de trafic est assez faible surtout en ce qui concerne les voyageurs. Cette situation, qui résulte essentiellement de conditions économiques générales, ne peut être que légèrement améliorée par l'amputation de ses petites lignes les moins rentables.

2°.- La coordination des transports en France est d'une manière générale moins favorable aux chemins de fer que dans les pays étrangers. L'absence de coordination tarifaire, en particulier, pèse lourdement sur l'équilibre financier de la S.N.C.F.

3°.- Dans tous les pays, les agents de chemin de fer bénéficient de salaires voisins de ceux de l'industrie privée. Mais les avantages annexes se situent dans la plupart des cas à un niveau élevé. En ce qui concerne la S.N.C.F., les prestations sociales sont du même ordre que celles accordées par les petits réseaux (Belgique, Suisse, Pays Bas), mais nettement plus élevées que celles accordées par les réseaux de Grande-Bretagne, d'Allemagne, et même, compte tenu du niveau des salaires d'Italie. En grande Bretagne, d'ailleurs, la fiscalisation des charges sociales améliore beaucoup la situation apparente des chemins de fer.

4°.- Enfin les impôts payés par la S.N.C.F. sont nettement plus élevés que ceux payés par les autres réseaux, ce qui revient, en fait à élever son déficit apparent.

DIRECTION GÉNÉRALE

M. Fise

Je n'ai jamais contacté de <sup>la</sup> ~~la~~ Direction

Comme je vous l'ai indiqué, M. Kubac a l'intention d'évoquer au cours de cet entretien les trois questions suivantes:

- Achat de loc. 141 R.
- Électrification de Paris-Lyon. ("comptable" "synthétique" de l'opération.)
- Reconstruction des dépôts.

Il considère qu'elles constituent autant d'exemples de erreurs faits par la SNCF en matière d'investissements.

Je vous fais préparer une documentation sur ces trois questions, qui nous ont déjà été posés à l'occasion de précédents enquêtes et auxquelles il a été répondu.

28-3.



27 Mars 1959

Nomination d'un nouveau Rapporteur  
à la Commission LE GALL

-----

Le 26 Mars 1959, un 5ème Membre, M. AUDANT, Administrateur Civil au Ministère des Finances, a été adjoint à la Commission LE GALL, en qualité de Rapporteur.

M. CAPITAN n'assume donc plus cette fonction, M. AUDANT étant par ailleurs chargé de seconder M. HUBAC pour les problèmes d'ordre domanial. A cet effet, M. AUDANT vient d'exprimer le désir d'entendre, mercredi prochain 1er Avril, M. AUBERT, Chef du Domaine, ou son Adjoint, M. MARTIN, pour ce qui concerne le fichier immobilier. M. AUBERT, qui sera absent à cette date, a chargé M. MARTIN de le représenter au jour indiqué.

Enfin, dans un ordre voisin d'idées il convient de signaler que M. HUBAC m'a fait part de son intention de s'entretenir prochainement avec M. HUTTER, Directeur des Etudes Générales, au sujet de la coordination des investissements et, en particulier, de son article récemment paru dans la revue "Transports".

*H. Hubac*

- COMMANDE DE LOCOMOTIVES 141 R.-

1.340 locomotives 141 R au total ont été commandées aux Etats-Unis et au Canada.

La commande de la première tranche de 700 locomotives a été décidée à Alger avant même la Libération, à la suite de l'envoi d'une mission aux U.S.A.- Incluse dans le programme prêt-bail, cette commande n'a rien coûté à la France. 17 de ces locomotives ont été perdues en mer.

La deuxième tranche de 640 locomotives a été commandée avant la fin des hostilités, au début de 1945, alors que l'on ne pouvait prévoir les récupérations de matériel faites par la suite. Payées au taux de 1 dollar = 52,40 francs, ces locomotives n'ont coûté à la S.N.C.F. que 6 millions de francs.

Cette commande se justifiait par les délais extrêmement réduits de construction de ce matériel. Les premières locomotives ont été livrées en septembre 1945, et ont permis d'éviter la grave crise de transports qui, en 1946 et 1947, eût risqué de compromettre le relèvement de l'économie française. Rien ne permettait à cette époque de prévoir les développements ultérieurs de la traction Diesel, qui, même aux U.S.A., n'en était qu'à ses débuts.

Les 1.323 locomotives 141 R, de construction très robuste, se prêtent à une utilisation intensive en banalité complète. C'est essentiellement grâce à cet apport de matériel que la S.N.C.F. a pu rationaliser sa traction vapeur, dont le rendement est passé de 10,8 millions de tonnes-kilomètres remorquées par locomotive à vapeur en 1938, à 22,1 millions en 1957, ayant ainsi plus que doublé.

Actuellement, les 141 R effectuent plus de 40% du trafic en traction vapeur de la S.N.C.F.; on estime qu'elles remplacent environ 3.000 locomotives des modèles qui sont actuellement en garage : comme le nombre des locomotives garées en bon état ne dépasse pas 1.100, il serait donc impossible, maintenant comme à n'importe quel moment depuis leur construction, de se passer de ces machines.

\*  
\* \*

Avril 1959.

- ELECTRIFICATION PARIS-LYON. -

La ligne Paris-Lyon est alimentée en énergie électrique par 50 sous-stations, totalisant une puissance installée de 360.000 kW.; entre Paris et Dijon, les sous-stations, espacées de 14 km. en moyenne, comportent deux groupes de 4.000 kW. chacun; entre Dijon et Lyon, l'espacement des sous-stations n'est que de 8 km., mais chaque sous-station comporte un seul groupe; en outre, 9 sous-stations sont munies de trois groupes.

Cette puissance installée importante est justifiée par la densité exceptionnelle du trafic sur Paris-Lyon, et par son groupement en batteries; en outre, les pertes en ligne sont, économiquement, d'autant moins tolérables que le trafic est plus important.

On a admis des pertes en ligne ne dépassant pas 6 à 7% en moyenne annuelle; l'équipement a été calculé pour que la tension ne descende pas au-dessous de 1.350 volts avec tous les groupes en service, au-dessous de 1.000 volts avec un groupe accidentellement effacé.

M. PARODI, qui avait été consulté sur cette question, avait estimé qu'une puissance de 240.000 kW. pourrait suffire, mais il ne réservait pas de marge de sécurité pour des surcharges de longue durée. En fait, il est heureux que ces conclusions restrictives n'aient pas été suivies car, en raison de l'augmentation du trafic par rapport aux prévisions de l'étude, l'équipement de Paris-Lyon serait maintenant insuffisant :

- le trafic total de la ligne (tonnage kilométrique brut, voyageurs et marchandises) dépasse de 42% celui qui était prévu pour l'étude de l'équipement, tenant compte de tous les détournements qui étaient envisagés (on en a réalisé davantage);
- le trafic en période de pointe dépasse également les prévisions (110 trains rapides et express par jour pendant les 3 mois d'été, au lieu de 80, et 82 au lieu de 74, respectivement sur les sections Les Laumes-Dijon et Dijon-Mâcon);
- le tonnage maximum des trains atteint couramment 900 t., au lieu des 750 t. prévues;
- les locomotives les plus puissantes qui étaient envisagées ne devaient pas dépasser 4.000 ~~tonnes~~ <sup>CV</sup>; l'évolution de la technique amène maintenant à utiliser des locomotives de 5.200 cv., qui absorbent évidemment une intensité plus forte;
- seul l'excellent équipement de la ligne a permis d'augmenter la vitesse de 130 à 150 km/h., et nous avons montré, d'autre part, que cette augmentation de vitesse était rentable.

Actuellement, loin d'être surabondant, l'équipement électrique de Paris-Lyon est totalement utilisé : la ~~puissance~~ <sup>ten-tension</sup> au pantographe des locomotives tombe effectivement, dans certains cas, à 1.350 volts, avec tous les groupes en service.

Il n'y a pas davantage ~~et~~ suréquipement en ce qui concerne les travaux connexes à l'électrification : un des avantages de l'opération a été de détourner le trafic de lignes parallèles, qui ont pu être en partie neutralisées; ces lignes ne comportent plus un équipement suffisant pour assurer, le cas échéant, le trafic normalement dévolu à Paris-Lyon : il était donc nécessaire que la ligne principale puisse acheminer le trafic en toutes circonstances, même en cas d'incidents, ou lors des travaux d'entretien; cet impératif exigeait, en particulier, les travaux de signalisation qui ont été réalisés, et la banalisation Dijon-Blaisy. /.

Actuellement, des difficultés et des désheurements apparaissent en période de pointe : des travaux d'amélioration du débit, indispensables, sont en cours entre Dijon et Mâcon; la repose de la 4ème voie, entre Sens et Laroche, et entre Les Laumes et Blaisy, ainsi que la banalisation St-Florentin-Les Laumes, pourront s'avérer nécessaires si le trafic continue à augmenter.

En ce qui concerne plus particulièrement la banlieue, la S.N.C.F. aurait évidemment pu se borner à remorquer par des locomotives électriques les trains à vapeur existants; elle a préféré mettre à profit l'électrification pour améliorer considérablement le service, en augmentant, à l'aide d'éléments automoteurs, les fréquences et les vitesses : l'exploitation moderne coûte ainsi (aux conditions économiques de 1956) 153 millions de plus que l'exploitation ancienne simplement électrifiée (amortissement du matériel inclus); en contre-partie, un trafic nouveau s'est créé, entraînant, à tarifs constants, une augmentation de recettes de 291 millions, alors que les recettes des autres services de banlieue sont restés constants ou ont légèrement diminué. L'opération s'est donc avérée payante et elle contribue de plus au développement d'un secteur de la Région Parisienne qui, jusqu'ici, était relativement délaissé.

\*  
\* \*

Avril 1959.

- RECONSTRUCTION DES DEPOTS.-

Les nécessités de l'exploitation, au lendemain de la guerre, exigeaient impérieusement que soient reconstruits rapidement les dépôts les plus importants rendus inutilisables; cette reconstruction a été faite en tenant compte, dans toute la mesure du possible, des perspectives de modification de l'exploitation, et de la substitution progressive de la traction électrique et de la traction Diesel à la traction vapeur. Mais il n'était pas possible de connaître de façon précise, une quinzaine d'années à l'avance, les programmes d'électrification et de traction Diesel; l'aurait-on pu qu'il n'en aurait pas moins été nécessaire de disposer d'installations pour les quinze années de traction vapeur.

En outre, l'expérience de la traction électrique a beaucoup progressé depuis cette époque, et le rôle des dépôts, même en traction électrique, était beaucoup plus important alors qu'il ne l'est actuellement.

Il se peut donc, particulièrement dans les régions Est et Nord dont l'électrification avait toujours été exclue pour des raisons de Défense Nationale, que des dépôts reconstruits dans les premières années après la Libération aient excédé les dimensions qu'on serait maintenant amené à leur donner : c'est le cas du dépôt de Metz-Frescaty (reconstruit en 1946-1947, en utilisant des hangars de récupération), et, à un moindre degré, de ceux de Hirson (1948), Tourcoing (1949) et Valenciennes (1949).

(Le cas du dépôt de Châlons-sur-Marne est différent, puisqu'il ne s'agit pas de reconstruction, mais d'un projet de ler établissement ~~dépôt et triage~~ étudié pendant la guerre, et dont la partie dépôt a été réalisée en premier lieu, immédiatement après la Libération).

Dans le cas où la situation provisoire a pu durer plus longtemps, la reconstruction définitive a parfois pu être évitée, le problème de l'électrification s'étant précisé entre-temps, en utilisant au maximum les possibilités de regroupement du travail dans les dépôts non détruits ou déjà reconstruits; c'est ainsi que la S.N.C.F. a pu renoncer totalement, ou dans une très large mesure, à la reconstruction de 24 dépôts importants.

\*

\* \*

Avril 1959.

O n° 24091

2 MAI 1958

sb.

- 1 pièce jointe.-  
(en 15 exemplaires).

Monsieur le Directeur  
de la Comptabilité Générale et  
des Finances,

Ci-joint, sous la forme demandée, nos observations sur le fascicule 3 de la Commission de Vérification des Comptes des Entreprises Publiques.

Nous réunissons, par ailleurs, la documentation nécessaire pour répondre éventuellement, lors de la réunion de la Commission, à la question 2<sup>e</sup>) de la lettre du 17 mars de M.AUNAGE.

Le Directeur  
des Etudes Générales,

Signé: FIOC

CONFIDENTIEL

COMMISSION de VERIFICATION des COMPTES des ENTREPRISES PUBLIQUES

-:-:-

SECTION des TRANSPORTS et COMMUNICATIONS

:-:-

SOCIETE NATIONALE  
des CHEMINS de fer FRANCAIS  
(exercice 1956)

LES EFFECTIFS - EVOLUTION RECENTE -

- Services centraux et services administratifs .....	L - D - 2
- Services de l'exploitation .....	10
- Service Matériel et Traction .....	22
- Service Voie et Batiments .....	38
- Observations générales sur l'évolution des effectifs de 1954 à 1957 .....	45

-:-

Transmission à la S.N.C.F. n°

3

Commissariat de vérification des  
Comptes des Entreprises Publiques

—

SR et

—

1956 .

—

Commission de Vérification  
des Comptes des Bénéficiaires Publiques

—  
SMCF  
—

—  
Effetifs  
—

- Etude détaillée de l'organisation et de l'exécution de la gestion des 3 grands services pendant l'exercice 1954 -
- Etude de l'évolution des effectifs de 1954 au 31.7.57 et l'organisation de la vérification des comptes de l'exercice 1956.

Commission de Vérification des Comptes  
des Entreprises Publiques -  
SNEF - Exercice 1956

Evolution récente des effectifs

1. Services centraux et administratifs (y compris bureaux d'arrondissement)

surhaus  
au travail  
DG

- 10% de l'effectif global - Très faible baisse depuis 1954 en raison
  - forte proportion de cadres et stabilité de cet encadrement
  - nombreux paramètres avec latitude: direction, contrôle, études, approvisionnement
  - plus grande difficulté d'organisation par suite nature des travaux
- variations peu importantes à prévoir
- Différences d'organisation des directions régionales
  - EST: plus de DR - SE: regroupement de tranches à 6 DR
- Cas original de la Région Méditerranéenne: ne paraît pas à décroître
- Arrondissements - VB: à changer
  - EX: départements Charente / Deux
  - MT: peu de regroupement de tranches (Midi Pyrénées Nord)
  - Difficultés de modification d'étendue de arrondissement

2. EX

2.1 Personnel des forces - Pui de 5000 établissements - env. 30% de total

- mesures pour améliorer l'effectif du personnel
- 5700 agents en moins
- incidence des investissements
- incidence inverse de l'organisation du travail (ouverture nouvelles chantiers de la conduite par EX de constructions, surtout de machines à vapeur par RT de travaux de réparation (temporaire) de la création d'un industriel Caratex TEE
- incidence de la centralisation comptable et de la centralisation de la dépenses

2.2 Agents de travail

- meilleur effectif développement BPA et travaux fin spécial, CCAT et approuvé des communes, locaux, développement de roulements
- incidence organisation du travail > le contrôle de route

3. MT (A) Réductions importantes de l'effort et des pertes, de celle de l'effort réel : renouveau, différé d'un siècle de m. o. d. VB

- 3.1. Entail
- Suppression presque totale du recours à l'IP pour les réparations du matériel vapeur
  - Incidence de l'augmentation du trafic et de la fatigue dans l'entretien du matériel, mais en revanche réduction du parc par meilleur entretien et investissements

- 3.2. Conduite
- augmentation du rendement, liée par un meilleur contrôle de l'électrification et de l'E.
  - à prévoir : évolution effort liée à celle des pertes et de la maintenance du matériel vapeur.
  - augmentation du rôle des chefs mécaniciens et allongement des stages "serments" ~~et~~ mis aux premiers de 1957

- 3.3. Série intérieure des dépôts
- augmentation sensible en raison : modernisation de la partie mécanique du rendement

- 3.4. Grands dépôts MT
- augmentation très sensible en raison : modernisation, maintenance, complémentarité des tâches, diminution des coûts vapeur

(B) Causes de variations

- diminutions :
  - modernisation MT
  - rationalisation, meilleure organisation du travail, nouvelles méthodes, augmentation du rendement
  - déplacement d'efforts électrotechniques
  - augmentation des personnes wagon
  - diminution de l'aide IP
  - réparation différée de lais et réparations, ...
- augmentations :
  - augmentation du trafic et incidence sur M R
  - tâches nouvelles

4. VB - Divisionnaire plus large

- 4.1. Stabilité CSW, est de leurs emplois
- 4.2. Surveillance et réduction
- suppression gaspillage
  - développement BA SRA
- 4.3. Entretien Véri Réduction
- modernisation possible des renouvellements
  - récents et de longues bases
  - modernisation des opérations d'entretien
  - modernisation ligne de l'entretien
  - généralisation des cantons à long parcour
  - lieu renouvellement des normes

on peut y passer sa journée.

4.4 SES - Réduction des prix  
- Volume des travaux exécutés de 10% développement électrique  
- Augmentation effective à attendre

4.5 - Potentiels, etc., variés, etc.  
- Importance diminue : Hausse de 1 P

4.6 - Ateliers et usines

- Diminution 10% - diminution des travaux, bois (différence probable Stamboul)
- concentration ateliers fcs, (différence le forum & atelier)
- Spécification plus précise envisagée par ateliers etc

4.7 ~~Construction~~ ~~Ventes~~

- ~~Construction~~ : investissements, renouvellements  
organisation du travail, rendement  
suppression d'excédents  
Hausse de 1 P

- ~~organisation~~ : nouvelles installations  
- Travaux nouveaux

→ fatigue nerveuse  
suite à → dépression

LES EFFECTIFS - EVOLUTION RECENTE -  
-----

La dernière étude détaillée de la Commission sur les effectifs du personnel de la Société Nationale a été effectuée lors de l'examen de la gestion des trois grands services (Exploitation, Matériel et traction, Voie et bâtiments) pendant l'exercice 1954. Le but du présent chapitre est de suivre l'évolution des effectifs depuis cet exercice et d'examiner les causes des variations qui sont intervenues. Des enseignements pourront en être tirés sur la productivité des agents de la S.N.D.F. et sur ses besoins en personnel pendant les prochaines années.

Globalement, pendant la période considérée, l'effectif a été le suivant :

- Moyenne 1954 .....	388.200
- Moyenne 1955 .....	373.800
- Moyenne 1956 .....	365.400
- Effectif au 31-7-1957...	365.300

Il est rappelé que cet effectif n'a cessé de décroître depuis la fin de la guerre puisqu'il était de :

Fascicule III - Page 1 - dernier alinéa

Les effectifs étant passés, entre 1954 et 1956, de 388.200 à 365.400, la diminution annuelle ressort à 11.400 agents et non à 6.400.

Fascicule 3.- Page L - b - 1 - dernier alinéa.

Le budget définitivement retenu pour 1958 ne comporte pas d'augmentation d'effectifs.

## LES EFFECTIFS - EVOLUTION RECENTE -

La dernière étude détaillée de la Commission sur les effectifs du personnel de la Société Nationale a été effectuée lors de l'examen de la gestion des trois grands services (Exploitation, Matériel et traction, Voie et bâtiments) pendant l'exercice 1954. Le but du présent chapitre est de suivre l'évolution des effectifs depuis cet exercice et d'examiner les causes des variations qui sont intervenues. Des enseignements pourront en être tirés sur la productivité des agents de la S.N.D.F. et sur ses besoins en personnel pendant les prochaines années.

Globalement, pendant la période considérée, l'effectif a été le suivant :

- Moyenne 1954 .....	388.200
- Moyenne 1955 .....	373.800
- Moyenne 1956 .....	365.400
- Effectif au 31-7-1957...	365.300

Il est rappelé que cet effectif n'a cessé de décroître depuis la fin de la guerre puisqu'il était de :

492.000 en 1946 (moyenne)  
451.000 en 1950  
et ~~416.000~~ en 1952.  
415.500

La diminution qui était en moyenne de 13.000 par an entre 1946 et 1954 s'est réduite à 6.400 pendant la période 1954-56. Mais depuis le début de 1956, les effectifs sont relativement stables (365.300 en juillet 1957 contre 364.800 en février 1956) et les prévisions budgétaires font même apparaître une légère croissance pour 1958 par rapport à 1957

diminution

Une étude détaillée est donc nécessaire pour essayer de saisir l'incidence des facteurs qui ont déterminé cette évolution, qu'ils aient joué soit en hausse (augmentation du trafic) soit en baisse (investissements, organisation du travail .....).

Quatre paragraphes seront consacrés aux secteurs suivants :

- I- Organismes de direction et organismes administratifs (directions générales et régionales, services régionaux, bureaux d'arrondissement).
- II- Services de l'exploitation : gares et trains.
- III- Services matériel et traction : dépôts, entretiens, grands ateliers et magasins.
- IV- Services de la voie et des bâtiments : entretien, magasins, ateliers, surveillance.

°

°            °

#### I- SERVICES CENTRAUX ET SERVICES ADMINISTRATIFS.

En premier lieu, les effectifs de la S.N.C.F. comprennent un ensemble de personnel de direction et de personnel administratif concentré dans :

- la Direction Générale et les services rattachés,
- les Directions régionales et services régionaux
- les bureaux d'arrondissement.

...

	Moyenne:	Moyenne:	Moyenne:	Juillet:
	1 9 5 4:	1 9 5 5:	1 9 5 6:	1 9 5 7:
- Direction générale, directions régionales et services rattachés .....	26.400:	25.900:	25.700:	26.100:
- Bureaux d'arrondissements				
{ EX .....	4.770:	4.770:	4.840:	4.840:
{ MT .....	3.020:	2.980:	2.960:	2.950:
{ VB .....	4.030:	3.970:	3.950:	3.980:
	38.220:	37.620:	37.450:	37.870:

Ainsi qu'il résulte du tableau ci-dessus, cet ensemble forme 10% de l'effectif global de la S.N.F.C.

L'ensemble de ces effectifs a très peu varié depuis 1954. On constate une légère baisse pendant la période 1954-1956, une légère tendance au relèvement depuis.

Cette situation s'explique par différents facteurs :

- grosse proportion de cadres et stabilité de cet encadrement ;
- missions peu variables avec le trafic : direction, contrôle, études, approvisionnement ;
- plus grande difficulté de l'organisation par suite de la nature des travaux.

La complexité des études techniques dans le domaine de l'électrification et de la signalisation, l'effort de centralisation et de mécanisation expliquent dans une certaine mesure les relèvements récents. Il faut noter aussi que la coordination et l'organisation européenne des transports imposent des travaux nouveaux aux services commerciaux tandis que l'amélioration de la sécurité du transport et de la sélection du personnel entraînent un développement des services de psychotechnique.

Dans l'ensemble, les effectifs de ces services ne semblent pas appelés à subir des variations importantes pendant les prochaines années.

1°) Direction générale et services rattachés.

Les observations ci-dessus s'appliquent plus particulièrement à la direction générale.

DIRECTION GENERALE ET SERVICES RATTACHES			
	Moyenne	Moyenne	Prévisions
	1 9 5 4	1 9 5 6	budget
			1958
-Direction Générale et Secrétariat Général...	678	678	694
-Services administratifs et financiers .....	1.291	1.249	1.252
-Etudes Générales .....	63	78	101
-Direction du Personnel .....	143	143	147
-Services Médicaux et Sociaux de la D.G. ....	91	57	67
-Laboratoire de Psychotechnique .....	48	45	58
-Direction du Mouvement .....	142	142	146
-Direction Commerciale .....	380	382	400
-Contrôle des Recettes .....	2.394	2.318	2.464
-Direction du Matériel et Traction .....	522	488	488
-Atelier Centr. de Mécanographie .....	127	148	165
-Divisions spécialisées M.T. ....	770	775	843
-Direction des Installations Fixes .....	198	199	206
-Energie électrique .....	290	290	298
-Divisions spécialisées V.B. ....	713	734	768
-Approvisionnements .....	1.267	1.231	1.238
	9.117	8.957	9.335
-Economats .....	2.190	2.150	
-Services sociaux non rattachés aux Direc- tions régionales .....	1.107	1.140	

Il n'est pas certain que les augmentations d'effectif prévues pour 1958 soient effectivement réalisées. Depuis 1956, les effectifs réels se sont trouvés souvent inférieurs aux prévisions, soit par suite de la difficulté de recrutement, soit parce que les augmentations envisagées n'avaient pas un caractère de nécessité impérieuse soit parce que des économies nouvelles sont apparues possibles en cours d'année.

On constate d'ailleurs que l'augmentation la plus importante concernerait le contrôle des recettes dont -fait exceptionnel pour un service de la direction générale- l'importance des travaux est directement liée au trafic. Toutefois, des réorganisations importantes sont prévues dans ce service en liaison avec la centralisation comptable des gares et la création de centres de taxation qui se traduiront globalement pour l'ensemble des services par une économie (voir ci-dessous partie exploitation).

La stabilité des effectifs des économats et des services sociaux est également à noter.

## 2°) Direction régionales.

L'un des principaux avantages de la création d'une Société Nationale ou d'un établissement nationalisé est de permettre la comparaison des résultats obtenus par des services assurant des tâches analogues, de rechercher les organisations les plus efficaces et d'inciter les organismes les plus lourds à s'aligner sur les plus satisfaisants. Cette méthode est d'ailleurs largement utilisée par les services centraux lorsqu'il s'agit de fixer l'effectif de gares, de dépôts, de districts...

Pourtant, en ce qui concerne l'organisation des directions régionales, des différences importantes existent et se sont même parfois accentuées pendant ces dernières années. Le tableau suivant donne les effectifs des directions régionales placées directement sous l'autorité du directeur et n'appartenant pas aux services régionaux placés sous l'autorité des chefs de service exploitation, matériel et traction ou voie et bâtiments.

DIRECTIONS REGIONALES ; DIVISION ADMINISTRATIVE			
	Moyenne	Moyenne	Prévisions
	1 9 5 4	1 9 5 6	budget
			1958
:- Est .....	1	1	1
:- Nord .....	28	26	26
:- Ouest .....	21	20	21
:- Sud-Ouest .....	15	16	16
:- Sud-Est .....	382	604	616
:- Méditerranée .....	743	754	812
	1.190	1.421	1.492

A la région de l'Est, la secrétaire du Directeur elle-même est rattachée administrativement à un service régional (celui de l'exploitation). Dans la région du Nord, de l'Ouest et du Sud-Ouest, le Directeur dispose d'un état-major restreint tandis que dans la région du Sud-Est, les services régionaux ont été déchargés des questions d'administration du personnel n'intéressant pas l'autorité du chef de service (avances, secours, allocation de déménagement .....) ainsi que de la comptabilité des dépenses.

Corrélativement, la répartition des tâches entre les 3 services régionaux n'est pas la même dans les différentes régions de telle sorte que toute comparaison précise est rendue difficile. Cela provient le plus souvent de la création de bureaux de comptabilité ou de secrétariat inter-services, de répartition différente des études (entre exploitation et voie et bâtiments), de gestion de magasin (entre matériel- traction et voie-bâtiments). Dans certains cas, l'établissement de la solde est reporté sur des arrondissements de Paris. Le degré de centralisation des différents services est lui-même très variable et les traditions des réseaux laissent encore des traces notables.

Enfin la région de la Méditerranée reste un cas original. Elle a été conçue en 1946 à titre d'expérience : Le directeur a autorité sans intermédiaire sur 4 chefs de division (affaires générales, relations commerciales, mouvement, voie) et sur 12 chefs d'arrondissements. De la suppression de l'échelon chef de service, étaient attendus un certain allègement des services administratifs et une meilleure coordination entre les 3 branches traditionnelles.

Cette diversité s'explique sans doute par différentes considérations :

- plus ou moins grande dimension des régions, ce qui a pu entraîner un certain degré de centralisation ;
- structure différente du trafic (plus ou moins grande proportion de trafic voyageurs ou marchandises) ;
- difficulté de modifier une situation existante si cela doit entraîner des déplacements de personnel ;
- opportunité de profiter des locaux existants ;
- opportunité d'adapter l'organisation aux hommes, à leurs possibilités et à leur compétence,
- enfin nécessité d'éviter une sclérose des services, d'établir une certaine émulation ce qui suppose que l'on laisse aux directeurs et chefs de service une certaine liberté pour tenter des expériences.

La répartition des effectifs par région donnée par le tableau ci-dessous montre que si l'on procède à une comparaison globale d'une part des effectifs administratifs (direction régionale, services régionaux, arrondissements) et, d'autre part, des effectifs totaux de la région, les résultats sont peu variables et les rapports obtenus varient de 5,9% (Ouest) à 7% (Sud-Est).

	Est	Nord	Ouest	Sud-Ouest	Sud-Est	Méditerranée
Moyenne 1956						
Direction régionale proprement dite	1	26	20	16	604	754
Services régionaux						
( EX	721	622	550	647	625	-
( MT	611	661	720	620	546	-
( VB	733	708	688	558	575	
Arrondissements						
( EX	982	766	809	911	769	602
( MT	532	430	636	429	577	386
( VB	1.060	427	535	698	784	446
TOTAL	4.640	3.640	3.958	3.879	4.480	2.188
Effectif total région	73.700	55.400	67.600	60.000	63.100	33.200
	6,3 %	6,5 %	5,9 %	6,5 %	7,0 %	6,6 %

Toutefois, cette comparaison n'a elle-même pas un caractère entièrement rigoureux. La répartition des travaux entre arrondissements, sections et districts des services VB étant elle-même variable ; une étude plus approfondie de la situation des régions tenant compte du personnel de direction, de contrôle et de bureau des sections et districts montre que l'écart se réduit un peu (0,8% au lieu de 1,1% entre les deux régions extrêmes Ouest et Sud-Est).

C'est cependant la région du Sud-Est qui apparaît toujours la plus lourde ce qui provient à la fois de l'héritage du P.L.M. (services administratifs très étoffés) et de l'amputation qu'elle a subie en 1947 lors de la création de la région de la Méditerranée (qui a augmenté l'importance relative de son service régional).

D'autre part, on constate que la région de la Méditerranée se situe un peu au-dessus de la moyenne bien que sur certains plans, elle fasse encore appel à la région du Sud-Est et l'on peut en retenir que, du strict point de vue des effectifs, elle ne présente aucun avantage sur les régions traditionnelles. Il est donc permis de se demander si le retour à la situation antérieure (partage entre les régions du Sud-Est et du Sud-Ouest) ne serait pas une source d'économie.

En conclusion, la diversité de structure des directions régionales est souhaitable à certains égards. Mais elle ne doit pas compliquer exagérément la tâche des directions techniques chargées de contrôler les effectifs qui doivent être à tout moment en mesure de comparer les différentes situations et d'attirer l'attention des régions sur les aspects critiquables de leur organisation. Il n'est pas possible d'espérer dans ce secteur des réductions importantes d'effectifs, d'autant plus que certaines réformes envisagées se traduisent par des centralisations administratives, mais il est vraisemblable que l'allègement des circuits d'imprimés, la fusion de bureaux ou la mécanisation de certaines opérations pourront encore permettre dans les prochaines années de légers progrès.

### 3<sup>o</sup>) Arrondissements.

Le nombre des arrondissements a déjà fait l'objet à plusieurs reprises d'examen de la Commission. Depuis 1953, aucun changement n'a été apporté à la structure des arrondissements voire tandis qu'un seul arrondissement exploitation était supprimé : celui de Châlons-sur-Marne. Sans doute, les arrondissements sont-ils d'importance très variable, mais la Direction générale et les Directeurs de région estiment une telle situation opportune, car elle permet d'adapter les postes de chef d'arrondissement à la compétence et à l'expérience des hommes qui les occupent. Mais surtout des modifications de l'étendue des arrondissements ne peuvent être réalisées que lentement parce qu'elles se heurtent à un certain nombre d'obstacles :

- sujétions résultant de la structure même du réseau ,
- nécessité de ne pas étendre le domaine d'un arrondissement au delà des limites d'influence de son chef,
- coût des investissements nécessités par de telles réformes, qu'il s'agisse de moyens de liaison ou de logements.

Nous sommes bien d'accord sur l'intérêt des Arrondissements Mixtes Matériel et Traction lorsque les circonstances locales permettent cette fusion.

Mais, les conditions nécessaires sont loin d'être remplies sur toute l'étendue de la S.N.C.F.

Il faut en effet tenir compte, à la fois, de l'effectif total à gérer, de l'étendue du territoire de l'Arrondissement, très variable suivant la densité du trafic, et de la configuration des Arrondissements de l'Exploitation, car il est désirable que les limites des Arrondissements Traction ou Matériel coïncident avec celles d'un, parfois deux, Arrondissements Exploitation.

La fusion complète n'a été possible sur les Régions SUD-OUEST et MEDITERRANEE que parce que ces dernières ne possèdent pas d'Etablissements très importants de réparation de voitures et wagons.

Sur les Régions où il y a de gros Ateliers de voitures et wagons, la fusion conduirait, en général, à des effectifs trop importants et à des difficultés de commandement.

Sur la Région NORD, la réforme réalisée a provoqué la séparation d'établissements dont le travail est en liaison permanente (Grands Ateliers Voitures et Wagons et Entretien) : cette séparation n'est pas sans inconvénients, le principal étant de disperser la responsabilité de gestion du parc matériel remorqué dont le coût d'entretien représente 58 % des dépenses totales d'entretien du matériel roulant.

A défaut de pouvoir réaliser la fusion des Arrondissements, on a, sur certaines Régions, organisé des bureaux communs, ce qui permet de réaliser la majeure partie des économies que pourrait procurer la fusion des Arrondissements.

Dans le service Matériel et traction, deux formules sont actuellement utilisées :

-celle où sont superposés des arrondissements traction et des arrondissements matériel (formule qui était presque générale lors de la création de la S.N.C.F., le Sud-Ouest y faisant seule exception ;

←celle des arrondissements mixtes matériel et traction. Cette dernière formule a été appliquée sur la région de la Méditerranée lors de sa création. Elle a également été entièrement adoptée en 1953 par le Nord qui a remplacé cinq arrondissements traction et trois arrondissements matériel par cinq arrondissements matériel et traction, les 3 grands ateliers de la région devenant autonomes.

Ce système n'a reçu qu'une application très partielle sur l'Ouest (Nantes et Saintes) et sur l'Est (Nancy) tandis que le Sud-Est restait totalement fidèle à la première formule.

Sans doute du point de vue des effectifs, n'y a-t-il pas un écart très sensible entre les deux méthodes, la seconde entraînant néanmoins quelques économies d'encadrement. Là aussi, la Direction générale a laissé jusqu'ici aux Directeurs de région la liberté de choisir leur organisation, compte tenu de leur expérience, de la structure de leur réseau et des hommes dont ils disposaient. Les différentes expériences faites semblent cependant donner un léger avantage aux arrondissements mixtes. Une nouvelle étude de la Direction générale pourrait sans doute éclairer les régions sur ce point.

## II - SERVICE DE L'EXPLOITATION

### A) Personnel des gares

Dispersé dans près de 6.000 établissements, le personnel des gares forme une fraction très importante des effectifs de la S.N.C.F. : approximativement 30 %. Il a varié comme suit pendant la période 54-57 :

Effectifs moyens à disposition en 1954	:	112.500
	:	1955 : 108.500
	:	1956 : 107.700
Effectifs moyens prévus en 1957	:	108.500

Le contrôle des effectifs des gares est effectué à l'échelon de la région par des sections de la division du service général (dites sections G 5). Ces sections disposent d'équipes, généralement composées d'inspecteurs, qui se rendent périodiquement dans les gares pour examiner si les méthodes de travail sont toujours adaptées aux besoins du service et procéder éventuellement à une révision des effectifs.

Les effectifs alloués à un chef d'établissement forment le "cadre autorisé" qui est l'ensemble des emplois qu'il est nécessaire de prévoir pour exécuter les travaux de caractère permanent pendant une période de l'année assez longue (un trimestre par exemple pendant lequel le trafic est le moins chargé).

Il faut noter en effet que les charges d'un chantier sont très variables d'une saison à l'autre, d'un jour à l'autre et même au cours de la même journée. Le but essentiel de l'organisation du travail doit être d'éviter qu'une partie du personnel soit mal utilisée. Aussi un travail d'analyse, tenant compte de la disposition des installations locales et de la nature du travail à effectuer est-il nécessaire pour définir les méthodes les plus avantageuses.

Si dans les grands établissements, la division du travail peut être poussée assez loin, il n'en est pas de même dans les gares petites ou moyennes où il y a intérêt à ce que les agents puissent se livrer à des travaux divers (un facteur mixte doit pouvoir par exemple se consacrer à des écritures pendant 3 heures, puis faire de la manutention et participer aux manoeuvres pendant les heures suivantes. Aussi y-a-t-il intérêt dans de nombreux cas à lutter contre la tendance à la spécialisation et au classement en catégories trop nombreuses. Dans cette perspective, la Direction du mouvement a pu faire adopter une réforme tendant à fusionner les commis des spécialités voyageurs et marchandises en commis trafic, permettant ainsi à un agent de se consacrer à l'une ou l'autre activité suivant les besoins.

Le domaine de chaque agent étant ainsi fixé, l'effectif nécessaire est obtenu d'après un rendement moyen, estimé à l'aide de pointages et de chronométrages. Les emplois réguliers ainsi obtenus sont majorés d'emplois de roulement (pour assurer le remplacement pendant les repos) et d'emplois de réserve pour tenir compte des autres absences (congés, maladie). Il appartient au chef d'établissement d'adapter son tableau de service aux variations du trafic pour obtenir la gestion la plus économique.

Le problème des pointes soulève quelques difficultés. Mais il est souvent possible d'opérer des reports de personnel entre chantiers d'un établissement et même d'un établissement à un autre. En effet les pointes voyageurs et marchandises ne coïncident pas toujours. Par exemple la gare des Batignolles peut prêter des agents à la gare Saint-Lazare au mois d'août, qui lui sont restitués au mois d'octobre. Il faut également constater avec intérêt l'utilisation de "temporaires" qui sont parfois des agents retraités, ce qui permet d'éviter tout stage de formation. Dans les grandes gares, les chefs d'établissement disposent d'un organisme spécialisé désigné "Commande de personnel sédentaire" qui sous sa responsabilité adapte les effectifs aux besoins et règle l'utilisation du personnel dans les différents chantiers.

#### Modifications d'organisation

Les améliorations dans l'organisation des gares ont été pendant la période 54-56, le facteur qui a eu le plus d'influence sur le niveau des effectifs. En effet, si l'on compare l'effectif moyen de 1954 et l'effectif moyen de 1956, on constate que 5.700 agents ont pu être économisés par réorganisation ou augmentation de rendement des agents des gares.

Sur ces 5.700 agents

- 700 sont des agents en excédent sur le cadre autorisé et ont pu être résorbés, soit par mise à la retraite, soit par déplacement ;
- 1.950 correspondent à des diminutions de cadre autorisé proposées par les chefs d'arrondissement ou les chefs de gare à la suite de réorganisation ;
- 2.450 correspondent à la révision du cadre des gares proposée par les sections du service régional après un examen sur place. Il faut noter que ces révisions ont été faites en accord avec les chefs d'établissement ou éventuellement les chefs d'arrondissement, la décision finale appartenant au chef du service de l'exploitation de la région ;
- 400 proviennent de la réforme des centres comptables dont il sera question ci-dessous ;
- 100 proviennent de la suppression de commandes locales des agents de train (voir également ci-dessous) ;
- enfin 100 emplois ont été supprimés pour fermeture de petite établissements

Si l'on examine l'évolution de 56 à 57, l'on constate un ralentissement très sensible du rythme de ces réductions (1.200 agents contre une moyenne de 2.800 pour la période 54/56). Cela tient essentiellement aux considérations suivantes :

- le nombre des excédentaires (dépassement du cadre autorisé) est devenu très réduit ;
- les révisions du cadre autorisé deviennent de moins en moins fructueuses, compte tenu surtout de l'augmentation du trafic dont l'importance sera précisée ci-dessous. Ainsi les agents voient automatiquement diminuer la durée de leurs "temps morts".

#### Incidence des investissements

Fascicule 3.- Page L - b - 12.

#### Incidence des investissements.-

Il s'agit des incidences directes des investissements, telles qu'elles apparaissent dans les bilans. Mais, ainsi que cela a été démontré à de nombreuses reprises, une large part des économies imputées à des mesures de rationalisation serait impossible sans les investissements, et doit être considérée comme une conséquence seconde des investissements.

L'observation du 1er alinéa de la page L - b - 50 apporte une correction insuffisante à cette négligence des incidence secondes des investissements, qui se retrouve dans l'ensemble du rapport.

La palettisation consiste à organiser le transport des colis de détails par "palettes" de telle sorte que la manutention soit facilitée et les wagons mieux utilisés. De grands espoirs avaient été fondés sur cette technique il y a quelques années, mais son développement est lent (1) (58.000 tonnes seulement transportées en 1956). Il n'est donc pas encore possible d'estimer même approximativement les résultats qu'il est possible d'en attendre.

#### Causes d'augmentation des effectifs : le trafic.

La cause la plus importante entraînant des accroissements d'effectifs est évidemment l'augmentation du trafic. Evalué en unités (voyageurs - kilomètres et tonnes-kilomètres) ce trafic s'est accru pour les voyageurs grandes lignes de 17 % de 1954 à 1956 et de 26 % de 1954 à 1957 et pour l'ensemble des marchandises de 21 % de 1954 à 1956 et de 30 % de 1954 à 1957.

(1) Ce développement est lié dans une large mesure à l'adoption de la palettisation par les clients du chemin de fer et celle-ci ne progresse que lentement.

Si l'on examine l'évolution de 56 à 57, l'on constate un ralentissement très sensible du rythme de ces réductions (1.200 agents contre une moyenne de 2.800 pour la période 54/56). Cela tient essentiellement aux considérations suivantes :

- le nombre des excédentaires (dépassement du cadre autorisé) est devenu très réduit ;
- les révisions du cadre autorisé deviennent de moins en moins fructueuses, compte tenu surtout de l'augmentation du trafic dont l'importance sera précisée ci-dessous. Ainsi les agents voient automatiquement diminuer la durée de leurs "temps morts".

#### Incidence des investissements

De 1954 à 1956, la diminution d'effectifs due aux investissements peut être estimée à 1.100 agents.

- 600 proviennent de l'électrification, de l'extension du block automatique et de la fusion de postes. Il s'agit surtout d'agents des gares ou des postes occupés à des travaux de signalisation ou de manoeuvres d'aiguillage ;
- 300 proviennent de modification des installations ou des locaux ;
- enfin les 200 restant proviennent de causes diverses parmi lesquelles on relèvera d'une part, la diminution du nombre d'agents de manoeuvre par suite du développement de la traction Diesel et d'autre part, la palettisation.

La palettisation consiste à organiser le transport des colis de détails par "palettes" de telle sorte que la manutention soit facilitée et les wagons mieux utilisés. De grands espoirs avaient été fondés sur cette technique il y a quelques années, mais son développement est lent (1) (58.000 tonnes seulement transportées en 1956). Il n'est donc pas encore possible d'estimer même approximativement les résultats qu'il est possible d'en attendre.

#### Causes d'augmentation des effectifs : le trafic.

La cause la plus importante entraînant des accroissements d'effectifs est évidemment l'augmentation du trafic. Evalué en unités (voyageurs - kilomètres et tonnes-kilomètres) ce trafic s'est accru pour les voyageurs grandes lignes de 17 % de 1954 à 1956 et de 26 % de 1954 à 1957 et pour l'ensemble des marchandises de 21 % de 1954 à 1956 et de 30 % de 1954 à 1957.

(1) Ce développement est lié dans une large mesure à l'adoption de la palettisation par les clients du chemin de fer et celle-ci ne progresse que lentement.

Cependant si ces unités de trafic représentent bien l'importance des transports effectués par la Société Nationale, elles ne reflètent pas le volume de la tâche que doit assumer son personnel. Cette tâche dépend plutôt d'autres facteurs qui sont :

pour le trafic, le nombre de voyageurs et d'expéditions qui correspond assez bien au volume des opérations commerciales,

pour le mouvement, les parcours des trains.

Or de 1954 à 1956 et de 1954 à 1957, le nombre de voyageurs et d'expéditions a varié comme suit (par rapport à 54)

	<u>1956</u>	<u>1957</u>
Nombre de voyageurs transportés ..... (grandes lignes)	+ 5 %	+ 12 %
Bagages .....	- 18 %	- 18 %
Colis .....	+ 8 %	+ 14 %
Détail .....	+ 4 %	+ 12 %
Wagons complets .....	+ 9 %	+ 18 %

tandis que les parcours totaux des trains augmentaient de 9 % de 54 à 56 et 13 % de 54 à 57 et le nombre des wagons manoeuvrés dans les triages de 11 % de 54 à 56 et 17 % de 54 à 57.

Ainsi apparaît-il que le nombre des bagages transportés a diminué sensiblement pendant cette période tandis que le nombre des expéditions de détail qui sont les plus coûteuses en personnel de gare parce qu'elles exigent de nombreuses manutentions, augmentait relativement peu entre 54 et 56 (+ 4 %), la progression étant cependant plus rapide de 54 à 57.

Dans l'ensemble, on peut estimer que le volume des travaux assurés par les agents des gares (expéditions, opérations commerciales, manoeuvres, surveillance des convois) a augmenté de 7 à 8 % entre 1954 et 1956 et d'environ 13 à 14 % entre 1954 et 1957.

Aussi est-il intéressant de constater que les augmentations d'effectifs accordées à des gares pour développement du trafic n'ont été, de 1954 à 1956, que de 1.400 (auxquels il faut ajouter 120 agents nécessités par l'ouverture de chantiers), ce qui correspond à un accroissement relatif de 1,4 %. Cette disproportion entre les besoins d'effectifs et le nombre des opérations assurées provient des causes suivantes :

...

a) Mises à part les très grandes gares, le nombre des agents consacrés au service voyageurs est peu variable : la délivrance des billets, le contrôle à l'entrée et à la sortie, la surveillance générale sont pratiquement constants lorsque le nombre de voyageurs varie dans de faibles proportions.

b) Dans les petites gares ou même les gares d'importance moyenne, le nombre des agents est en général supérieur à celui qui résulte des normes adoptées par les services de contrôle parce que les effectifs sont liés autant aux heures de passage des trains de voyageurs et de marchandises, qu'au volume du trafic. Lorsque celui-ci augmente les temps morts diminuent.

c) Une part importante des effectifs de la gare (chantiers de direction, postes permanents d'aiguillage ou de sécurité) est indépendante du trafic.

Toutefois, l'augmentation du trafic cesse d'entraîner des gains automatiques de productivité lorsque les chantiers sont saturés. Ce cas s'est déjà présenté dans les gares de triage. En effet, la S.N.C.F. a procédé pendant ces dernières années à la concentration de ses opérations de triages dans des chantiers primaires en fermant des chantiers secondaires dont l'exploitation était très onéreuse. Actuellement le débit journalier enregistré pendant les périodes de fort trafic est égal au débit maximum possible sur certains chantiers importants (Noisy, Vaires-Impair, Villeneuve Juvisy et Paris - Tolbiac). Ainsi s'est-il révélé nécessaire de rouvrir le chantier de Vaires - Pair (ce qui a entraîné l'utilisation de 143 agents) et également de Brétigny.

Ces considérations expliquent que, en 1957, les accroissements d'effectifs dus au développement du trafic (y compris l'ouverture de nouveaux chantiers) et s'élevant à 1.650 agents, se soient révélés supérieurs aux diverses économies d'effectifs réalisées par ailleurs et que l'effectif global des gares se trouve actuellement supérieur au minimum enregistré en 1956.

#### Autres causes d'augmentation d'effectifs

Il faut noter également quelques autres causes mineures d'augmentation d'effectifs :

a) De petits locotracteurs Diésel, conduits par des agents de l'exploitation ont été substitués à d'anciennes locomotives à vapeur qui étaient conduites par des agents traction.

b) Enfin, il faut relever quelques renforts temporaires entraînés par des travaux d'électrification, la création d'un central de location "Trans Europ Express". De plus, certains accompagnements de trains sont parfois effectués par du personnel des gares.

Le tableau suivant résume les variations d'effectifs dues aux causes examinées ci-dessus :

Causes des variations des effectifs		1954/1956	1956/1957
<u>Diminutions</u>			
a) Investissements			
Fascicule III - Page 15 - tableau			200
Conformément aux indications données à la page 12, il y a lieu d'apporter à la colonne "1954 - 1956" du tableau relatif aux "Causes des variations des effectifs", les rectifications ci-après:			100
1°) en regard de la rubrique "modification des installations et des locaux", substituer - 300 à -200.			60
			30
			-
2°) Inscrire - 200, en face de la rubrique "Divers (Diesel de manoeuvres palettisation, etc...)"			250
			500
c) Autres (Amortissements des excédents d'effectifs)		- 700	- 50
		- 6.800	- 1.190
<u>Augmentations</u>			
Développement du trafic	+ 1.400	+ 1.450	
Ouverture de chantiers	+ 120	+ 200	
Mise en service de locotracteurs, grues, etc	+ 150	+ 80	
Divers	+ 300	+ 280	
	+ 1.970	+ 2.010	
<u>RESULTAT</u>	- 4.830	+ 820	

#### Centralisations comptables et centres de taxation

Pour compléter l'examen de l'effectif des gares, il est utile de donner une brève analyse des réformes en cours concernant les opérations comptables et commerciales, qui seront encore la source de réductions notables d'effectifs.

b) Enfin, il faut relever quelques renforts temporaires entraînés par des travaux d'électrification, la création d'un central de location "Trans Europ Express". De plus, certains accompagnements de trains sont parfois effectués par du personnel des gares.

Le tableau suivant résume les variations d'effectifs dues aux causes examinées ci-dessus :

Causes des variations des effectifs	1954/1956	1956/1957
<u>Diminutions</u>		
a) Investissements		
Electrification, extension du block et fusion de postes .....	- 600	- 200
Modification des installations et des locaux .....	- 200	)
Divers (Diesel de manoeuvres, palettisation, etc.) .....		) - 100
b) Modifications d'organisation		
Centres comptables .....	- 400	- 60
Fermetures d'établissements .....	- 100	- 30
Suppression des commandes locales .....	- 100	-
Augmentation de la productivité :		
- révision du cadre des gares par sections G 5 .....	- 2.450	- 250
- révision du cadre sur proposition des arrondissements et des gares .....	- 1.950	- 500
c) Autres (Amortissements des excédents d'effectifs)	- 700	- 50
	- 6.800	- 1.190
<u>Augmentations</u>		
Développement du trafic .....	+ 1.400	+ 1.450
Ouverture de chantiers .....	+ 120	+ 200
Mise en service de locotracteurs, grues, etc .....	+ 150	+ 80
Divers .....	+ 300	+ 280
	+ 1.970	+ 2.010
<u>RESULTAT</u> .....	- 4.830	+ 820

#### Centralisations comptables et centres de taxation

Pour compléter l'examen de l'effectif des gares, il est utile de donner une brève analyse des réformes en cours concernant les opérations comptables et commerciales, qui seront encore la source de réductions notables d'effectifs.

1<sup>o</sup>) Centralisations comptables.

La "centralisation comptable" consiste à confier à une gare dénommée "centre comptable" la mission d'assurer la surveillance et la comptabilisation des opérations effectuées par des gares généralement moins importantes, situées autour de ce centre.

Fonc. 3 (c)

Cependant la fusion des bureaux grande vitesse et petite vitesse, le développement dans les grandes gares de procédés plus économiques, ont conduit à la spécialisation du personnel et à l'emploi de matériel moderne divers parfaitement adapté aux nouveaux besoins : machines comptables et à calculer, magnétophones, liaisons duplex par "interphone", classeurs, composteurs, etc ... Il est apparu alors souhaitable de confier aux bureaux commerciaux des gares importantes ainsi équipées, la comptabilité des gares voisines.

Au 1<sup>er</sup> octobre 1957, 154 centres étaient organisés et groupaient 3.931 établissements sur un total de 6.436. Les économies réalisées depuis 1953 s'élevaient à 700 agents. D'après les prévisions actuelles, les centralisations doivent être terminées dans deux ans environ. Il est vraisemblable que les travaux de réorganisation effectués à l'occasion de ces centralisations permettront de réaliser une économie supplémentaire de quelques centaines d'agents.

Béquet à coller page L - b - 16 du rapport à l'emplacement des 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> alinéa -

capables d'effectuer tout calcul ou opération logique à partir d'un programme enregistré.

L'alimentation de l'ensemble électronique de gestion se ferait à partir de cartes ou de bandes perforées créées à l'échelon local ou à l'échelon arrondissement, les besoins locaux étant partiellement satisfaits au stade de l'arrondissement par une première exploitation de cartes à l'aide d'équipements légers de mécanographie classique.

1<sup>o</sup>) Centralisations comptables.

La "centralisation comptable" consiste à confier à une gare dénommée "centre comptable" la mission d'assurer la surveillance et la comptabilisation des opérations effectuées par des gares généralement moins importantes, situées autour de ce centre.

Lors de la création de la S.N.C.F., il avait bien été procédé à la transformation des petites gares en établissements annexes qui versaient leurs espèces à une gare voisine dite gare-centre, mais cette réforme était restée très limitée.

Cependant, la fusion des bureaux grande vitesse et petite vitesse, le développement dans les grandes gares de procédés plus économiques faisant appel à la spécialisation du personnel et à l'emploi de machines (microphones, machines statistiques, comptables, mécanographiques) ont fait apparaître qu'il était souhaitable de confier aux bureaux commerciaux de ces grandes gares la comptabilité des gares voisines.

Au 1er octobre 1957, 154 centres étaient organisés et groupaient 3.911 établissements sur un total de 6.436. Les économies réalisées depuis 1953 s'élevaient à 700 agents. D'après les prévisions actuelles, cette réorganisation doit être terminée dans 2 ans environ et les économies de plusieurs centaines d'agents pourront encore être réalisées.

Il est à noter que l'intérêt de ces centralisations ne réside pas seulement dans les économies de personnel, mais s'intègre dans un plan dont le but est de fournir à un "ensemble électronique de gestion" (1) des éléments précis sous une forme appropriée.

...

---

(1) Un ensemble électronique de gestion est constitué par des unités électroniques intégrées à vitesse de fonctionnement et capacité très élevées, capables d'effectuer tout calcul ou opération logique à partir d'un programme enregistré.

L'alimentation de l'ensemble électronique de gestion se ferait à partir de cartes ou de bandes perforées créées à l'échelon local ou à l'échelon arrondissement, les besoins locaux étant partiellement satisfaits au stade de l'arrondissement par une première exploitation de cartes à l'aide d'équipements légers de mécanographie classique.

2°) Centres de taxation.

La taxation des transports marchandises n'est pas, actuellement, effectuée de façon très satisfaisante.

La taxation d'un seul transport wagon nécessite trois opérations successives :

- calcul par la gare expéditrice,
- vérification par la gare destinataire,
- contre vérification par le bureau spécialisé du service central qui relève des erreurs dans la proportion de 2 à 3%.

Ces vérifications et contre vérifications sont nécessitées dans une large mesure par le fait que les taxations sont opérées dans les petites gares par des agents polyvalents qui sont mutés trop fréquemment ou qui ne possèdent pas un entraînement suffisant pour éviter les erreurs lorsque les opérations concernent des barèmes très variés.

Aussi la Société Nationale a-t-elle commencé à créer dans certaines grandes gares, des bureaux dits "centres de taxation" auxquels sont affectés des agents spécialistes. Une quarantaine de centres sont actuellement organisés, traitant environ 20% du trafic wagon complet.

En première étape, ces centres assurent la vérification intégrale des taxes à l'arrivée à la place des gares destinataires tandis que le bureau spécialisé du service central n'assure que la contre vérification de 10% des envois ainsi traités. Ainsi le Nombre d'opérations est ramené, pour chaque transport, de 3 (départ, arrivée, contre-vérification) à 2,1 (départ, arrivée + 0,1 : sondage du service central).

En deuxième étape, les centres de taxation se verront confier le calcul des taxes au départ, aucune vérification à l'arrivée n'étant, dans ce cas, nécessaire. Le nombre des opérations pourra, dans les cas les plus favorables, descendre à 1,1 par expédition.

Les effectifs du service central ainsi libérés seront chargés des détaxes (accordées à la suite d'engagements de fidélité, de transports à l'exportation) et libéreront les effectifs correspondant dans les régions (de l'ordre de 200 agents).

D'autre part, la suppression des vérifications se traduira dans les régions par des allègements encore plus importants. Ces allègements sont cependant difficilement chiffrables car ils concernent dans la plupart des cas des "fractions d'agents" de petites gares. Les agents ne peuvent donc être effectivement économisés que dans le cadre des réorganisations dont il a été question ci-dessus. Il est certain cependant que des gains appréciables pourront encore être obtenus.

B) Agents de train.

1°) Agents de train non compris contrôle de route.

Cette catégorie d'agents est l'une de celles pour laquelle on enregistre depuis 1939 la plus importante diminution. De 26.300 en 1939, cet effectif a été ramené à 20.000 en 1947 et 13.000 en 1950. Pour la période examinée, on constate encore une diminution appréciable, mais qui se ralentit progressivement :

- Effectif moyen pour 1954 .....	11.310
- Effectif moyen pour 1956 .....	10.010
- Effectif moyen prévu en 1957 .....	9.700

soit encore une réduction de 14% entre 1954 et 1957.

Il est à noter que pendant cette même période, les parcours des trains toutes catégories ont évolué de la façon suivantes :

- Parcours 1954 en milliers de Km .....	349.500
- Parcours 1956 en milliers de Km .....	383.000
- Parcours prévu en 1957 en milliers de Km .....	395.000

...

Ainsi, la proportion de trains nécessitant des agents d'accompagnement a constamment diminué et l'on peut constater que les agents de train ont été de mieux en mieux utilisés. Cette double évolution s'explique :

a) D'une part, par l'extension des parcours de trains de messageries et de marchandises non accompagnés qui a été permise par le développement du block automatique et l'équipement d'un robinet de frein spécial sur les locomotives.

b) D'autre part, par le développement à l'échelon de l'arrondissement de services de planning dits "commandes centrales d'agents de train" et par l'extension de leurs attributions.

Avant 1953, existait déjà sur certains arrondissements Exploitation une commande centrale des agents de trains dont les attributions se bornaient à déterminer l'utilisation des agents que les commandes locales considéraient comme disponibles.

Depuis 1953, l'action des commandes centrales existantes a été modifiée tandis que les arrondissements qui n'en disposaient pas encore en étaient dotés.

La réforme a consisté à étendre l'action des commandes sur l'ensemble du personnel des trains, qu'il soit en roulement ou en réserve. Il en est résulté :

- la suppression des commandes locales (notée ci-dessus),
- une sensible diminution des pertes de temps.

c) Enfin tout en respectant la réglementation du travail, les services ont pu améliorer le rendement des roulements des agents en service régulier.

L'évolution des effectifs des agents de train dépendra dans une certaine mesure de l'évolution du trafic marchandises. Mais la poursuite des travaux d'amélioration de signalisation et le développement du block automatique sur les grandes lignes permettent d'escompter au cours des prochaines années le maintien de la politique de réduction du nombre de ces agents.

Le tableau suivant donne l'incidence des différentes causes de variations pendant les périodes 1954 à 1956 et 1956 à 1957 :

Causes des variations	1954/1956	1956/1957
- <u>Augmentation du trafic</u> .....	+ 900	+ 300
- <u>Application des dispositions permettant la circulation de trains non accompagnés</u> .....	- 800	- 400
- <u>Augmentation de la productivité</u> (action des commandes centrales d'agents de train, resserrement des roulements, etc ....) .....	-1.200	- 150
- <u>Divers</u> (Accompagnement de certains trains par agents de gare, suppression 2ème agent machine, etc) .....	- 200	- 50
<b>RESULTAT</b> .....	<b>-1.300</b>	<b>- 300</b>

## 2°) Contrôle de route.

Ce Service est assuré par des contrôleurs, contrôleurs-adjoints et surveillants de voiture, ces derniers étant plus spécialement chargés du service intérieur des trains de voyageurs (nettoyage sommaire, préparation des couchettes .....).

Ces effectifs n'ont que peu varié depuis la création de la S.N.C.F.

1.504 en 1939  
 1.396 en 1946  
 1.454 en 1950  
 1.425 en 1957.

Si pendant cette période, les parcours moyens des trains voyageurs ont été réduits, <sup>les parcours</sup> des trains rapides et express sont en 1956 du même ordre que ceux de 1939 avec un nombre de voyageurs-kilomètres en augmentation. En outre, il faut noter que les parcours des périodes de pointe sont sensiblement au même niveau, que le nombre des voyageurs par train est plus élevé, que le développement des couchettes nécessite un service accru des surveillants de voiture et que le développement des voyages de nuit rend plus difficile le contrôle.

D'après la direction du mouvement, les effectifs actuels du contrôle de route permettent d'exercer en période normale un contrôle efficace des trains rapides et express tandis que pendant les périodes de pointe, il est fait appel à des mesures particulières :

- virement aux grandes lignes de contrôleurs banlieue,
- utilisation d'agents reçus au dernier examen de contrôleur et non encore nommés,
- dans certains cas limités, contrôle assuré par un surveillant de voitures.

Il est certain que le nombre de contrôleurs de route ne pourrait être sensiblement diminué sans qu'en pâtisse le niveau des recettes qu'ils assurent, d'autant plus qu'une certaine évolution tend à alléger le contrôle en gare (au terminus de trains rapides par exemple). Il ne semble donc pas qu'on puisse escompter de diminutions sensibles dans ce secteur.

....

III - SERVICE MATÉRIEL ET TRACTION

Les effectifs globaux du service matériel et traction ont varié comme suit depuis 1954 (services régionaux et bureaux d'arrondissement compris)

	30/9/53	30/9/54	30/9/55	30/9/56	30/6/57
Effectif réel du cadre permanent ....	142.305	136.729	130.873	125.264	126.140
À disposition du cadre permanent .....	140.980	134.856	128.954	124.390	125.510
Auxiliaires .....	2.651	2.373	2.129	4.246	3.476
Apprentis .....	3.164	3.264	2.713	2.584	2.546

Du 30 Septembre 1954 au 30 Septembre 1956, les effectifs réels du cadre permanent se sont réduits de 136.729 à 125.264, soit une réduction de 11.465 agents. Pendant le même temps, l'effectif à disposition décroissant de 134.856 à 124.390, soit une réduction de 10.466 agents. L'écart entre ces réductions trouve son explication dans le fait suivant : le service matériel et traction ne peut assurer l'emploi de tous son effectif dans des conditions satisfaisantes et détache dans d'autres services (essentiellement celui de la voie et bâtiments) des agents dont l'effectif était de 1.873 au 30 septembre 1954 et 874 au 30 Septembre 1956. Cet effectif décroît encore actuellement : il était de 630 au 30 Juin 1957, ce qui montre que le service matériel et traction dispose d'un excédent de personnel de plus en plus réduit.

Si l'on considère l'effectif moyen pendant les années 1954 et 1956 en faisant abstraction des services administratifs examinés ci-dessus (services régionaux et bureaux d'arrondissement), on obtient :

	Moyenne 1954	Moyenne 1956
Effectif total	70.700	66.200
à disposition		
(y compris auxiliaires et apprentis)		
{ Dépôts .....	27.900	25.900
{ Entretien, postes et services électriques .....	33.800	31.000
{ Grands ateliers .....	3.100	2.700
{ Grands magasins .....	135.500	125.800

soit une réduction de 9.700 agents.

Avant de suivre l'évolution détaillée des effectifs dans les établissements, il est utile de donner un certain nombre d'éléments généraux sur l'activité qui absorbe les effectifs les plus importants ; l'entretien du matériel.

Entretien du matériel moteur

1<sup>o</sup>) Matériel vapeur

Cet entretien est assuré

- soit par les dépôts
- soit par les grands ateliers
- soit par l'industrie privée

: Nombre de réparations : : de locomotives à va- : peur	: Etablissements S.N.C.F.						: Etablissements : de l'industrie : privée			: Total			
	: Ateliers de : dépôts	: 54	: 55	: 56	: 54	: 55	: 56	: 54	: 55	: 56	: 54	: 55	: 56
: Grandes réparations	: : : : : :	: 120	: 83	: 68	: 54	: 20	: 0	: 174	: 103	: 68	: : : : : :	: : : : : :	: : : : : :
: Réparations acciden- : telles et chaudières	: : : : : :	: 28	: 43	: 45	: 5	: : : : : :	: : : : : :	: 33	: 43	: 45	: : : : : :	: : : : : :	: : : : : :
: Levage	: 1486	: 1137	: 1270	: 276	: 272	: 375	: 6	: 4	: 1768	: 1413	: 1645	: : : : : :	: : : : : :

..... et autres travaux d'entretien.

Presque nulle en regard du 3<sup>e</sup> alinéa. Entretien du Matériel Moteur.  
Fascicule L.b. page 23

S.N.C.F. a pratiquement supprimé les réparations du matériel vapeur dans les dépôts et les autres étant totalement faites

Ainsi dans les dépôts, il a été consacré aux levages et autres entretiens

17,4 millions d'heures directes en 1954  
15,2 " " en 1955  
15,7 " " en 1956

De même, dans les grands ateliers, ont été consacré aux levages et autres réparations :

...

Avant de suivre l'évolution détaillée des effectifs dans les établissements, il est utile de donner un certain nombre d'éléments généraux sur l'activité qui absorbe les effectifs les plus importants ; l'entretien du matériel.

Entretien du matériel moteur

1°) Matériel vapeur

Cet entretien est assuré

- soit par les dépôts
- soit par les grands ateliers
- soit par l'industrie privée

: Nombre de réparations : : de locomotives à va- : peur	: Etablissements S.N.C.F.						: Etablissements : de l'industrie : privée			: Total		
	: Ateliers de : dépôts	: 54	: 55	: 56	: Grands : ateliers	: 54	: 55	: 56	: 54	: 55	: 56	
: Grandes réparations	:	:	:	: 120	: 83	: 68	: 54	: 20	: 0	: 174	: 103	: 68
: Réparations acciden- : telles et chaudières	:	:	:	: 28	: 43	: 45	: 5	:	:	: 33	: 43	: 45
: Lavage	: 1486	: 1137	: 1270	: 276	: 272	: 375	: 6	: 4	:	: 1768	: 1413	: 1645

Ce tableau fait apparaître que la S.N.C.F. a pratiquement supprimé en 1955 le recours à l'industrie privée pour les réparations du matériel vapeur, les levages étant faits pour la plus grande part dans les dépôts et les grandes réparations et les réparations accidentelles étant totalement faites dans les grands ateliers.

Ainsi dans les dépôts, il a été consacré aux levages et autres entre-  
tien

17,4 millions d'heures directes en 1954  
15,2 " " en 1955  
15,7 " " en 1956

De même, dans les grands ateliers, ont été consacré aux levages et autres réparations :

...

4,96	millions d'heures directes	en 1954
4,41	" "	en 1955
4,70	" "	en 1956

Ces variations ne correspondent pas à l'évolution des parcours vapeur. Ceux-ci sont restés pratiquement stables pendant les 3 exercices (240 M de km en 1954, 236 en 1955 et 234 en 1956)

Elles correspondent à des irrégularités dans le volume des travaux pendant la période 52-57, l'année 1954 la période la plus de révisions générales du matériel vapeur. En 1955, le volume des travaux a été réduit compte tenu des prévisions établies à l'époque (diminution des parcours vapeur à la suite d'électrification et de diésélisation, politique d'épuisement des parcours avant garage). Mais l'ampleur de la progression du trafic, en ne permettant pas de réduction sensible des parcours vapeur en 1956, obligea le service de la traction à reprendre des locomotives arrêtées et à leur faire subir les grandes levages qui avaient été différés.

Préquet à coller en regard des 2<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> lignes 3<sup>e</sup> alinéa fascicule L6 page 24  
diésél-électriques, automotrices, automotrices électriques, diésel et Pan. 3 (T)

Ils sont réparés presque entièrement par les dépôts et ateliers S.N.C.F.. Il n'est fait appel dans une certaine mesure à l'industrie privée que pour les réparations d'automotrices. Le volume des travaux a été presque constant puisqu'en millions d'heures directes, il s'établit ainsi :

12,60	millions d'heures directes	en 1954
12,57	" "	en 1955
12,60	" "	en 1956

L'augmentation des effectifs de matériel moteur surtout sensible pour les locomotives électriques, ne se traduit pas actuellement par une augmentation du temps d'entretien. D'une part, l'âge moyen du parc décroît par suite du rythme des acquisitions, d'autre part les parcours moyens entre grandes réparations ont été systématiquement augmentés.

...

4,96 millions d'heures directes en 1954		
4,41 " " en 1955		
4,70 " " en 1956		

Ces variations ne correspondent pas à l'évolution des parcours vapeur. Ceux-ci sont restés pratiquement stables pendant les 3 exercices (240 M de km en 1954, 236 en 1955 et 234 en 1956)

Elles correspondent essentiellement à des irrégularités dans le rythme des réparations : si l'on considère la période 52-57, l'année 1954 est celle pendant laquelle ont été faites le plus de révisions générales du matériel vapeur. En 1955, le volume des travaux a été réduit compte tenu des prévisions établies à l'époque (diminution des parcours vapeur à la suite d'électrification et de diésélisation, politique d'épuisement des parcours avant garage). Mais l'ampleur de la progression du trafic, en ne permettant pas de réduction sensible des parcours vapeur en 1956, obligea le service de la traction à reprendre des locomotives garées et à leur faire subir les grandes réparations et les levages qui avaient été différés.

2°) Autres matériels moteur (locomotives électriques, diésel et diésel-électriques, automotrices, autorails).

Ils sont réparés presque entièrement par les dépôts et ateliers S.N.C.F.. Il n'est fait appel dans une certaine mesure à l'industrie privée que pour les réparations d'autorails. Le volume des travaux a été presque constant puisqu'en millions d'heures directes, il s'établit ainsi :

12,60 millions d'heures directes en 1954		
12,57 " " en 1955		
12,60 " " en 1956		

L'augmentation des effectifs de matériel moteur surtout sensible pour les locomotives électriques, ne se traduit pas actuellement par une augmentation du temps d'entretien. D'une part, l'âge moyen du parc décroît par suite du rythme des acquisitions, d'autre part les parcours moyens entre grandes réparations ont été systématiquement augmentés.

...

PARCOURS MOYENS ENTRE GRANDES REPARATIONS				
	1954	1955	1956	1957 (Résultats des 5 ers mois)
Locomotives à vapeur GR (toutes séries)	333.000	330.000	357.000	371.100
Locomotives électriques RG (toutes séries)	245.000	265.000	282.000	339.000
Automotrices électriques RG (toutes séries voie normale)	154.000	162.000	166.000	175.000
Diesels (toutes séries) RG	107.000	111.000	137.000	
Locotracteurs (toutes séries) RG	55.000	63.000	68.000	71.400
Autorails ( toutes séries)RG:	430.000	445.000	479.000	495.000

### FASCICULE 3 - Page Lb 25 - 3°) Matériel remorqué

L'industrie privée assure, en fait, très peu de réparations accidentelles, pour lesquelles d'ailleurs ses ateliers ne sont pas organisés. La S.N.C.F. ne peut lui confier que des opérations d'entretien systématique d'importance majeure et il est indispensable par sécurité, qu'un pourcentage raisonnable de ces opérations soit assuré par les Ateliers de la S.N.C.F.

Le pourcentage confié à l'I.P. n'a jamais été anormalement faible. Il n'a en tous cas pas été affaibli ces dernières années du fait d'excédents d'effectif dans les Ateliers. Seules les disponibilités de certains dépôts ont effectivement, dans la période considérée, entraîné une réduction de l'aide demandée à l'I.P.

Wagons

27,5

25,5

23,8

FASCICULE 3 - Page Lb 25 - Le texte du dernier alinéa serait à modifier comme suit.

Pour les voitures, la diminution porte principalement sur les voitures à essieux dont l'effectif décroît à la suite des remplacements de parcours trains par des autorails.

	PARCOURS MOYENS ENTRE GRANDES REPARATIONS			
	1954	1955	1956	1957 (Résultats des 5 ers mois)
Locomotives à vapeur GR (toutes séries)	333.000	330.000	357.000	371.100
Locomotives électriques RG (toutes séries)	245.000	265.000	282.000	339.000
Automotrices électriques RG (toutes séries voie normale)	154.000	162.000	166.000	175.000
Biesels (toutes séries) RG	107.000	111.000	137.000	
Locotracteurs (toutes séries) RG	55.000	63.000	68.000	71.400
Autorails ( toutes séries)RG	430.000	445.000	479.000	495.000

### 3<sup>e</sup>) Matériel reparqué

Les réparations importantes (entretien périodique et réparations accidentelles) sont dans l'ensemble effectuées par l'industrie privée. Cependant, en 1954 et 55 pour absorber leurs excédents d'effectifs, les ateliers et les dépôts avaient assuré un programme important de réparations de wagons (4,9 millions d'heures en 1954, 3,7 en 1955). Ce programme a été très réduit à partir de 1956.

Les visites et l'entretien courant sont assurés par les ateliers, entretien et postes dans lesquels ont été dépensés :

(en millions d'heures directes)	1954	1955	1956
Voitures	22,6	22,1	20,9
Wagons	27,5	25,5	23,8

Pour les voitures, la diminution est due pour la plus grande part à la modification des parcours voyageurs (remplacement des parcours de trains par des autorails ou automotrices).

...

La diminution est encore plus sensible pour les wagons.

Elle est due à différentes causes :

FASCICULE 3 - Page Lb 26 - Périodes normales séparant deux révisions

Le délai séparant deux Révisions est réglementairement de 3 ans et ne peut pas être modifié sans l'accord des autres Administrations. Un accord pour un allongement temporaire de ce délai est bien intervenu fin 1956, mais il n'a pas entraîné de réduction des programmes exécutés en 1956.

1<sup>o</sup>) Matériel moteur.

Le tableau suivant fait ressortir l'utilisation des agents spécialisés dans la réparation du matériel moteur.

	Ateliers de dépôts			1 <sup>er</sup> semestre 1957	Grands ateliers			1 <sup>er</sup> semestre 1957
	1954	1955	1956		1954	1955	1956	
Nombre d'agents sur 100 pour								
<u>1<sup>o</sup>) Activités ou travaux directs</u>								
- de réparation proprement dite de matériel .....	53	52	54	55	19	19	20	19
- de réparation de pièces de parc	3	3	2	2	18	18	19	20
- pour travaux accessoires d'ateliers : fonderies, scieries ....	-	-	-	-	2	2	2	2
- travaux pour les autres établissements M.T. ....	2	2	2	1	6	7	8	7
- magasins locaux .....	-	-	-	-	4	4	5	4
- divers .....	10	10	11	13	5	5	2	5
- Autres travaux :								
- confections pour le compte " Approvisionnements " .....	2	3	2	1	8	8	8	7
- travaux pour le service de la Voie .....	2	2	2	1	2	2	2	1
- divers .....	2	2	1	1	1	1	1	1
<u>2<sup>o</sup>) Activités ou travaux indir. d'exécution</u> .....	9	9	9	12(1)	14	13	12	15(1)
de maistrance .....	17	17	17	14(1)	21	21	21	19(1)
	100	100	100	100	100	100	100	100

(1) A partir de l'année 1957 et pour éviter toute erreur d'attribution, les agents de station, les agents de maintenance et les agents de réparation faisant fonction "d'agent de maistrance" restent dans la catégorie "E".

La diminution est encore plus sensible pour les wagons.

Elle est due à différentes causes :

- Le parc de wagons a pu être réduit de 341.000 en 1954 à 328.000 en 1956 malgré l'augmentation du trafic.
- En 1954, il existait encore un retard d'entretien dû à la guerre, retard qui a été définitivement comblé pendant cette période.
- L'état satisfaisant du parc de wagons en 1956 a permis d'allonger légèrement les périodes normales séparant deux révisions.
- Des efforts pour améliorer l'organisations du travail ont été accomplis : On essaiera de chiffrer leur incidence ci-dessous.

Répartition des effectifs dans les établissements de réparation

1<sup>o</sup>) Matériel moteur.

Le tableau suivant fait ressortir l'utilisation des agents spécialisés dans la réparation du matériel moteur.

	Ateliers de dépôts				Grands ateliers			1er semestre 1957
	1954	1955	1956	1er semestre 1957	1954	1955	1956	
Nombre d'agents sur 100 pour								
<u>1<sup>o</sup>) Activités ou travaux directs</u>								
- de réparation proprement dite de matériel .....	53	52	54	55	19	19	20	19
- de réparation de pièces de parc	3	3	2	2	18	18	19	20
- pour travaux accessoires d'ateliers : fonderies, scieries .....	-	-	-	-	2	2	2	2
- travaux pour les autres établissements M.T. ....	2	2	2	1	6	7	8	7
- magasins locaux .....	-	-	-	-	4	4	5	4
- divers .....	10	10	11	13	5	5	2	5
- Autres travaux :								
- confections pour le compte " Approvisionnements " .....	2	3	2	1	8	8	8	7
- travaux pour le service de la Voie .....	2	2	2	1	2	2	2	1
- divers .....	2	2	1	1	1	1	1	1
<u>2<sup>o</sup>) Activités ou travaux indir.</u>								
d'exécution .....	9	9	9	12(1)	14	13	12	15(1)
de maistrance .....	17	17	17	14(1)	21	21	21	19(1)
	100	100	100	100	100	100	100	100

(1) A partir de l'année 1957 et pour éviter toute erreur de répartition, les agents faisant fonction "d'agent de maistrance" restent dans la catégorie "E

La diminution est encore plus se pour les wagons.

Elle est due à différentes causes :

FASCICULE 3 - Page Lb 26 - Périodes normales

Le délai séparant deux Révisions est rég  
 peut pas être modifié sans l'accord des autre  
 pour un allongement temporaire de ce délai es  
 mais il n'a pas entraîné de réduction des pro

nt deux révision

airement de 3 ar  
 nistrations. Un  
 intervenu fin 1  
 s exécutés en 19

1°) Matériel moteur.

Le tableau suivant fait ressorti  
 lisés dans la réparation du matériel moteur

lisation des agents

	Ateliers de dépôts				Grands ateliers			
	1954	1955	1956		1954	1955	1956	
Nombre d'agents sur 100 pour								
<u>1°) Activités ou travaux directs</u>								
- de réparation proprement dite								
- de réparation de pièces de parc	53	52	54	55	19	19	20	19
- pour travaux accessoires d'ate- liers : fonderies, scieries ....	3	3	2	2	18	18	19	20
- travaux pour les autres établis- sements M.T. ....	-	-	-	-	2	2	2	2
- magasins locaux	2	2	2	1	6	7	8	7
- divers	-	-	-	-	4	4	5	4
- Autres travaux :	10	10	11	13	5	5	2	
- confections pour le compte " Approvisionnements " ....								
- travaux pour le service de la Voie ....	2	3	2	1	8	8	8	7
- divers	2	2	1	1	2	2	2	1
<u>2°) Activités ou travaux indir.</u>								
- d'exécution	9	9	9	12(1)	14	13	12	15(1)
- de maistrance	17	17	17	14(1)	21	21	21	19(1)
	100	100	100	100	100	100	100	100

(1) A partir de l'année 1957 et pour éviter toute erreur d'interprétation, les agents d'exécution faisant fonction "d'agent de maistrance" restent classés dans la catégorie "Exécution"

On constate que, dans l'ensemble, la répartition des agents entre les différentes catégories de travaux s'est peu modifiée pendant la période 1954-57.

La proportion des effectifs des ateliers de dépôt utilisés pour la réparation proprement dite du matériel est passée de 53 % à 55 %. Dans de précédents rapports, il avait été souhaité que ce pourcentage puisse passer à 60 % et qu'une proportion plus faible d'agents soit consacrée à des travaux divers et à des confections de pièces. Mais la période 54-57 a été pour l'industrie française en général une période d'expansion et d'activité croissante. Par suite, la S.N.C.F. a éprouvé de sérieuses difficultés pour faire exécuter des travaux de réparation divers ou des pièces de rechanges et pour obtenir des prix satisfaisants. Il en résulte que le recours aux ateliers de dépôts n'a pas pu être sensiblement diminué. Il n'est pas exclu que dans une conjoncture différente, un plus grand appel à l'industrie privée puisse se révéler avantageux et puisse rendre possibles quelques économies d'effectifs.

La même remarque s'applique aux grands ateliers où la proportion des agents utilisés aux travaux de réparation proprement dits et à la réparation de pièces de parc est passée de 37 % à 38 %, pourcentage sensiblement inférieur à l'objectif jugé souhaitable précédemment (45 %). Les confections pour le compte approvisionnement restent élevées (utilisant 7 à 8 % du personnel). Là encore, seule une concurrence entre fournisseurs permettrait de modifier sensiblement la situation actuelle.

L'effectif moyen productif des ateliers de dépôts s'est réduit de 3.500 agents depuis 1954 :

1954 :	23.450
1955 :	21.427
1956 :	20.102
1er semestre 1957 :	19.948

Tandis que l'effectif productif du cadre permanent à disposition des grands ateliers diminuait de 1.000 agents :

1954 :	15.360
1955 :	14.800
1956 :	14.200
1er semestre 1957 :	14.370

Ces variations sont à peu près proportionnelles au volume des travaux exprimés en heures directes, la durée effective de travail ayant peu varié pendant cette période.

## 2°) Matériel remorqué.

La réparation du matériel remorqué qui n'est pas confiée à l'industrie privée est assuré par :

- Les grands ateliers dont 31 à 32 % des agents sont utilisés à la réparation proprement dite du matériel, tandis que 12 à 13 % réparent des pièces de parc;
- les entretiens dont 50 % des agents sont utilisés à la réparation proprement dite du matériel et 3 % à la réparation de pièces de parc;
- les postes dont 35 % des agents sont utilisés à la réparation proprement dite et 40 % aux visites, graissage, nettoyage.

Le reste des agents effectuent des travaux accessoires d'atelier (soit pour d'autres établissements Matériel et Traction, soit pour des magasins locaux) confectionnement des pièces pour le compte approvisionnement ou encore

FASCICULE 3 - Page Lb 28 - 7ème alinéa

Les Etablissements S.N.C.F. supportent, en quasi-totalité, la charge des travaux d'entretien des pièces de parc et des confections de dépannage. Lorsque, par suite de la réduction de leurs effectifs, la part des gros travaux d'entretien sur véhicules confiés à l'I.P. augmente, le pourcentage des travaux accessoires dans la production d'ensemble des Etablissements S.N.C.F. ne peut que s'accroître. En fait, les effectifs affectés à ces travaux diminuent progressivement.

12.900 MH à 12.400 MH pour les réparations et visites dans les entretiens,

21.800 MH à 20.700 MH pour les réparations, visites, graissages et nettoyage dans les postes, ce qui correspond à l'effectif suivant :

	Moyenne 1954	Moyenne 1955	Moyenne 1956	Moyenne (6 mois)
Grands ateliers .....	17.155	16.408	15.565	15.540
Entretiens .....	12.101	11.652	11.052	10.687
Postes .....	13.232	12.889	12.552	12.111
	42.488	40.949	39.169	38.338

...

## 2°) Matériel remorqué.

La réparation du matériel remorqué qui n'est pas confiée à l'industrie privée est assuré par :

- Les grands ateliers dont 31 à 32 % des agents sont utilisés à la réparation proprement dite du matériel, tandis que 12 à 13 % réparent des pièces de parc;
- les entretiens dont 50 % des agents sont utilisés à la réparation proprement dite du matériel et 3 % à la réparation de pièces de parc;
- les postes dont 35 % des agents sont utilisés à la réparation proprement dite et 40 % aux visites, graissage, nettoyage.

Le reste des agents effectuent des travaux accessoires d'atelier (soit pour d'autres établissements Matériel et Traction, soit pour des magasins locaux), confectionnement des pièces pour le compte approvisionnement ou encore constituent la main-d'oeuvre indirecte (maistrance et exécution).

Dans ces établissements, il apparaît désirable que la proportion d'agents utilisée aux travaux de réparation proprement dite du matériel et aux visites, graissages et nettoyages soit la plus élevée possible. L'évolution constatée entre 1954 et 1957 ne marque aucun progrès en ce sens. Toutefois, de 1954 à 1956 compte tenu de la réduction du volume global des travaux, le temps passé par la main-d'oeuvre directe a décru de :

- 16.300 MH à 14.000 ME pour les réparations et la confection de pièces de parc dans les grands ateliers,
- 12.900 MH à 12.400 MH pour les réparations et visites dans les entretiens,
- 21.800 MH à 20.700 MH pour les réparations, visites, graissages et nettoyage dans les postes, ce qui correspond à l'effectif suivant :

	Moyenne 1954	Moyenne 1955	Moyenne 1956	Moyenne (6 mois)
Grands ateliers .....	17.155	16.408	15.565	15.540
Entretiens .....	12.101	11.652	11.052	10.687
Postes .....	13.232	12.889	12.552	12.111
	42.488	40.949	39.169	38.338

...

Conduite des engins de traction

Une part importante des effectifs des dépôts est utilisée à la conduite des engins de traction.

Le nombre des agents des "filiales conduite" était de :

30/9/1954	:	25.709
30/9/1955	:	24.996
30/9/1956	:	25.009
Juin 1957	:	25.228

Pour apprécier le rendement des agents de conduite, il convient de pondérer chacune des catégories de parcours (voyageurs rapides et express, voyageurs omnibus, voyageurs banlieue ...) en affectant les kilomètres réels d'un coefficient multiplicateur inverse de la vitesse commerciale (égal à 1 pour les trains rapides et express). Le nombre d'agents de conduite du service de route utilisé par millions de kilomètres pondérés et par an est donné par le tableau :

		Est	Nord	Ouest	Sud-Ouest	Sud-Est Méditerranée	S.N.C.F.
Vapeur	1952	31,8	32,6	28,6	25,8	31,9	30,8
	1954	31,3	33,4	29,2	27,8	31,9	31,1
	1955	31,3	33,4	29,4	26,8	31	30,9
	1956	31,1	32,8	29,3	25,5	30,1	30,3
Electrique	1952	-	-	12,8	11,3	14,6	12,6
	1954	-	-	12,5	11,8	14,0	12,7
	1955	17,7	-	11,5	11,5	13,9	12,6
	1956	17,8	-	11,2	11,8	13,3	12,9
Autorails	1952	10,8	13,9	12,8	9,9	13,2	12,2
	1954	12,0	13,0	12,6	10,2	12,9	12,2
	1955	12,6	12,3	12,6	10,5	12,4	12,1
	1956	12,5	12,8	12,7	10,3	12,5	12,2

On constate que les rendements du personnel de conduite sont très stables. De très légers progrès ont été accomplis sur le matériel vapeur. Sur les engins électriques, les légers gains de l'Ouest et du Sud-Est sont compensés par l'apparition des électrifications du Nord et de l'Est où le nombre d'agents par équipe est actuellement plus élevé.

Par suite, la variation des effectifs doit refléter approximativement l'évolution des parcours

<u>en millions de kilometres</u>	<u>1954</u>	<u>1956</u>
Parcours vapeur	240	234
" électrique	120	150
" diesel	8	12
" autorails	86	97
	<hr/>	<hr/>
	454	493

Le développement du trafic, compte tenu des modifications apportées à la répartition entre les différents modes de traction, s'est traduit par une légère réduction des parcours vapeur et une augmentation très sensible des parcours électriques, diesel et autorails. D'après les rendements indiqués ci-dessus, les effectifs auraient dû croître de 3 % entre 1954 et 1956 (+ 750 agents) alors que l'on constate pendant la même période une baisse de 3 % (- 700 agents). Cet écart provient du fait qu'ont été utilisés pour la conduite en 1956 un plus grand nombre d'agents dits "autorisés" prélevés sur les services sédentaires des dépôts et destinés normalement à faire face aux augmentations saisonnières du trafic.

L'effectif des agents de conduite restera lié pendant les prochaines années à l'évolution des parcours et à la modernisation du matériel moteur. Cependant, il faut noter qu'à la suite des accidents survenus en 1957 et imputables à des agents de conduite n'ayant pas observé des règles de sécurité, des mesures ont été prises pour augmenter le nombre des chefs-mécaniciens et pour allonger les stages "sécurité" suivis par les agents de conduite (3 jours par an au lieu d'un). Ces mesures se traduiront dès 1958 par une augmentation des effectifs estimée à 200 agents.

#### Service intérieur des dépôts

Le personnel du service intérieur des dépôts est occupé à des tâches très diverses dont les principales concernent le nettoyage des engins moteurs, le service des combustibles, les travaux sur engins en relais (ramonnages, feux allumage) la lampisterie, la sablerie ...

L'effectif moyen des agents a sensiblement décréu depuis 1954 :

Effectif moyen en 1954 (total S.N.C.F.)	12.028
Effectif moyen en 1955	11.118
" " en 1956	11.125
" " au 1er semestre 1957	10.693

...

Fascicule 3.- Page L - b - 31 - 1er alinéa.

Une part inéluctable d'arbitraire entre dans le choix des coefficients utilisés pour les divers modes de traction; or tout le calcul et le raisonnement qui suit sont très sensibles à la valeur de ces coefficients.

Il s'ensuit que les conclusions sur le rendement du personnel doivent être accueillies avec quelque réserve, les résultats pouvant varier très largement selon le choix des coefficients.

d'agents suivant :

	Est	Nord	Ouest	Sud-Ouest	Sud-Est	Medi-terra-née	S.N.C.F.
1954	32,9	46,9	35,4	38,5	43,2	48,7	39,8
1955	30,6	44,1	33	35,7	40,2	40	36,6
1956	32,2	43,7	32,6	33,8	37,5	37,2	36,3
1er semestre 1957	31,9	41,2	34,7	33,5	40,7	37,1	36,3

Ainsi, indépendamment des modernisations; l'année 1955 a marqué un progrès sensible sur 1954. Depuis 1955, le rendement est stationnaire.

Les différences constatées entre les régions tiennent surtout à la forme des dépôts qui sont plus ou moins étendus et plus ou moins bien conçus pour éviter les manutentions. Les régions du Nord et du Sud-Est <sup>sont</sup> particulièrement mal placées à cet égard. Cependant la reconstruction de dépôts sur le Nord et la reconversion de la traction sur le Sud-Est devraient atténuer ces disparités.

Grands magasins M.T.

Ces grands magasins accusent des diminutions d'effectifs très sensibles depuis 1954. De 3.170 au début de 1954, le nombre des agents n'a cessé de décroître jusqu'en Septembre 1956 (2.680) et s'est stabilisé depuis.

Cette évolution tient à deux causes :

- mécanisation des manutentions et de la comptabilisation des stocks
- diminution du nombre de locomotives à vapeur en circulation.

FASCICULE 3 - Page Lb 31 - dernier alinéa

Nous pensons que cette évolution se poursuivra lentement au cours des années à venir.

Cette décroissance est due pour une part au remplacement de la traction vapeur par la traction électrique et Diesel. Aussi, pour apprécier l'évolution du rendement du personnel, il convient de pondérer les parcours différents modes de traction. Les coefficients suivants ont été utilisés :

1 pour la traction vapeur  
0,2 pour la traction électrique et la traction Diesel  
0,4 pour les autorails,

qui conduit, par millions de kilomètres et par an, à utiliser le nombre d'agents suivant :

	Est	Nord	Ouest	Sud- Ouest	Sud- Est	Medi- terra- née	S.N.C.F.
1954	32,9	46,9	35,4	38,5	43,2	48,7	39,8
1955	30,6	44,1	33	35,7	40,2	40	36,6
1956	32,2	43,7	32,6	33,8	39,5	37,2	36,3
1er semestre 1957	31,9	41,2	34,7	33,5	40,7	37,1	36,3

Ainsi, indépendamment des modernisations; l'année 1955 a marqué un progrès sensible sur 1954. Depuis 1955, le rendement est stationnaire.

Les différences constatées entre les régions tiennent surtout à la forme des dépôts qui sont plus ou moins étendus et plus ou moins bien conçus pour éviter les manutentions. Les régions du Nord et du Sud-Est, sont particulièrement mal placées à cet égard. Cependant la reconstruction de dépôts sur le Nord et la reconversion de la traction sur le Sud-Est devraient atténuer ces disparités.

#### Grands magasins M.T.

Ces grands magasins accusent des diminutions d'effectifs très sensibles depuis 1954. De 3.170 au début de 1954, le nombre des agents n'a cessé de décroître jusqu'en septembre 1956 (2.680) et s'est stabilisé depuis.

Cette évolution tient à deux causes :

- mécanisation des manutentions et de la comptabilisation des stocks
- diminution du nombre de locomotives à vapeur en circulation.

Par suite de la reconversion du parc de la S.N.C.F., cette tendance pourrait se poursuivre à condition que le nombre de types de locomotives électriques ou Diesel en circulation ne soit pas trop élevé.

ANALYSE DES CAUSES AYANT ENTRAINE DES VARIATIONS D'EFFECTIFS

Les développements précédents ne montrent pas clairement dans quelle mesure ont joué les facteurs de hausse ou de baisse des effectifs. Aussi a-t-il été nécessaire de se livrer à une série de calculs pour rechercher dans chaque poste de travail l'incidence des investissements, d'une meilleure organisation, de l'augmentation du trafic ou d'autres éléments.

Les périodes ayant servi de base à la comparaison sont d'une part l'exercice 1954 et d'autre part l'exercice 1957. Les résultats obtenus ont été ensuite ventilés entre les deux périodes 1954-1956 et 1956-1957.

Fascicule 3.- Page L - b - 32.Modernisation du matériel moteur.

Les remarques faites à la page 12 s'appliquent ici plus nettement encore :

- seules les conséquences immédiates de certains investissements (modernisation de la traction) semblent avoir été considérées comme liées aux investissements;
- il ne semble pas, de plus, que l'on ait tenu compte des investissements effectués dans les dépôts, ateliers, etc..., indépendamment des électrifications ou dieselisations.

Cette remarque s'applique également au tableau de la page L - b - 35.

Les effectifs utilisés en 1954 ont été calculés pour chacune des catégories d'engins :

- Locomotives à vapeur : route et manoeuvre
- Locomotives électriques : route et manoeuvre (1)
- Locomotives diesel : route et manoeuvre
- Automotrices électriques
- Autorails

Les économies ou augmentation d'effectifs ainsi estimées (par millions de kilomètres) ont été multipliées par les parcours modernisés. On a estimé que ceux-ci pouvaient être assimilés à l'augmentation des parcours électriques ou thermiques pendant la période 1954-57. Sans doute y-a-t-il là la source d'une légère minoration des économies dans la mesure où les engins électriques sont plus puissants que les engins vapeur et permettent dans certains cas (régime ordinaire) une diminution des parcours. Mais, compte tenu du caractère forfaitaire des chiffres utilisés (ils représentent des moyennes pour la S.N.C.F.) cette cause d'erreur peut être négligée.

Il a été admis, comme dans tous les calculs suivants, que dans l'ensemble des ateliers, la main-d'oeuvre indirecte était égale à la moitié de la main-d'oeuvre directe.

---

(1) en distinguant le Nord-Est où les équipes de conduite sont de 2 agents contre 1,4 à 1,7 sur les autres régions.

## ANALYSE DES CAUSES AYANT ENTRAINE DES VARIATIONS D'EFFECTIFS

Les développements précédents ne montrent pas clairement dans quelle mesure ont joué les facteurs de hausse ou de baisse des effectifs. Aussi a-t-il été nécessaire de se livrer à une série de calculs pour rechercher dans chaque poste de travail l'incidence des investissements, d'une meilleure organisation, de l'augmentation du trafic ou d'autres éléments.

Les périodes ayant servi de base à la comparaison sont d'une part l'exercice 1954 et d'autre part l'exercice 1957. Les résultats obtenus ont été ensuite ventilés entre les deux périodes 1954-1956 et 1956-1957.

### A) Diminution d'effectifs

#### 1°) Modernisation du matériel moteur

Pour chacun des postes d'utilisation suivants :

- conduite
- relais
- nettoyage du matériel moteur
- lavage des chaudières
- chantiers à combustibles
- sous-station électrique
- entretien courant
- entretien périodique

Les effectifs utilisés en 1954 ont été calculés pour chacune des catégories d'engins :

- Locomotives à vapeur : route et manoeuvre
- Locomotives électriques : route et manoeuvre (1)
- Locomotives diesel : route et manoeuvre
- Automotrices électriques
- Autorails

Les économies ou augmentation d'effectifs ainsi estimées (par millions de kilomètres) ont été multipliées par les parcours modernisés. On a estimé que ceux-ci pouvaient être assimilés à l'augmentation des parcours électriques ou thermiques pendant la période 1954-57. Sans doute y-a-t-il là la source d'une légère minoration des économies dans la mesure où les engins électriques sont plus puissants que les engins vapeur et permettent dans certains cas (régime ordinaire) une diminution des parcours. Mais, compte tenu du caractère forfaitaire des chiffres utilisés (ils représentent des moyennes pour la S.N.C.F.) cette cause d'erreur peut être négligée.

Il a été admis, comme dans tous les calculs suivants, que dans l'ensemble des ateliers, la main-d'oeuvre indirecte était égale à la moitié de la main-d'oeuvre directe.

(1) en distinguant le Nord-Est où les équipes de conduite sont de 2 agents contre 1,4 à 1,7 sur les autres régions.

Les effectifs ainsi économisés se montent à 6.000 pour la période 54/57 (dont 4.500 pour la période 54/56). La part la plus importante provient de la conduite (2.400), des relais (1.400) et de l'entretien (1.950).

2°) Rationalisation, meilleure organisation du travail, nouvelles méthodes, augmentation du rendement.

a) Matériel moteur

Pour chacune des catégories d'engins indiquées ci-dessus, on a comparé les effectifs nécessaires dans chaque poste d'utilisation (conduite, relais ...) par millions de kilomètres en 1954 et 1957. Les économies d'effectifs constatés ont été multipliées par les parcours d'engins en 1957. Au total, elles se montent ainsi à 4.400 agents (dont 2.300 pour les opérations d'entretien).

b) Entretien des voitures

Les économies d'effectifs ont été estimées directement, compte tenu des tâches reprises à l'industrie privée, de la diminution des parcours des trains de voyageurs et de la substitution d'automotrices et d'autorails aux voitures. Elles se montent à 1.270 agents pour la réparation et à 680 pour le nettoyage.

On peut noter qu'une petite part de ces économies devrait être imputée au progrès technique dans la construction du matériel (par exemple, l'entretien des voitures en acier inoxydable est plus facile). Cet élément est faible, difficile à estimer et a été négligé.

c) Un gain appréciable a été aussi obtenu sur les opérations de visites et de graissage des wagons. Le nombre des agents a peu varié tandis que les parcours augmentaient de 19 %. Comme le nombre des opérations, faites à l'occasion de passages dans les triages, est à peu près proportionnel aux parcours, on voit que les "temps morts" du personnel se sont considérablement réduits pendant la période considérée.

d) Enfin les magasins ont vu décroître leur effectif de 630 unités.

Au total, ces augmentations de rendements diverses correspondant à une diminution de 7.900 agents pour la période 54-57 (6.900 environ pour 54-56).

3°) Disparition d'effectifs excédentaires

Les effectifs d'agents occupés à des tâches annexes et non indispensables au bon fonctionnement du service traction ont décréu de 3.000 agents. Ceux-ci étaient occupés à des travaux de démolition, de confection de pièces pour magasins, de travaux pour les autres services ...

4<sup>e</sup>) Autres causes

Les programmes de réparations de wagons effectués en 1954 par les grands ateliers et même les dépôts étaient très importants, d'une part parce que le retard pris pendant la guerre sur l'entretien des wagons n'était pas encore totalement résorbé, et d'autre part parce qu'il s'agissait d'une des meilleures façons d'utiliser les effectifs excédentaires. Or, de 1954, à 1957, on note que :

- les parcours wagons ont augmenté (si l'on supposait que les effectifs doivent croître proportionnellement aux parcours, ceci justifierait une augmentation de 1.500 agents).

- les effectifs directs utilisés par l'industrie privée ont diminué de 640 agents, ce qui compte tenu de la main-d'oeuvre indirecte, correspond à un effectif global de 1.000 agents.

- les effectifs globaux utilisés par le SNCF pour l'entretien des wagons ont diminué de 4.500 agents.

On constate donc un gain de 7.000 agents imputable pour la plus grande part à la réduction des programmes, mais qui correspond aussi en partie au renouvellement du parc et à des gains de productivité du personnel.

Il faut relever aussi une autre circonstance qui n'entraîne pas de variation appréciable d'effectifs si l'on compare les années 1954 et 57 mais qui a amélioré les résultats de l'année 1956. Par suite du développement des tractions électriques et diesel, un certain nombre de locomotives à vapeur ont été réformées ou garées. Pour que ces opérations soient la source d'économies maxima, les réformes ou mises au garage avaient lieu au moment où l'on aurait dû procéder à une réparation ou révision importante de telle sorte que les derniers parcours n'étaient pas grevés des frais normaux d'entretien. Ainsi, on peut estimer que l'exercice 1956 a bénéficié par rapport à 1954 de la suppression de travaux correspondant à un effectif de 600 agents. Mais, comme il a déjà été indiqué ci-dessus, les prévisions faites en 1955 sur le rythme de livraison des locomotives électriques se sont révélées trop optimistes. D'autre part, les parcours ont encore dû être accrus par suite du développement du trafic. Des locomotives à vapeur garées "en réparation différée" ont dû être remises en circulation après révision et le gain obtenu en 1955 et 1956 a été reperdu en 1957.

Enfin des gains divers ont été obtenus sur les effectifs administratifs, la main-d'oeuvre indirecte, les apprentis ... (800 agents).

...

	Investissement	Rationalisation	Tâches cédées à l'I.P.	Disposition d'effectifs excédentaires	Autres causes	Total des diminutions d'effectifs S.N.C.F.
Conduite .....	2.400	355				2.755
Relais des engins moteurs.....	1.391	716				2.107
Nettoyage du matériel moteur...+ 26		257	261			492
Lavage chaudières, eau traction:	373	167				540
Chantiers à combustibles, s/Stations .....	+ 84	595				511
Entretien courant du mat. moteur:	940	1.446				2.386
Opérations périodiquement mat. moteur .....	1.010	861				1.871
Réparation des voitures .....		1.269				1.269
Réparation des wagons .....					7.017	7.017
Nettoyage des voitures .....		678				678
Visite et graissage .....		685				685
Modifications au compte renouvellement .....						
Disposition d'effectifs excédentaires .....				2.997		2.997
Magasins .....		632				632
Sces Rég.x, arrondts, contrôle IP: ect .....					480	480
Apprentissage .....					262	262
Frais indirects .....		271				271
	6.004	7.932	261	2.997	7.759	<u>24.953</u>

B) Augmentation d'effectifs1<sup>o</sup>) Augmentation du trafic

FASCICULE 3 - Page Lb 35 - Le dernier alinéa serait à modifier comme suit.

Il a été recherché de combien auraient augmenté les effectifs entre 1954 et 1957 si le rendement des agents était resté le même qu'en 1954 et si l'on n'avait procédé à aucun investissement ni modernisation du matériel. A cet effet, les effectifs nécessaires en 1954 pour effectuer un million de km vapeur ventilés par poste d'utilisation (conduite, relais, nettoyage ...) ont été multipliés par l'accroissement des parcours de 1954 à 1957 (route et manoeuvres). Cette méthode revient à admettre que cet accroissement aurait porté intégralement sur la vapeur.

	Investissement et renouvellement du matériel roulant	Rationalisation. Meilleures méthodes de travail	Tâches cédées à l'I.P.	Disposition d'effectifs excédentaires	Autres causes	d'effectifs S.N.C.F.
Conduite .....	2.400	355				2.755
Relais des engins moteurs.....	1.391	716				2.107
Nettoyage du matériel moteur...+	26	257	261			492
Lavage chaudières, eau traction:	373	167				540
Chantiers à combustibles, s/Station	84	595				
Entretien courant du mat. moter:	940	1.446				2.386
Opérations périodiquement mat. :						
moteur .....	1.010	861				1.871
Réparation des voitures .....		1.269				1.269
Réparation des wagons .....					7.017	7.017
Nettoyage des voitures .....		678				678
Visite et graissage .....		685				685
Modifications au compte renouvellement .....						-
Disposition d'effectifs excédentaires .....				2.997		2.997
Magasins .....		632				632
Sces Rég.x, arrondts, contrôle IP:						
ect .....					480	480
Apprentissage .....					262	262
Frais indirects .....		271				271
	6.004	7.932	261	2.997	7.759	24.953

B) Augmentation d'effectifs

1°) Augmentation du trafic

a) Matériel moteur.

Il a été recherché de combien auraient augmenté les effectifs entre 1954 et 1957 si le rendement des agents était resté le même qu'en 1954. A cet effet, les effectifs nécessaires en 1954 pour effectuer un million de km v. utilisés par poste d'utilisation (conduite, relais, nettoyage ...) ont été multipliés par l'accroissement des parcours de 1954 à 57 (route et manoeuvres). Cette méthode revient à admettre que cet accroissement aurait été le même pour chaque mode de traction.

...

Dans ces conditions, le nombre des agents se serait accru de 9.200 (dont 3.900 pour la conduite, 1.300 pour les relais, 3.500 pour l'entretien courant et périodique...).

b) Voitures et wagons.

Les parcours des voitures ayant légèrement diminué, en supposant toujours le rendement des agents constant, on aurait constaté une légère réduction des effectifs pour l'entretien et la réparation des voitures (170 agents) tandis que l'augmentation des parcours des wagons aurait entraîné l'utilisation de 2.100 agents nouveaux.

2°)- Tâches nouvelles

Les travaux confiés à l'industrie privée ont été réduits entre 1954 et 1957 d'un volume qui correspond à l'utilisation de 2.200 agents. En valeur relative, la réduction la plus forte a porté sur l'entretien périodique du matériel moteur (65 %). Mais celle qui est constatée sur les réparations de voitures (16 %) et de wagons (27 %) sont aussi appréciables.

Toutefois, il faut noter que la réduction avait été encore plus élevée pendant la période 1954-56 puisqu'elle correspondait à l'utilisation de 2.600 agents. L'année 1957 marque donc un renversement de la tendance. Cet accroissement du recours à l'industrie privée est <sup>constatée</sup> alors que les effectifs excédentaires mis à la disposition d'autres services sont encore importants (600 en Juin 1957). Mais ceux-ci ne sont pas toujours situés là où les besoins se manifestent.

En dernier lieu, il faut noter que des modifications au compte renouvellement et la formation du personnel auraient entraîné pour l'ensemble de la période considérée un accroissement de 760 agents.

...

Dans ces conditions, le nombre des agents se serait accru de 7.200 (dont 3.900 pour la conduite, 1.300 pour la conduite, 1.300 pour les relais et 3.500 pour l'entretien courant et périodique).

b) Voitures et wagons.

Les parcours des voitures ayant légèrement diminué, en supposant toujours le rendement des agents constant, on aurait constaté une légère réduction des effectifs pour l'entretien et la réparation des voitures (170 agents) tandis que l'augmentation des parcours des wagons aurait entraîné l'utilisation de 2.100 agents nouveaux.

2°)- Tâches nouvelles

Les travaux confiés à l'industrie privée ont été réduits entre 1954 et 1957 d'un volume qui correspond à l'utilisation de 2.200 agents. En valeur relative, la réduction la plus forte a porté sur l'entretien périodique du matériel moteur (65 %). Mais celle qui est constatée sur les réparations de voitures (16 %) et de wagons (27 %) sont aussi appréciables.

Toutefois, il faut noter que la réduction avait été encore plus élevée pendant la période 1954-56 puisqu'elle correspondait à l'utilisation de 2.600 agents. L'année 1957 marque donc un renversement de la tendance. Cet accroissement du recours à l'industrie privée est <sup>constaté</sup> alors que les effectifs excédentaires mis à la disposition d'autres services sont encore importants (600 en Juin 1957). Mais ceux-ci ne sont pas toujours situés là où les besoins se manifestent.

En dernier lieu, il faut noter que des modifications au compte renouvellement et la formation du personnel auraient entraîné pour l'ensemble de la période considérée un accroissement de 760 agents.

...

	Augmentation du trafic	Tâches nouvelles	Tâches re- prises à l' S.N.C.F.	Total des Augmentations d'effectifs
Conduite .....	3.884			3.884
Relais des engins moteurs .....	1.259			1.259
Nettoyage du matériel moteur .....	71			71
Lavage chaudières, eau traction .....	282			282
Chantiers à combustibles, s/stations	256			256
Entretien courant du mat. moteur .....	1.743			1.743
Opérations périodiques mat. moteur .....	1.725		585	2.310
Réparation des voitures .....	123		732	609
Réparation des wagons .....	1.510		962	2.472
Nettoyage des voitures .....			163	163
Visite et graissage .....	588			588
Modifications au Cte Renouvellement		153	29	182
Formation du personnel .....		607		607
	11.195	760	2.471	14.426

Compte tenu des hypothèses et méthodes de calcul adoptées ci-dessus les différentes causes de variation ont joué comme suit :

	Période 1954-56	Période 1956-57	Période 1954 - 57
<b>A - Causes ayant entraîné des diminutions d'effectifs</b>			
1 <sup>o</sup> - Investissement et renouvellement du matériel roulant .....	- 4.500	- 1.500	- 6.000
2 <sup>o</sup> - Rationalisation, meilleure organisation du travail, nouvelles méthodes, amélioration du rendement .....	- 6.900	- 1.000	- 7.900
3 <sup>o</sup> - Disparition d'effectifs excédentaires .....	- 2.000	- 1.000	- 3.000
4 <sup>o</sup> - Modification de l'importance des programmes nécessaires .....	- 7.600		- 7.600
5 <sup>o</sup> - Cession de travaux à l'industrie privée .....	- 800	400	- 400
6 <sup>o</sup> - Divers .....			- 800
	- 21.800	- 3.900	-25.700
<b>B - Causes ayant entraîné des augmentations d'effectifs</b>			
1 <sup>o</sup> - Augmentation du trafic .....	+ 8.800	+ 2.400	+11.200
2 <sup>o</sup> - Modification de l'importance des programmes nécessaires .....		+ 600	+ 600
3 <sup>o</sup> - Reprises de travaux à l'industrie privée .....	+ 2.600		+ 2.600
4 <sup>o</sup> - Autres tâches nouvelles .....	+ 600	+ 200	+ 800
	+ 12.000	+ 3.200	+15.200
Solde correspondant à la variation effective	- 9.800	700	-10.500

	Augmentation du trafic	Tâches	Tâches re- prises à l'	Total des Augmentations d'effectifs S.N.C.F.
Conduite .....	3.884			3.884
Relais des engins moteurs .....	1.259			1.259
Nettoyage du matériel moteur .....	71			71
Lavage chaudières, eau traction ...	282			282
Chantiers à combustibles, s/stations	256			256
Entretien courant du mat. moteur ..	1.743			1.743
Opérations périodiques mat. moteur ..	1.725		585	2.310
Réparation des voitures .....	123		732	609
Réparation des wagons .....	1.510		962	2.472
Nettoyage des voitures .....			163	163
Visite et graissage .....	588			588
Modifications au Cte Renouvellement			29	182
Formation du personnel .....				607
	11.195		2.471	14.426

Compte tenu des hypothèses de calcul adoptées ci-dessus les différentes causes de variation sont :

	Période 1956-57	Période 1954 - 57
<b>A - Causes ayant entraîné des diminutions d'effectifs</b>		
1°- Investissement et renouvellement du matériel roulant .....	- 4.500	- 6.000
2°- Rationalisation, meilleure organisation du travail, nouvelles méthodes, amélioration du rendement .....	- 6.900	- 7.900
3°- Disparition d'effectifs excédentaires ...	- 2.000	- 3.000
4°- Modification de l'importance des programmes nécessaires .....	- 7.600	- 7.600
5°- Cession de travaux à l'industrie privée .	- 800	- 400
6°- Divers .....	- 800	- 800
	-22.800	-25.700
<b>B - Causes ayant entraîné des augmentations d'effectifs</b>		
1° - Augmentation du trafic .....	+ 8.800	+11.200
2° - Modification de l'importance des programmes nécessaires .....		+ 600
3° - Reprises de travaux à l'industrie privée	+ 2.600	+ 2.600
4° - Autres tâches nouvelles .....	+ 600	+ 800
	+12.000	+15.200
Solde correspondant à la variation effective	- 9.800	-10.500

IV- SERVICE VOIE ET BATIMENTS-

Les effectifs globaux du service voie et bâtiments ont varié comme suit depuis 1954 :

Effectif à disposition	: Moyenne : 1954	: Moyenne : 1955	: Moyenne : 1956	: Moyenne : 1957
Direction, inspection et contrôle )	:	:	:	:
Bureaux des arrondissements )	: 8.959	: 8.825	: 8.796	: 8.926
Surveillance	: 20.103	: 19.682	: 19.336	: 18.799
Entretien de la voie	: 43.094	: 41.228	: 39.350	: 38.827
Entretien service électrique et signalisation	: 10.469	: 10.429	: 10.097	: 10.298
Entretien bâtiments	: 5.366	: 5.095	: 4.552	: 4.479
Ateliers et magasins	: 5.190	: 5.002	: 4.754	: 4.680
	: 93.181	: 90.261	: 86.885	: 86.009

On constate une décroissance régulière entre 1954 et 1956 (3 à 4% par an), mais qui se réduit nettement de 56 à 57.

Les questions concernant le personnel de direction et de bureau des arrondissements ont déjà été examinées ci-dessus. Les effectifs des chefs de section, chefs de districts et de leurs employés administratifs n'ont pratiquement pas varié de 1954 à 1957. Les autres rubriques seront examinées successivement.

1°) Surveillance

Le nombre des garde-barrières et semaphoristes de pleine voie s'est réduit de 700 entre 1954 et 1956 et de 1.300 entre 1954 et 1957 pour les raisons suivantes :

- pour une faible part, suppression du gardiennage sur des lignes supprimées ou sur de très petites lignes,

- réduction du nombre des seraphoristes par suite du développement du block automatique (de 1950 à 1957, leur nombre est passé de 964 à 560);
- et surtout équipement en signalisation automatique d'un certain nombre de passages à niveau.

L'intérêt de telles installations, compte tenu du coût d'établissement (environ 2 millions) et des économies annuelles réalisables (500.000 à 800.000 F) avait été mis en lumière dans de précédents rapports. Mais leur développement se heurtait à une réglementation fixant à un maximum de 5.000 le moment de circulation (1) des passages à niveau sur lesquels la transformation pouvait être opérée.

Un arrêté du 16 Janvier 1956 a permis de porter la limite du moment de circulation à 20.000. Il est donc plus facile à la S.N.C.F., même compte tenu du développement de la circulation automobile, de trouver des passages à niveau sur lesquels l'équipement automatique puisse être installé. Le premier programme de 1.000 équipements sera terminé en 1958. Un programme complémentaire de 250 lui fera suite.

Il faut souligner à nouveau la rentabilité appréciable de ces projets qui doivent permettre d'obtenir des économies de personnel moyennant des investissements peu élevés. La sécurité ne devrait pas en souffrir, l'expérience montrant que les défaillances humaines sont au moins aussi nombreuses que les défaillances mécaniques, de telle sorte qu'il doit être encore possible, en cas de besoin, de relever de nouveau le moment de circulation maximum.

## 2°) Entretien de la voie-

Les effectifs des brigades de la voie sont, en principe, déterminés d'après certaines normes. C'est ainsi qu'en 1954, le nombre de cantonniers nécessaires pour assurer l'entretien d'un kilomètre de voie était estimé à :

---

(1) produit du nombre moyen de circulations ferroviaires par le nombre moyen des circulations routières par jour.

Lignes de catégories	1 A (2)	0,70 homme
"	1 B	0,60
"	2	0,50
"	3 A voie unique	0,45
"	3 A double voie	0,40
"	3 B voie unique	0,35

Lignes de catégorie	3 B double voie	0,30 homme
"	4 A	0,24
"	4 B	0,16

Lignes de service catégorie	A	0,25
"	B	0,20
"	C	0,15

Ces normes présentaient l'inconvénient de ne pas tenir suffisamment compte de l'état de la voie. En effet, les besoins d'entretien (nivellement et surtout remplacement de matériel) varient sensiblement avec l'âge de la voie. Un certain nombre de correctifs ont donc été apportés en 1955 :

pour les voies jeunes (moins de 10 ans) un abattement a été fixé à :

1ère catégorie A et B	0,15 homme
2ème catégorie	0,12
3ème catégorie A	0,10

tandis que pour les voies ayant dépassé la durée moyenne normale, une majoration a été accordée :

1ère catégorie A (plus de 17 ans) :	0,15 homme
1ère catégorie B (plus de 28 ans) :	0,15
2ème " (plus de 30 ans) :	0,12
3ème " A (plus de 40 ans) :	0,10

(2) Voir définition des catégories de lignes dans l'examen du renouvellement de la voie. - fascicule L - c page 3.

Il a été indiqué précédemment que plus des trois-quarts des voies de première catégorie avaient été renouvelées depuis la guerre. Ces modifications se traduisent au total par une sensible diminution du nombre des cantonniers permise par l'amélioration générale des voies supportant la plus grande partie du trafic.

D'autre part, l'extension des renouvellements effectués en barres longues soudées de 800 mètres de longueur est aussi une source d'économies. Les joints constituent en effet le point faible de la voie et leur coût d'entretien est suffisamment notable pour que leur suppression entraîne une révision des normes indiquées ci-dessus. Les abattements suivants sont ainsi pratiqués :

1ère catégorie A et B	0,10 homme
2ème catégorie	0,08
3ème catégorie A	0,06

Deux autres facteurs ont également facilité ces décroissances d'effectifs, tout en nécessitant des investissements peu importants :

a) Après une série d'expériences tendant à mécaniser les opérations d'entretien (utilisation d'équipes massives, débardage systématique...) une doctrine générale a été dégagée par la direction des installations fixes. Il a été reconnu que la méthode la plus souple et la plus avantageuse consistait à n'utiliser que des engins légers (perceuses, tirefonneuses) facilement maniables par un homme, peu coûteux, et susceptibles de circuler de brigades en brigades pour être bien utilisés.

b) La généralisation des cantons à long parcours (ou des cantons étoiles) sur les voies de catégories inférieures permet d'affecter à chaque brigade un nombre de cantonniers suffisamment important pour que les opérations normales de révision puissent se faire sans désorganiser les brigades voisines. D'autre part, sur les lignes secondaires, seules des brigades assez étoffées permettent des économies au moins égales à un homme. Mais ces allongements ne sont possibles que si les agents disposent d'engins collectifs de transport (camions).

Cependant, l'ajustement des effectifs aux normes ne peut pas toujours être effectué brutalement. Ainsi, si une voie de 1ère catégorie A hors d'âge est renouvelée en barres longues, l'effectif normal par kilomètre passe de 0,85 à 0,45 homme (soit une réduction de près de 50%). De plus, certaines régions ont des sujétions particulières, ce qui a amené la Direction des Installations fixes à autoriser des dépassements qui portent globalement en 1957 sur 1250 agents.

Il faut noter d'ailleurs que la réduction d'effectif des brigades de la voie qui a été de 4.100 agents a porté à concurrence de 1.100 agents sur des excédentaires mis à la disposition des services de la voie par les autres services (surtout matériel et traction). Ces agents avaient en général un rendement inférieur à celui des cantonniers professionnels et ils figuraient généralement en excédent des normes définies ci-dessus. Il n'en reste pas moins que leur disparition contraint les agents de la voie à exécuter un travail plus intensif. Aussi sur un grand nombre de lignes, toute compression nouvelle est actuellement tout à fait exclue.

En fait, on peut prévoir que les effectifs des brigades de la voie décroîtront encore lentement au cours des prochaines années dans la mesure où les renouvellements ne seront pas inférieurs à la normale ~~à la normale~~ et compte tenu de la poursuite du programme de longues barres (1).

### 3°) Entretien des installations électriques et de la signalisation

Si l'on tient compte des excédentaires mis à la disposition des services de la voie, les effectifs sont passés de 10.469 à 10.298; mais le nombre de ces excédentaires ayant été réduit de 476 à 109, le nombre réel des agents administrativement gérés par le service de la voie a augmenté de 200 unités environ.

Le nombre des installations électriques est en accroissement continu par suite du développement de l'électrification et du perfectionnement de la signalisation. Si l'on essaie d'affecter à chaque installation un indice proportionnel au temps nécessaire à son entretien, on constate que depuis un premier dépouillement fait depuis 1953, le volume des travaux s'est accru de près de 10%. Comme le nombre de ces installations continuera à augmenter pendant les prochaines années et que les gains de rendement ne seront plus aussi importants que ceux constatés de 1953 à 1957, il est probable que ces effectifs marqueront une légère progression.

---

(1) Le retard de renouvellement avait été estimé à 11.000 kms par les services de la S.N.C.F. en 1948. Depuis 1949, l'excédent des renouvellements effectifs sur les renouvellements moyens normaux n'excède pas 3 à 4.000 kms. Mais la comparaison de ces deux chiffres ne donne pas l'importance du retard actuel de renouvellement. Il est clair en effet que si l'on procédait pendant une très longue période au renouvellement moyen normal, tout retard finirait par disparaître.

4°) Entretien des bâtiments, cités, de la voirie, de l'outillage mécanique.

De 1954 à 1957, les effectifs "à disposition" de cette rubrique ont décré de 17% dont 11% imputables au départ d'excédentaires d'autres services et 6% à la mise à la retraite d'agents de la voie. Cette décroissance importante des effectifs correspond dans une large mesure à un transfert des travaux à des entreprises privées. Il s'agit en effet d'un domaine où l'on a le choix entre l'utilisation d'agents S.N.C.F. ou le recours à l'extérieur.

5°) Ateliers et magasins-

Les effectifs ont décré de 5.190 en 1954 à 4.680 en 1957, soit près de 10%.

L'activité des ateliers s'exerce dans 3 domaines :

1°) Ateliers bois : La diminution du nombre des traverses en bois utilisées permettra de supprimer prochainement un atelier d'imprégnation celui de Steinbourg. Ainsi le nombre des ateliers qui était de 7 en 1938 sera réduit à 4.

2°) Ateliers fer : Un effort de concentration analogue est opéré dans les ateliers fer; l'activité d'un atelier (La Garenne) sera réduite progressivement et reportée soit, sur les autres ateliers soit sur l'industrie privée. Malgré l'accroissement des travaux de soudure de rails, une diminution d'effectifs est encore possible dans ce secteur et pourrait atteindre, entre 1957 et 1958, environ un dixième de l'effectif total.

3°) Ateliers signalisation et équipement électrique : Il n'est bien entendu pas prévu d'en réduire le nombre puisque l'importance de leurs travaux doit augmenter. Cependant une spécialisation plus poussée des ateliers permettra sans doute de maintenir les effectifs au niveau actuel.

.....

Examen des différentes causes ayant entraîné des variations d'effectifs-

Comme dans les autres services, on a cherché à distinguer les causes qui ont entraîné des variations d'effectifs de 1954 à 1957. Une telle estimation est particulièrement difficile pour les brigades de la voie où les différents motifs de diminution d'effectifs (investissements, renouvellements de la voie, organisation du travail, augmentation du rendement individuel, disparition des excédents d'effectifs) sont très difficiles à dégager. Il a été cependant admis que la disparition des excédents d'effectifs correspondait au départ des agents des autres services mis provisoirement à la disposition du service de la voie et que les autres réductions d'effectifs étaient imputables pour un tiers environ au renouvellement de la voie ou au développement de l'outillage mécanique et des moyens de transport et pour deux tiers à l'amélioration du rendement des agents.

Le reste des économies d'effectifs résultant d'investissements est imputable à l'aménagement de la signalisation routière aux passages à niveau et au développement du block automatique.

Enfin, il a été admis qu'à rendement égal, l'effectif des agents S.E.S. aurait dû être augmenté de 800 agents tandis que le travail effectué par 600 ouvriers entretenant les bâtiments a été transféré à l'industrie privée.

Au total, on obtient :

	<u>Période</u> <u>54/56</u>	<u>Période</u> <u>56/57</u>	<u>Période</u> <u>54/57</u>
Causes ayant entraîné des diminutions d'effectifs :			
Investissements, renouvellements	- 1.700	- 600	- 2.300
Organisation du travail, augmentation du rendement	- 2.800	- 500	- 3.300
Disparition d'effectifs excédentaires	- 1.400	- 300	- 1.700
Transfert industrie privée	- 500	- 100	- 600
Suppression de certaines tâches	- 200		- 200
Causes ayant entraîné des augmentations d'effectifs			
Entretien de nouvelles installations	+ 500	+ 200	+ 700
Tâches nouvelles	+ 100		+ 100
	<u>- 6.000</u>	<u>-1.300</u>	<u>- 7.300</u>

V - OBSERVATIONS GENERALES SUR L'EVOLUTION DES EFFECTIFS DE 1954 à 1957.

Par la simple addition des chiffres caractérisant les résultats obtenus dans les 3 services, on obtient pour l'ensemble de la S.N.C.F. (Direction Générale exclue) :

	EX	MT	VB	Total
<u>Diminution d'effectifs :</u>				
Investissements et renouvellements divers	- 2.300	- 6.000	- 2.300	- 10.600
Modification d'organisation, augmentation du rendement	- 7.500	- 7.900	- 3.300	- 18.700
Disparition d'excédents d'effectifs	- 750	- 3.000	- 1.700	- 5.450
Modification de l'importance des programmes nécessaires		- 7.600		- 7.600
Cession de travaux à l'I.P.		- 400	- 600	- 1.000
Suppression de certaines tâches et divers	- 250	- 800	- 250	- 1.250
<u>Augmentation d'effectifs :</u>				
Augmentation du trafic	+ 4.350	+ 11.200		+ 15.550
Modification de l'importance des travaux nécessaires, tâches reprises à l'I.P. ou nouvelles	+ 800	+ 4.000	+ 800	+ 5.600
Résultats constatés	- 5.650	- 10.500	- 7.300	- 23.450

Pour les deux services exploitation d'une part et matériel et traction d'autre part, ces éléments ont été établis avec beaucoup de soin, en recherchant la plus grande précision possible. Malheureusement, la structure de ces deux services, la nature profondément différente de leur activité, le cadre des statistiques qu'ils établissent n'ont pu permettre d'utiliser des méthodes parfaitement homogènes.

.....

Dans les gares, on a recherché les mouvements d'agents qui ont été constatés effectivement à la suite d'investissements de réorganisations comptables, de révisions de cadre autorisé. Il en résulte que les augmentations d'effectifs indiquées comme provenant d'augmentation du trafic sont seulement celles qui ont été reconnues nécessaires par les services de contrôle des effectifs.

En fait, dans de nombreuses gares, il n'y a pas eu de mouvement important d'effectif et le surplus d'opérations entraînées par l'augmentation du trafic a été assuré grâce à un rythme un peu plus élevé du travail. Il faut en effet noter que dans les gares (surtout celles de faible importance) la plupart des activités sont discontinues. Dans de nombreux cas, il est possible de faire partir plus de trains, de manœuvrer plus souvent les aiguillages, de délivrer plus de billets ou d'expédier plus de wagons complets sans que la présence d'agents supplémentaires soit nécessaire. Il n'en reste pas moins que l'économie de 7.500 agents indiquée comme provenant des modifications d'organisation et de l'amélioration des méthodes ne reflète pas entièrement l'augmentation du rendement des agents. Si le rendement individuel (ou nombre d'opérations accompli par agents) était resté le même de 1954 à 1957, l'augmentation du trafic aurait rendu nécessaire le recrutement d'un certain nombre d'agents. Puisque ces agents n'ont pas été recrutés, il faut en porter le bénéfice au crédit de l'augmentation du rendement du personnel des gares.

Il a été indiqué que le nombre d'opérations assuré par le service exploitation avait augmenté de 14 % entre 1954 et 1957. Sur les 108.000 agents des gares, on peut admettre que 80.000 exécutent des travaux dont le volume varie avec le trafic, les 28.000 restant ayant leur activité peu dépendante du trafic (encadrement, gestion du personnel, partie des opérations comptables ou de contrôle).

Dans l'hypothèse du rendement constant c'est un effectif supplémentaire de 11.200 agents qu'il aurait fallu affecter aux gares. Or, dans le paragraphe exploitation, il avait été considéré que l'augmentation du trafic n'avait entraîné qu'un besoin nouveau de 3.170 agents. C'est donc approximativement 8.000 agents en plus qu'il faut affecter à l'augmentation du rendement du personnel exploitation. Les deux postes suivants se trouvent modifiés :

	<u>Exploitation</u>
Modification d'augmentation, augmentation du rendement .....	- 15.500
Augmentation du trafic .....	+ 12.350

Dans la suite du rapport, on appellera ce mode d'estimation :  
Méthode A.

C'est cette méthode qui a été utilisée dans la partie "Matériel et Traction". La tenue d'une comptabilité industrielle très détaillée a permis de dégager pour chaque poste d'utilisation et pour chaque mode de traction les temps passés en 1954 et 1957, de ventiler entre investissements, nouvelles méthodes, gains de rendement, augmentation des parcours les variations constatées dans les effectifs. C'est ainsi que le poste "augmentation du trafic" (+ 11.200) correspond bien à l'accroissement de personnel qui aurait été nécessaire si les agents avaient conservé en toutes circonstances leur rendement de 1954.

Cependant, il apparaît que l'augmentation du trafic, si elle a entraîné un accroissement du volume des travaux, a favorisé l'accroissement des rendements. Le cas est particulièrement net pour la visite et le graissage des voitures et wagons. L'effectif a peu varié (- 97) tandis que l'augmentation de parcours des wagons (+ 18,7 %) entraînait un accroissement théorique (à rendement constant) de 618 agents et qu'une économie de 647 agents était imputée à l'accroissement des rendements. En fait, on constate le même processus que dans les gares : les agents ont perdu moins de temps.

De même, dans les postes : relais des engins moteurs, lavage des chaudières, chantier de combustibles et sous-stations, entretien courant et même opérations périodiques, on constate que dans une très large mesure les gains de rendement accompagnent l'accroissement du trafic. Ainsi dans ces cinq postes, les gains de rendement constatés se montent à 3.800 agents alors que l'accroissement du trafic correspond à des besoins de 5.260 agents.

Il ne paraît-il pas excessif d'estimer que, pour l'ensemble des effectifs de personnel entraînés

FASCICULE 3 - Page Lb 47 - Dernier alinéa

Les besoins de personnel entraînés par l'augmentation du trafic ont été évalués, pour la part Traction et Matériel moteur, en les supposant assurés avec des locomotives à vapeur avec les rendements de 1954; en effet, même si le trafic n'avait pas augmenté, on aurait toujours utilisé au maximum les locomotives électriques et Diesel dont nous avons toujours manqué.

Or, le parcours total assuré vapeur n'a cependant pas augmenté depuis 1954, mais au contraire diminué.

L'argumentation ci-contre ne vaut donc pas pour toute la part Traction et Moteur; elle peut toutefois être retenue pour la visite et le graissage.

La réduction de 2.600 paraît donc très surévaluée.

Dans la suite du rapport, on appellera ce mode d'estimation :  
Méthode A.

C'est cette méthode qui a été utilisée dans la partie "Matériel et Traction". La tenue d'une comptabilité industrielle très détaillée a permis de dégager pour chaque poste d'utilisation et pour chaque mode de traction les temps passés en 1954 et 1957, de ventiler entre investissements, nouvelles méthodes, gains de rendement, augmentation des parcours les variations constatées dans les effectifs. C'est ainsi que le poste "augmentation du trafic" (+ 11.200) correspond bien à l'accroissement de personnel qui aurait été nécessaire si les agents avaient conservé en toutes circonstances leur rendement de 1954.

Cependant, il apparaît que l'augmentation du trafic, si elle a entraîné un accroissement du volume des travaux, a favorisé l'accroissement des rendements. Le cas est particulièrement net pour la visite et le graissage des voitures et wagons. L'effectif a peu varié (- 97) tandis que l'augmentation de parcours des wagons (+ 18,7 %) entraînait un accroissement théorique (à rendement constant) de 618 agents et qu'une économie de 647 agents était imputée à l'accroissement des rendements. En fait, on constate le même processus que dans les gares : les agents ont perdu moins de temps.

De même, dans les postes : relais des engins moteurs, lavage des chaudières, chantier de combustibles et sous-stations, entretien courant et même opérations périodiques, on constate que dans une très large mesure les gains de rendement accompagnent l'accroissement du trafic. Ainsi dans ces cinq postes, les gains de rendement constatés se montent à 3.800 agents alors que l'accroissement du trafic correspond à des besoins de 5.260 agents.

Aussi, ne paraît-il pas excessif d'estimer que, pour l'ensemble du service matériel et traction, les besoins effectifs de personnel entraînés par l'augmentation du trafic ne sont pas de 11.200 agents (chiffre qui résulte de l'application brutale de rendements constants) mais peuvent être réduits de 2.600 agents, ce qui modifierait ainsi le tableau ci-dessus :

Matériel et traction.

Modification d'organisation, augmentation de rendement .....	-	5.300
Augmentation du trafic .....	+	8.600

.....

Dans la suite du rapport, on appellera ce mode d'estimation :  
Méthode B.

Cette méthode B n'ayant pas été utilisée pour les agents des trains, il y aura lieu aussi de rectifier dans ce cas la colonne exploitation comme suit :

	<u>Exploitation</u>
Modification d'organisation, augmentation du rendement .....	- 6.300
Augmentation du trafic .....	+ 3.150

Le Service Voie et Bâtiments, au contraire des deux précédents, a une activité peu sensible aux variations du trafic. L'accroissement du tonnage brut remorqué a bien pour effet d'user la voie un peu plus rapidement. Cela entraînera plus tard un besoin de renouvellement un peu plus rapide, ce qui est pratiquement sans incidence sur les effectifs. De plus, si la fréquence des circulations devenait nettement plus élevée, des révisions de classement de ligne pourraient intervenir, avec corrélativement un accroissement des normes d'entretien sur certaines voies. Mais l'accroissement de trafic se fait surtout sur les grandes artères. Celles-ci ont vu leurs normes relevées en 1954 et n'apparaît pas que l'accroissement des parcours ait une incidence notable sur les besoins d'effectifs. Il faut noter en effet que l'entretien de la voie comprend essentiellement deux sortes d'opérations : les unes qui tendent à assurer à la voie un bon nivellement et qui sont fonction plus de la vitesse des trains voyageurs que de l'importance du trafic marchandises, les autres qui consistent à remplacer le matériel (rails isolés, traverses pourries ...) et qui, sans être tout à fait indépendantes du trafic, sont surtout fonction de l'âge de la voie. Pour l'ensemble de ces raisons, il a paru possible de négliger l'augmentation du trafic dans les causes de variation des effectifs de la voie sans être amené à commettre une erreur grave.

D'autre part, il y a lieu de rappeler que pour le personnel d'entretien de la signalisation et des équipements électriques, dont l'effectif global a peu varié, un rendement constant aurait entraîné le recrutement de 700 agents supplémentaires. Comme il a été indiqué ci-dessus cet accroissement ne s'est pas révélé indispensable et a été évité par un accroissement du rendement individuel. Il y a donc lieu dans ce cas d'établir une distinction entre les chiffres retenus dans les méthodes A et B.

.....

Incidence des investissements et des renouvellements.

Dans chaque service, les économies d'effectifs résultant directement des investissements et des renouvellements ont été relevées et sont rappelées ici :

Renouvellement du matériel roulant	6.000
Installations électriques (block automatique, avertisseurs aux passages à niveau..)	3.300
Divers (outillage mécanique de la voie, moyens de transport, aménagements de locaux)	1.300
	-----
	10.600

Ce sont celles qui sont généralement indiquées dans les projets d'investissements. Les plus importantes concernent la traction (essentiellement électrification et à titre accessoire remplacement de trains vapeur par autorails). Le développement du block automatique a une incidence importante sur le nombre des agents de train et des sémaphoristes tandis que les avertisseurs aux passages à niveau permettent d'éliminer de nombreux garde-barrières.

Il faut cependant noter que pendant une période de croissance du trafic, la S.N.C.F. risque de se heurter à des goulots d'étranglement dans la mesure où certaines installations se trouvent saturées. Le cas des triages est le plus caractéristique : lors de certaines pointes de trafic, un certain nombre de chantiers ont atteint leur pleine capacité et des mesures de secours onéreuses en personnel ont dû être prises passagèrement (On a indiqué que les triages de Vaires-pair et de Brétigny qui étaient fermés depuis de nombreuses années avaient dû être rouverts). Le maintien dans certains chantiers d'une productivité constante suppose donc que certains investissements de développement (et non uniquement de modernisation) soient prévus en temps utile.

De même, pour le passé, on constate que l'ensemble des investissements réalisés pendant la période d'après-guerre pour instituer le régime accéléré se trouvent de plus en plus justifiés et rentables au fur et à mesure que le trafic augmente. Ils ont permis en effet de transporter à un coût marginal relativement bas des tonnes supplémentaires qui n'ont pas entraîné une majoration proportionnelle des frais de traction, de manutention ou de manoeuvres.



Ainsi, en dehors des économies directes qui peuvent être prévues avec suffisamment de certitude lorsque la réalisation d'un projet est décidée, il arrive que des gains de productivité puissent résulter de l'augmentation de potentiel qui accompagne généralement la modernisation d'une installation et qui permet d'assurer à des coûts marginaux décroissants des suppléments de trafic qui, sans eux, auraient entraîné le recours à des solutions onéreuses. Par suite, il est certain qu'une part des augmentations de rendement du personnel est favorisée par des investissements passés, mais il est évidemment impossible d'en chiffrer l'incidence exacte.

### Evolution de la productivité du personnel

Les tableaux ci-dessus deviennent :

Méthode A : Les besoins d'accroissement d'effectifs entraînés par l'augmentation du trafic (ou l'entretien d'installations nouvelles) sont évalués en supposant que le rendement individuel de chaque agent reste le

Méthode B : Les besoins d'accroissements d'effectifs entraînés par l'augmentation du trafic (ou l'entretien des installations nouvelles) sont effectivement constatés dans les différents postes de travail :

	Période 1954/1957	
	<u>Méthode A</u>	<u>Méthode B</u>
Économie directe des investissements renouvellements divers	- 10.600	- 10.600
Optimisation d'organisation, augmentation de rendement	- 26.700	- 14.200
Suppression d'effectifs excédentaires	- 5.450	- 5.450
Augmentation du trafic (et entretien d'installations nouvelles)	+ 23.550	+ 11.050
Optimisation du volume des travaux (cession ou reprise à l'industrie privée, disparition de retards dus à la guerre et divers) : Solde	- 4.250	- 4.250
	<hr/>	<hr/>
	- 23.450	- 23.450

....

La colonne A montre que, si l'on laisse de côté l'incidence directe des investissements et les modifications du volume des travaux à la charge des agents, les économies d'effectifs pour toutes causes (résorption d'effectifs excédentaires, réorganisation, augmentation des rendements...) se sont élevées à 32.000 agents environ soit 8,3 % des effectifs de 1954.

La colonne B, comparée à la colonne A, montre que l'augmentation du trafic a favorisé ce gain de productivité et qu'elle a nécessité en fait 11.000 agents (au lieu de 23.000 si le rendement des agents était resté constant). Un gain de 12.000 agents (soit 3,1 % des effectifs de 1954) est donc dû uniquement à l'accroissement du trafic et n'aurait pas eu lieu sans celui-ci.

Le rendement, défini par le nombre d'agents utilisé pour accomplir une tâche donnée s'est donc approximativement élevé de 3 % par an entre 1954 et 1957. Sur ces 3 %, un peu plus du tiers a été permis par l'accroissement du trafic pendant cette période.

Il convient de rapprocher ces résultats des éléments qui ont été avancés au début de 1957 lors de négociations sur l'augmentation des salaires, le principe retenu étant qu'une part des gains de productivité obtenus par le personnel devait lui être distribuée.

La Direction Générale de la Société Nationale a alors établi une formule donnant le temps de travail normal pour assurer un trafic donné (ou temps alloué). Cette formule, basée sur un examen de prix de revient généraux, était (1) :

$$M = 430 + 4,2 vk + 6,2 tk$$

M étant le temps alloué en millions d'heures

vk le nombre de voyageurs kilomètres en milliards

tk le nombre de tonnes kilomètres taxées en milliards.

....

---

(1) L'hypothèse admise pour l'établissement de la formule est que les dépenses supplémentaires pour accroissement de trafic sont de :

75 % des dépenses directes pour les voyageurs  
90 % des dépenses directes pour les marchandises.

En 1955, le temps alloué était égal au temps passé. Pour les années suivantes, la formule permettait d'établir un boni défini par le quotient de  $M - m$  (gain de temps constaté par rapport au temps alloué) par  $m$  (temps passé).

C'est ainsi qu'on constatait pour 1956 un boni de 6,7 % qui, rapporté aux dépenses directes de personnel, correspondait à une économie de 15,1 milliards.

De même les prévisions pour 1957 donnaient, toujours par rapport à à 1955, un boni de 9,6 % correspondant à une économie de 22,7 milliards.

La formule appliquée aux quatre exercices 1954, 1955, 1956 et 1957 donne les temps alloués suivants, comparés aux temps réellement passés. (1)

(en millions d'heures)	temps alloué	temps passé
1954	799	869
1955	837	837
1956	870	818
1957	904	817

Compte tenu de l'évolution du trafic de 1954 à 1957, le déficit sur le temps alloué qui était de 70 millions d'heures en 1954 se transforme en excédent de 87 millions d'heures en 1957, ce qui donne pour l'ensemble de la période un gain de 157 millions d'heures, qui, rapporté au temps passé en 1954, donne un boni de 18 % (2).

Il y a un écart du simple au double entre les résultats constatés ci-dessus et ceux donnés par la formule.

.....

(1) Les écarts les plus importants entre temps passé et temps alloué ont été réalisés entre 1954 et 1955 pendant une période où la formule n'était pas destinée à jouer, sa base de départ étant l'exercice 1955 ; ce qui n'a pu être évité puisque cette étude a "enjambé" l'exercice 1955. Toutefois ceci ne change en rien la valeur de comparaison opérées, les gains de rendement relevés dans cette étude étant aussi imputables pour leur plus grande part à la période 1954/1955.

(2) L'indice sommaire unités de trafic ( $v_k + t_k$ ) par agent fait apparaître un gain de productivité de 35 % entre 1954 et 1957.

Cet écart s'explique ainsi :

a) Dans le premier cas, il n'a pas été tenu compte des économies de personnel qui résultent directement des investissements et qui, dans la plupart des cas, correspondent purement et simplement à une suppression d'emploi. Compte tenu de cet élément, l'augmentation de rendement passerait de 8,3 % à 11 % .

Dans le second cas, il n'a pas été fait de distinction entre les différentes sources d'économies de personnel. On a tenu compte du coût des investissements en retranchant des économies résultant des gains de productivité obtenus pour causes diverses (personnel, énergie, traction, matériel) l'augmentation nette des charges financières supportées par la Société Nationale.

b) Le trafic intervient dans la formule par les facteurs voyageurs-kilomètres et tonnes-kilomètres. Sans doute a-t-il été opportun de ne retenir dans une telle formule que des éléments simples, faciles à obtenir et régulièrement diffusés. Sans doute aussi ces éléments sont bien ceux qui, dans une large mesure, représentent les recettes de la S.N.C.F. On peut cependant se demander à la fois si ces éléments sont bien représentatifs de la productivité propre du personnel et si leur incidence sur les temps alloués a été judicieusement calculée.

En premier lieu, la formule admet que 14 % environ des effectifs doivent croître proportionnellement au nombre de voyageurs-kilomètres. Or le service voyageurs est à l'intérieur de certaines limites, peu variable avec le transport assuré. Si le nombre des voyageurs-kilomètres a augmenté de 24 % entre 1954 et 1957, les parcours des trains de voyageurs n'ont augmenté dans le même temps que de 6 % (qui résultent pour une grande part du développement des parcours autorails). Sans sous-estimer le coût des doubléments et des services de pointe- auquel il est fait face par des procédés déjà indiqués- on peut noter que les parcours correspondants sont relativement limités. Il semble que l'incidence des variations du nombre de voyageurs-kilomètres (qui résulte aussi bien de l'augmentation du parcours moyen que de celle du nombre de voyageurs) ait été un peu surestimée.

En second lieu, on peut se demander si l'indice global des tonnes-kilométriques est un facteur qui peut être valablement utilisé. Il met en effet sur le même plan les transports de trains et de wagons complets

....

et les transports de détail alors que le rapport des prix de revient entre les tonnes ainsi transportées sont de l'ordre de 10, et le rapport des dépenses de personnel probablement encore supérieur. Prendre uniquement l'indice global des tonnes-kilométriques revient à ne considérer pratiquement que les wagons complets qui, en tonnes kilométriques, représentent 97 % du trafic marchandises. Or les transports de détail, coûteux en personnel, se sont notablement moins développés que les transports de wagons complets pendant la période considérée.

De plus, les transports exprimés en tonnes-kilométriques bénéficient à la fois d'une politique tarifaire qui favorise un bon chargement de wagons et de la coordination des transports qui - aussi insuffisante qu'elle puisse paraître à la Société Nationale - freine le développement des transports routiers en période d'expansion rapide de l'économie nationale. Indépendamment de l'existence de frais fixes et de frais proportionnels, le développement du trafic est un facteur de productivité en réduisant la proportion des parcours à vide. Tandis que le nombre de tonnes kilométriques utiles augmentait de 30 % de 1954 à 1957 (et les tonnes kilométriques brutes de 28 %), les parcours des wagons S.N.C.F. (non compris wagons de particuliers) augmentaient de 19 %.

Une formule tenant compte d'une part des parcours et, d'autre part, des voyageurs et des tonnes expédiées (celles-ci pouvant être divisées en deux ou trois grandes catégories) serait mieux représentative des besoins en personnel de la S.N.C.F. De toute façon une telle formule ne peut rester valable que pendant un délai assez réduit (quelques années) pendant lequel les variations du trafic et des modes d'exploitation ne sont pas trop importantes. Si l'on désirait conserver les facteurs classiques voyageurs-kilomètres et tonnes-kilomètres, l'examen de l'évolution des effectifs de 1954 à 1957 montre que la partie fixe devrait être augmentée pour obtenir une formule s'adaptant aux besoins de la Société Nationale pendant cette période (1).

.....

---

(1) Ce résultat a été observé parce que le trafic assuré par la Sté Nle est resté pendant la plus grande partie de la période au-dessous du niveau du trafic que la S.N.C.F. pouvait assurer dans de bonnes conditions. Si, après 1957, (hypothèse très improbable) le trafic continuait à augmenter rapidement et que la S.N.C.F. soit appelée à multiplier l'utilisation d'installations de secours, il est certain que la partie fixe devrait être diminuée. Ceci traduit simplement le fait que l'absence d'investissements adéquats augmente le coût marginal d'exploitation des tonnes supplémentaires transportées.

Evolution des effectifs pendant les deux périodes 1954/1956 et 1956/1957Perspectives d'avenir.

Il a été noté au début de ce chapitre que les réductions d'effectifs annuelles étaient de plus en plus faibles et que l'on assistait même à une certaine stabilisation. Si l'on coupe en deux la période 1954/1957, le tableau retraçant les causes de variations d'effectifs devient (Méthode B) :

	<u>Période</u> <u>1954/1956</u>	<u>Période</u> <u>1956/1957</u>	<u>Période</u> <u>1954/1957</u>
<u>Diminution d'effectifs</u>			
Investissement et renouvellement du matériel, de la voirie .....	- 7.800	- 2.800	- 10.600
Modification d'organisation, augmentation du rendement	- 12.500	- 1.700	- 14.200
Résorption d'excédents d'effectifs .....	- 4.100	- 1.350	- 5.450
Modification de l'importance des programmes nécessaires	- 7.600	-	- 7.600
Cession de travaux à l'industrie privée .....	- 500	- 500	- 1.000
Suppression de certaines tâches et divers .....	- 1.200	- 50	- 1.250
<u>Augmentations d'effectifs</u>			
Augmentation du trafic	+ 7.500	+ 3.550	+ 11.050
Modification de l'importance des travaux nécessaires, tâches reprises à l'I.P. ou nouvelles.....	+ 4.250	+ 1.350	+ 5.600
Résultats	- 21.950	- 1.500	- 23.450

....

En fait, la réduction constatée de 1956 et 1957 sera encore inférieure, l'augmentation d'effectifs de la Direction Générale et des services administratifs n'ayant pas été prise en compte ci-dessus et les résultats définitifs de 1957 étant très légèrement différents des prévisions établies d'après les éléments possédés en novembre 1956 qui ont servi à établir les tableaux ci-dessus.

Il apparaît que la quasi-stabilisation constatée en 1957 est due à une compensation entre, d'une part, des diminutions d'effectifs entraînées essentielle ont par la modernisation du réseau, les réorganisations et la résorption d'excédents d'effectifs et, d'autre part, des augmentations d'effectifs entraînées par l'augmentation du trafic et un certain retard d'entretien du matériel moteur. Il faut noter que les diverses réorganisations ont été beaucoup moins fructueuses depuis 1956, ce qui montre que la période des diminutions massives d'effectifs a maintenant pris fin.

Que peut-on prévoir pour les prochaines années ?

On peut estimer que les investissements en cours ou prévus permettront annuellement une économie de 3.000 agents environ. Les réorganisations, l'amélioration des méthodes, la résorption des derniers effectifs excédentaires peuvent encore rapporter 1.000 à 2.000 agents par an. Il a été en effet indiqué au cours de cet examen que certains services (comptabilité et taxations dans les gares, confections diverses dans les ateliers de la traction, certains ateliers de la voie) pouvaient encore réduire leurs effectifs. Les hausses prévues sont relativement faibles (agents de conduite, entretien des installations électriques). D'autre part, s'il est peu probable que l'amélioration des rendements constatés entre 1954 et 1957 et qui a atteint dans certains cas 20 % puisse se poursuivre au même rythme, il est vraisemblable qu'elle ne s'arrêtera pas brutalement.

A trafic constant, c'est donc une réduction annuelle de 4 à 5.000 agents que l'on pourrait attendre. Dans l'hypothèse où, au cours des 4 ou 5 prochaines années, le trafic (exprimé en VK et TK) augmenterait de 20 %, les besoins d'effectifs supplémentaires seraient de l'ordre de 15.000 agents (1) (on a constaté 11.000 agents pour une hausse de trafic de 28 % entre 1954 et 1957). Dans ce cas, la baisse d'effectifs serait de 5 à 10.000 agents. Cette estimation est voisine des prévisions présentées en 1956 par la S.N.C.F. au Commissariat au Plan, et excomptant pour 1961 des effectifs inférieurs de 5 à 6.000 agents à ceux de 1956 avec un trafic supérieur de 40 % à celui de 1954.

....

(1) Les différentes concentrations et spécialisations tendent à substituer à une activité discontinue et variée un travail continu et spécialisé. Les gains de rendement pour augmentation du trafic tendront donc à décroître.

COMMISSION de VERIFICATION  
des COMPTES des  
CHEMINS de FER  
S.N.C.F.

Rapporteur : M. MATTON  
Inspecteur des Transports

**ADOPTÉ**

Séance du 12 JUIL. 1956  
N° 4.746

RAPPORT PRELIMINAIRE  
au RAPPORT REGLANT DEFINITIVEMENT les  
COMPTES de l'EXERCICE 1953

Arrêté provisoire du Compte de Reconstitution  
pour l'Exercice 1953

D'après les écritures de la S.N.C.F., la situation du compte de reconstitution pour l'exercice 1953 est la suivante :

	Principal	Frais généraux	Charges	Total
Installations fixes.....	9.509.848.045	691.485.447	50.526.126	10.251.859.618
Matériel roulant neuf.....	9.119.871.164	473.333.133	43.578.157	9.636.782.454
Réparations du Matériel roulant	"	"	"	"
Mobilier et Outillage.....	281.247.013	15.717.761	1.369.175	298.333.949
	18.910.966.222	1.180.536.341	95.473.458	20.186.976.021

## OBSERVATIONS de la COMMISSION

A - Dépenses en principalSection 0 - Installations fixes

Chiffre de la S.N.C.F. ....	9.509.848.045
Cette somme sera diminuée de..... correspondant à la ventilation entre les comptes consommateurs du solde créditeur des frais indirects.	(-) 7.598.237
D'autre part, afin de faire bénéficier l'Etat de la totalité des récupérations, les dépenses seront majorées du montant de celles-ci..... qui viendront ensuite en atténuation du montant des dommages de guerre à la charge de l'Etat.	(+) 172.283.044
Total de la Section 0.....	9.674.532.852

Section 2 - Achat de matériel roulant neuf

Chiffre de la S.N.C.F.....	9.119.871.164
Comme pour les installations fixes la section 2 supportera sa part dans la ventilation du solde des frais indirects ce qui porte à.....	(+) 773.722
	9.120.644.886

le montant des dépenses en principal de la Section 2. Ces dépenses correspondent aux commandes faites antérieurement au 31 décembre 1950. Depuis cette date en effet, les commandes de matériel roulant neuf sont imputables au compte d'exploitation.

Section 4 - Mobilier et Outillage

Chiffre de la S.N.C.F.....	<del>281.247.013</del>
En ce qui concerne ces dépenses, la S.N.C.F. reconnaît avoir imputé au compte reconstitution des dépenses supérieures à celles correspondant à la reconstitution du mobilier et outillage détruit.	
En attendant que le chiffre exact de ces dernières soit fixé par les Services du Ministère des Travaux Publics, les dépenses portées en compte seront annulées..... et rejetées sur le compte d'exploitation (annuité de renouvellement)	(-) 281.247.013

Section 4.....

"

.../...

B - Récupérations

Le détail par région des récupérations qui proviennent de la seule reconstitution des installations fixes est le suivant :

Est.....	42.468.314
Nord.....	31.281.204
Ouest.....	4.685.727
Sud-Ouest.....	34.633.496
Sud-Est.....	53.414.186
Méditerranée.....	5.800.117

172.283.044

C - Redressement sur charges patronales

A la suite du rapport n° 4738, la Commission avait décidé de modifier le taux des charges patronales à appliquer aux dépenses mises à la charge de l'Etat, afin d'éviter un double emploi. Le nouveau taux ainsi déterminé a été appliqué en 1952 à l'ensemble des dépenses de reconstitution et non à la seule part Etat. Il convient donc de régulariser les imputations faites en majorant les dépenses à la charge de la S.N.C.F. des sommes suivantes :

Installations fixes.....	+ 5.676.840
Matériel roulant neuf.....	+ 319.422
Mobilier et Outillage.....	+ 76.200
	<u>+ 6.072.462</u>

En ce qui concerne l'exercice 1953 l'application du nouveau taux ( 66,30 %) entraine pour les dépenses à la charge de l'Etat une diminution de 12.843.899 frs.

Ces différents chiffres sont repris dans les annexes II et III.

.../....

Détermination des dommages de guerre de la S.N.C.F.

Au montant des dépenses en principal accusé par la S.N.C.F. ....	18.910.966.222
il y a lieu d'ajouter les récupérations..... (+)	172.283.044
et de déduire les rectifications de la Commission..... (-)	288.071.528
Chiffre de la Commission.....	18.795.177.738

La part de l'Etat ressort ainsi à $18.795.177.738 \times 0,8 =$	15.036.142.191
de laquelle sera déduite la somme de..... (-)	12.843.899
résultant de la modification du taux de charges patronales,	

Au chiffre ainsi obtenu.....	15.023.298.292
on ajoutera les frais généraux :	
$15.023.298.292 \times 0,05$ ..... (+)	751.164.914
et l'on retranchera le montant des récupérations..... (-)	172.283.044
pour aboutir au montant provisoire des dommages de guerre de la S.N.C.F. pour l'exercice 1953.....	15.602.180.162

Dépenses à la charge de la S.N.C.F.

Le montant des dépenses en principal à la charge de la S.N.C.F. sera obtenu en appliquant au chiffre arrêté par la Commission le pourcentage de 20 % $18.795.177.738 \times 0,2$ .....	3.759.035.547
et en lui ajoutant la rectification indiquée ci-dessus sur le calcul des charges patronales de l'exercice 1952.....	6.072.462

Montant des dépenses en principal à la charge de la S.N.C.F.....	3.765.108.009
--	---------------

Ces dépenses assimilées à des dépenses d'établissement doivent être majorées de frais généraux et de charges de lère année aux taux arrêtés pour les dépenses d'établissement de l'exercice 1953, soit :

.../....

## VENTILATION DES DEPENSES ENTRE L'ETAT et la S.N.C.F.

	Dépenses SNCF en principal	à ajouter Récupérations	Rectifications de la Commission		Principal (Chiffre de la Commission)	Part Etat 80 % de 4	Part SNCF. 20 % de 4
			à ajouter	à retrancher			
1		2	3	4	5	6	
Installations fixes.....	9.509.848.045	172.283.044	- 7.598.237		9.674.532.852	7.739.626.282	1.934.906.570
Matériel roulant neuf.....	9.119.871.164	"	+ 773.722		9.120.644.886	7.296.515.909	1.824.128.977
Mobilier et Outillage.....	281.247.013	"	-281.247.013	"	"	"	"
	18.910.966.222	172.283.044	-288.071.528		18.795.177.738	15.036.142.191	3.759.035.547

DETERMINATION DES DOMMAGES DE GUERRE DE LA S.N.C.F.

	Part Etat	Frais généraux	à déduire	Dépenses admises
	Dépenses passibles :	5	Récupérations	pour 1953
	1	2	3	( 1 + 2 - 3 )
				4
Installations fixes.....	7.739.626.282			
à déduire :				
Rectifications de charges	12.843.899			
patronales.....		386.339.119	172.283.044	7.940.838.458
	7.726.782.383			
Matériel roulant neuf.....	7.296.515.909	364.825.795		7.661.341.704
	15.023.298.292	751.164.914	172.283.044	15.602.180.162

DETERMINATION DE LA PART DES DEPENSES DE  
RECONSTITUTION A LA CHARGE DE LA S.N.C.F.

Au Rapport N° 4.746

	Part S.N.C.F.	Frais généraux : Dépenses passibles: divisionnaires	Frais généraux : d'Administration Générale	Charges	Dépenses admises pour 1953
	1	2	3	4	5
Installations fixes.....	1.934.906.570				
à ajouter :					
Charges patronales rejetées en 1952.....	5.676.840				
	1.940.583.410	285.860.675	30.279.639	50.889.120	2.307.612.844
Matériel roulant neuf....	1.824.128.977	84.274.759	25.954.291	43.619.774	1.977.977.801
	319.422	14.757	4.545	7.638	346.362
Réparations de Matériel roulant (Charges patro- nales rejetées en 1952)...	76.200	3.520	1.084	1.822	82.626
Mobilier et Outillage (Charges patronales rejetées en 1952).....	3.765.108.009	370.153.711	56.239.559	94.518.354	4.286.019.633

14,73 ~ pour les frais généraux de voie  
 4,62 ~ pour les frais généraux de matériel et traction  
 1,36 ~ pour les frais généraux d'administration générale  
 et 2,26 ~ au titre des charges de lère année.

L'application de ces taux aux dépenses donne les résultats suivants détaillés à l'annexe III

frais généraux.....	426.393.270
charges de lère année.....	94.518.354
	<hr/>
soit au total.....	4.286.019.633

Arrêté du Compte de Reconstitution au 31 décembre 1953

a) dépenses à la charge de l'Etat

Le montant des dépenses au 31 décembre 1952 s'élevait à (rapport 4.737)..... 221.825.352.184

Les dépenses de l'exercice 1953 ayant été arrêtées à ..... 15.602.180.162

le montant des dépenses de dommages de guerre au 31 décembre 1953 s'élève à..... 237.427.532.346

b) dépenses à la charge de la S.N.C.F.

Dépenses au 31 décembre 1952..... 58.600.844.162  
 Dépenses de l'exercice 1953..... 4.286.019.633

Total des dépenses de reconstitution de la S.N.C.F. au 31 décembre 1953..... 62.886.863.795

L'annexe n°4 ci-jointe donne la récapitulation depuis l'origine des dépenses mises provisoirement à la charge de l'Etat, ainsi que celles mises à la charge de la S.N.C.F.

Comptes versés par l'Etat au titre de la Reconstitution

La S.N.C.F. avait reçu du Trésor au titre des exercices 1945 à 1952 inclus, y compris le

.../....

remboursement des dommages causés par les forces françaises et alliées, une somme totale de .....	216.633.682.262
---	-----------------

Elle a reçu au cours de l'exercice 1953 des acomptes s'élevant au total à .....	15.193.735.891
--	----------------

ce qui porte à .....	231.827.418.153
----------------------	-----------------

le montant des sommes reçues à la fin de l'exercice 1953.

Le Président de Section  
au Conseil d'Etat  
Président de la Commission,

*Signé : BRASART*

L'Inspecteur Général  
des Finances  
Chef de la Mission de  
Contrôle financier,

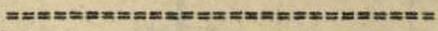
*Signé : E. MOURRE*

L'Inspecteur des Transports  
Rapporteur,

*Signé : MATTON*

ANNEXE IV  
 au Rapport N° 4746

DEPENSES DE RECONSTITUTION  
 AU 31 DECEMBRE 1953



DEPENSES DE RECONSTITUTION AU 31 DECEMBRE 1953

	SECTION 0 Installations fixes		SECTION 2 Matériel Roulant neuf		SECTION 3 Réparations de Matériel Roulant		SECTION 4 Remplacement et Réparations de M.O.		APPROVISIONNEMENTS		ENSEMBLE	
	ETAT	S.N.C.F.	ETAT	S.N.C.F.	ETAT	S.N.C.F.	ETAT	S.N.C.F.	ETAT	S.N.C.F.	ETAT	S.N.C.F.
<b>EXERCICE 1945</b>												
Principal	11.308.540.410	2.827.135.102	73.807.159	18.451.790	1.211.303.748	302.825.937	562.370.063	140.592.516	118.207.956	29.551.989	13.274.229.336	3.318.557.334
Frais généraux	586.548.776	500.917.260	3.690.358	1.173.785	60.565.187	19.263.848	28.118.503	10.250.460	5.910.398	2.418.416	684.833.222	534.023.769
Charges		34.944.550		206.068		3.381.942		1.583.852		335.690		40.452.102
A déduire: Récupérations	74.749.378		280.240.970						2.880.866		357.871.214	
<b>Ensemble .....</b>	<b>11.820.339.808</b>	<b>3.362.996.912</b>	<b>- 202.743.453</b>	<b>19.831.643</b>	<b>1.271.868.935</b>	<b>325.471.727</b>	<b>590.488.566</b>	<b>152.426.828</b>	<b>121.237.488</b>	<b>32.306.095</b>	<b>13.601.191.344</b>	<b>3.893.033.205</b>
<b>EXERCICE 1946</b>												
Principal	15.939.391.930	3.984.847.983	6.554.483.743	1.638.620.936	2.616.858.978	654.214.744	803.450.128	200.862.532	57.048.605	14.262.150	25.971.233.384	6.492.808.345
Frais généraux	849.114.815	684.656.306	527.052.187	108.709.204	138.955.241	28.660.755	47.572.507	12.237.902	2.852.430	907.881	1.565.547.180	835.172.048
Charges		22.620.381		8.387.185		3.262.929		1.022.882		72.816		35.366.193
A déduire: Récupérations	196.447.861								4.666.084		201.113.945	
<b>Ensemble .....</b>	<b>16.592.058.884</b>	<b>4.692.124.670</b>	<b>7.081.535.930</b>	<b>1.755.717.325</b>	<b>2.755.814.219</b>	<b>686.138.428</b>	<b>851.022.635</b>	<b>214.123.316</b>	<b>55.234.951</b>	<b>15.242.847</b>	<b>27.335.666.619</b>	<b>7.363.346.586</b>
<b>EXERCICE 1947</b>												
Principal	18.551.884.968	4.637.971.243	8.781.852.633	2.195.463.157	1.954.437.046	488.609.262	1.231.913.871	307.978.467	10.085.167	2.521.291	30.530.173.685	7.632.543.420
Frais généraux	945.228.142	684.378.309	785.856.632	177.618.334	93.909.852	21.225.387	78.715.694	20.369.006	504.258	77.726	1.904.214.578	903.668.762
Charges		47.901.146		21.357.733		4.588.513		2.955.127		23.391		76.825.910
A déduire: Récupérations	167.117.632						1.773.800		545.613		169.437.045	
<b>Ensemble .....</b>	<b>19.329.995.478</b>	<b>5.370.250.698</b>	<b>9.567.709.265</b>	<b>2.394.439.224</b>	<b>2.048.346.898</b>	<b>514.423.161</b>	<b>1.308.855.765</b>	<b>331.302.600</b>	<b>10.043.812</b>	<b>2.622.408</b>	<b>32.264.951.218</b>	<b>8.613.038.092</b>
<b>EXERCICE 1948</b>												
Principal	10.226.358.671	2.175.239.127	17.856.654.063	4.464.163.516	1.626.740.930	406.685.232	1.793.822.123	448.455.531	7.406.194	1.851.550	31.510.981.981	7.496.394.956
Frais généraux	466.231.161	300.157.322	821.504.703	184.378.270	76.417.046	17.151.019	74.287.106	19.110.335	370.310	189.914	1.438.810.326	520.986.860
Charges		72.886.874		92.041.127		8.391.958		9.257.804		40.421		182.618.184
A déduire: Récupérations	280.148.950						1.629.009		5.430.348		287.208.307	
<b>Ensemble .....</b>	<b>10.412.440.882</b>	<b>2.548.283.323</b>	<b>18.678.158.766</b>	<b>4.740.582.913</b>	<b>1.703.157.976</b>	<b>432.228.209</b>	<b>1.866.480.220</b>	<b>476.823.670</b>	<b>2.346.156</b>	<b>2.081.885</b>	<b>32.662.584.000</b>	<b>8.200.000.000</b>
<b>EXERCICE 1949</b>												
Principal	10.320.155.566	2.522.685.159	30.974.335.677	7.743.583.919	417.602.013	104.400.504	1.418.827.710	354.706.927	12.054.347	3.013.587	43.142.975.313	10.728.390.096
Frais généraux	516.113.976	408.278.876	1.082.736.784	240.850.358	20.880.101	4.644.693	64.625.385	17.650.879	602.717	21.507	1.684.958.963	671.446.313
Charges		33.123.940		153.301.138		2.093.668		7.149.270		58.274		195.726.290
A déduire: Récupérations	229.495.872						711.094		332.444		230.539.410	
<b>Ensemble .....</b>	<b>10.606.773.670</b>	<b>2.964.087.975</b>	<b>32.057.072.461</b>	<b>8.137.735.415</b>	<b>438.482.114</b>	<b>111.138.865</b>	<b>1.482.742.001</b>	<b>379.507.076</b>	<b>12.324.620</b>	<b>3.093.368</b>	<b>44.597.394.866</b>	<b>11.595.562.699</b>
<b>EXERCICE 1950</b>												
Principal	7.027.923.875	1.703.190.136	19.478.759.305	4.869.689.826	60.169.786	15.042.447	839.101.580	209.775.395	9.208.787	2.302.196	27.415.163.333	6.800.000.000
Frais généraux	351.407.297	292.537.750	965.153.965	246.042.068	3.008.489	766.940	39.487.080	12.586.646	460.440	115.994	1.359.517.271	552.049.398
Charges		35.124.811		90.036.881		278.245		3.913.572		42.560		129.396.069
A déduire: Récupérations	215.157.933						5.400				215.163.333	
<b>Ensemble .....</b>	<b>7.164.173.239</b>	<b>2.030.852.697</b>	<b>20.443.913.270</b>	<b>5.205.768.775</b>	<b>63.178.275</b>	<b>16.087.632</b>	<b>878.583.260</b>	<b>226.275.613</b>	<b>9.669.227</b>	<b>2.460.750</b>	<b>28.559.517.271</b>	<b>7.481.445.467</b>
<b>EXERCICE 1951</b>												
Principal	5.141.359.143	1.237.746.645	12.726.483.196	3.181.620.799	181.846.776	45.461.694	355.083.445	88.770.862			18.404.772.560	4.553.600.000
Frais généraux	257.067.957	215.815.704	636.324.160	189.710.153	9.092.339	2.710.739	17.422.172	6.038.569			919.906.628	414.275.165
Charges		21.948.792		50.907.097		727.404		1.431.622				75.014.915
A déduire: Récupérations	190.372.560										190.372.560	
<b>Ensemble .....</b>	<b>5.208.054.540</b>	<b>1.475.511.141</b>	<b>13.362.807.356</b>	<b>3.422.238.049</b>	<b>190.939.115</b>	<b>48.899.837</b>	<b>372.505.617</b>	<b>96.241.053</b>			<b>19.134.306.628</b>	<b>5.042.890.080</b>
<b>EXERCICE 1952</b>												
Principal	7.089.822.333	1.772.455.583	15.186.803.602	3.796.700.901	348.174.501	87.043.625	265.291.808	66.322.952			22.890.092.244	5.722.523.061
Frais généraux	354.491.117	275.754.208	759.940.180	225.740.445	17.408.725	5.175.353	13.264.590	4.972.943			1.144.504.612	511.642.949
Charges		58.271.569		114.438.456		2.623.630		2.028.368				177.362.023
A déduire: Récupérations	309.466.343		55.390.275								364.856.618	
<b>Ensemble .....</b>	<b>7.134.847.107</b>	<b>2.106.481.360</b>	<b>15.890.753.507</b>	<b>4.136.879.802</b>	<b>365.583.226</b>	<b>94.842.608</b>	<b>278.556.398</b>	<b>73.324.263</b>			<b>23.669.740.238</b>	<b>6.411.528.033</b>
<b>EXERCICE 1953</b>												
Principal	7.726.782.383	1.940.583.410	7.296.515.909	1.824.128.977		319.422		76.200			15.023.298.292	3.765.108.009
Frais généraux	386.339.119	316.140.314	364.825.795	110.229.050		19.302		4.604			751.164.914	426.393.270
Charges		50.889.120		43.619.774		7.638		1.822				94.518.354
A déduire: Récupérations	172.283.044										172.283.044	
<b>Ensemble .....</b>	<b>7.940.838.458</b>	<b>2.307.612.844</b>	<b>7.661.341.704</b>	<b>1.977.977.801</b>		<b>346.362</b>		<b>82.626</b>			<b>15.602.180.162</b>	<b>4.286.019.633</b>
<b>TOTAUX AU 31-12-1953</b>												
Principal	93.332.219.279	22.801.854.388	118.929.695.287	29.732.423.821	8.417.133.778	2.104.602.867	7.269.860.728	1.817.541.382	214.011.056	53.502.763	228.162.920.128	56.509.925.221
Frais généraux	4.712.542.360	3.678.636.049	5.946.484.764	1.484.451.667	420.236.980	99.618.036	363.493.037	103.221.344	10.700.553	3.731.438	11.453.457.694	5.369.658.534
Charges		377.711.183		574.295.459		25.355.927		29.344.319		573.152		1.007.280.040
A déduire: Récupérations	1.835.239.573		335.631.245				4.119.303		13.855.355		2.188.845.476	
<b>Ensemble .....</b>	<b>96.209.522.066</b>	<b>26.858.201.620</b>	<b>124.540.548.806</b>	<b>31.791.170.947</b>	<b>8.837.370.758</b>	<b>2.229.576.830</b>	<b>7.629.234.462</b>	<b>1.950.107.045</b>	<b>210.856.254</b>	<b>57.807.353</b>	<b>237.427.532.346</b>	<b>62.886.863.795</b>