

187(m)77/5

(1943)

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DEFER FRANCAIS

.+.+.+.+.+.+

Assemblée Générale des Actionnaires

du Mercredi 30 juin 1943

RAPPORT du Conseil d'Administration

sur l'exercice 1942

CHAPITRE PREMIER
REGIME JURIDIQUE, ADMINISTRATIF ET FINANCIER

SECTION I - Charge de la S.N.C.F.

La charte organique de la S.N.C.F. n'a été l'objet, au cours de l'année, que d'une seule modification : elle concerne la procédure tarifaire instituée par l'article 14 du cahier des charges.

Pour le surplus, les dispositions nouvelles dont nous devons rendre compte se rapportent à la mise en oeuvre de textes ou de décisions dont vous avez déjà eu connaissance.

I.- Modifications du Cahier des Charges.-

Une loi du 18 juillet 1942 a annulé et remplacé par un texte nouveau l'alinéa 1° a) de l'article 14 de notre Cahier des Charges fixant les modalités de présentation et d'approbation des tarifs. Aux termes de ce texte, le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications peut désormais, en cas d'urgence, autoriser la mise en application immédiate, à titre provisoire, des tarifs proposés par la S.N.C.F.

Les délais dans lesquels a dû intervenir cette réforme n'ont pas permis d'observer, en la circonstance, la procédure fixée par l'article 7 du décret-loi et l'article 40 de la Convention du 31 août 1937 en vertu desquels le Cahier des Charges peut être modifié que sur la proposition de la S.N.C.F. et par décret rendu en Conseil d'Etat. Mais l'assurance nous est donnée que la situation sera régularisée dès que d'autres modifications au Cahier des Charges auront à être suggérées par

II.- Application de l'Avenant du 4 mars 1942.-

Ainsi que nous l'avons exposé dans notre précédent Rapport, l'Avenant du 4 mars 1942 à la Convention du 9 septembre 1939 relative au régime financier des chemins de fer en temps de guerre a modifié et complété, pour la période à courir jusqu'à la cessation officielle des hostilités, les règles en vigueur concernant l'amortissement du matériel, du mobilier et de l'outillage. Il a posé en principe, sous réserve de certaines dispositions transitoires, que le Fonds de Renouvellement créé par l'article 23 de la Convention du 31 août 1937 recevra, à dater de l'exercice 1941, sous forme d'annuité, un second élément de dotation calculé en fonction de la valeur de remplacement du matériel nécessaire aux besoins du trafic et de sa durée normale d'utilisation.

A.- Les modalités suivant lesquelles est déterminée cette annuité devaient, aux termes de l'Avenant, être fixées, sur la proposition de la S.N.C.F., par le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances et le Secrétaire d'Etat aux Communications. L'arrêté ainsi prévu est intervenu le 20 avril 1943. Il dispose que l'annuité est égale au produit d'une annuité de base par un coefficient de trafic et un coefficient de variation des prix.

L'annuité choisie comme base est celle qui aurait été nécessaire pour assurer l'amortissement, aux prix en vigueur, le 1er août 1939, du matériel correspondant aux besoins du trafic assuré entre le 1er septembre 1938 et le 31 août 1939, dernière période relativement stable qui soit connue. Toutefois, il ne pouvait être fait abstraction du fait que le matériel était alors surabondant eu égard aux besoins du trafic : un abattement a donc été appliqué à l'effectif réel du parc, seul, en définitive, étant retenu l'effectif théorique qui aurait été indispensable à la satisfaction de ces besoins. Calculée sur ces données, l'annuité de base a été fixée à 1.900 M.

Le montant de la dotation à prévoir pour chaque exercice est calculé en appliquant à cette annuité de base :

- d'une part, un coefficient de trafic égal au rapport du total du nombre de voyageurs-km et du nombre de tonnes-km transportés au cours de l'exercice considéré au même total pour la période de référence ;

- d'autre part, un coefficient de variation des prix égal au rapport de l'indice moyen, pour l'exercice considéré, des prix des produits industriels entrant en compte dans le calcul de l'indice général des prix de gros publié par la Statistique Générale de la France au même indice relatif au mois d'août 1939 ; toutefois, jusqu'à la reprise de la publication de cet indice, actuellement suspendue, ce coefficient de variation est fixé, chaque année en fin d'exercice, par la S.N.C.F., d'accord avec la Direction des Chemins de fer du Secrétariat d'Etat aux Communications.

L'arrêté précise, enfin, que la réévaluation du solde non employé des annuités des exercices précédents est effectuée, à la fin de chaque exercice, à l'aide du coefficient de variation des prix tel qu'il vient d'être défini. La variation résultant de cette réévaluation est portée en augmentation ou en diminution de l'annuité de l'exercice.

B. - Nous rappelons qu'en vue de ménager les transitions nécessaires, le montant du second élément de dotation du Fonds de renouvellement pour 1941 a été limité, par l'Avenant du 4 mars 1942, à la somme dont l'imputation en dépenses a réalisé l'équilibre exact du Compte d'Exploitation sous déduction des charges du grand équilibre.

Le même Avenant dispose que, pour l'exercice 1942, ce même élément est égal à la moitié de l'annuité calculée comme nous l'avons indiqué.

.....

Ce n'est qu'au cours des exercices suivants que la dotation pourra être progressivement augmentée, de façon, ainsi que l'a précisé la lettre interprétative du 4 mars 1942, à assurer au Fonds de renouvellement, dans le plus petit nombre d'années possible, le versement de l'annuité pleine. Conformément à ces dispositions et sur notre proposition, un arrêté du 20 avril 1943 a fixé à 60 % de ladite annuité le montant des sommes qui auront à être inscrites dans nos dépenses de 1943.

III.- Gestion du Service des Titres.-

La Convention du 31 août 1937, dans son article 30, avait maintenu, au moins à titre provisoire, la pluralité de gestion des Services des Titres, le Trésor conservant le service des titres des Chemins de fer de l'Etat, chaque des Compagnies son service des titres propre et la S.N.C.F. n'assurant, dès le 1er janvier 1938, que le service des titres de l'ancien Réseau d'Alsace et de Lorraine.

En application de la loi du 24 juin et de l'arrêté du 12 novembre 1941, dont nous avons précédemment rendu compte, la gestion des emprunts des Chemins de fer de l'Etat nous a été transférée le 1er avril 1942.

D'autre part, à la suite du préavis que nous avons donné le 23 décembre 1941 à chacune des Compagnies, comme l'article 30 nous en donnait la latitude, nous avons repris effectivement, à dater du 1er janvier 1943, le service des emprunts de ces Compagnies.

Ainsi s'est trouvée réalisée, à compter de cette date, l'unification totale du service des titres. Notre effort va tendre à simplifier et à coordonner les méthodes de travail qui, jusqu'ici, différaient selon les Réseaux et les Compagnies et nous attendons de ces mesures, dès leur première année d'application, des économies appréciables.

.....

SECTION II - Contrôle et police des Chemins de fer

I.- Contrôle du Secrétariat d'Etat aux Communications.-

Une loi du 22 septembre 1942 a modifié l'organisation de l'Administration Centrale du Secrétariat d'Etat aux Communications. La Direction Générale des Transports a été supprimée et remplacée par deux directions nouvelles :

- d'une part, la Direction de l'Economie des Transports, chargée spécialement des questions d'exploitation commerciale, de tarifs et de coordination ;

- d'autre part, la Direction des Chemins de fer, à laquelle ressortissent notamment les Services du Contrôle Technique et celui de la Main-d'Oeuvre.

D'autre part, le Secrétariat d'Etat aux Communications a été, par décret du 18 novembre 1942, placé sous l'autorité du Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications.

II.- Police des Chemins de fer.-

Un décret du 22 mars 1942, portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées d'intérêt général et d'intérêt local, a remplacé le décret antérieur du 11 septembre 1939.

Les modifications que comporte ce nouveau décret ne portent pas sur le fond même de la réglementation. Elles ont essentiellement pour objet de l'adapter, sur certains points, aux variations survenues dans les conditions d'exploitation des voies ferrées, ainsi qu'aux dispositions nouvelles prises par le décret du 11 décembre 1940 portant réorganisation du Contrôle de l'Etat.

SECTION III - Conditions d'exploitation

En vertu des Prescriptions de la Convention d'Armistice, toutes les organisations de chemins de fer, en territoire occupé, sont restées, durant l'année 1942, à la disposition du Chef Allemand des Transports. D'autre part, à la suite des événements de novembre 1942, diverses sujétions nouvelles nous ont été imposées en ce qui concerne les transports effectués pour le compte des Autorités Allemandes et Italiennes dans la zone non occupée.

Pour le surplus, les conditions d'exploitation sont demeurées, dans leur ensemble, ce qu'elles étaient en 1941. Seules, en dehors de la refonte de la législation des surtaxes locales temporaires, sont intervenues quelques dispositions nouvelles tendant :

- des unes, à aménager et à compléter les mesures destinées à pallier les difficultés rencontrées par notre Société pour faire face au trafic ;

- les autres, à assurer ou à aggraver la répression de vols et de fraudes de caractère plus spécialement répréhensible en cette période de pénurie des moyens de transports.

II.- Aménagement des modalités d'exécution du service.-

A.- Les nécessités de l'économie, tout d'abord, ont amené M. le Secrétaire d'Etat aux Communications à revenir, en certains points, sur les facilités qui nous avaient été données tant du point de vue de l'obligation de transports que des délais de livraison.

La S.N.C.F., en vertu de l'arrêté du 24 mai 1941 dont nous avons rendu compte, est dispensée d'assurer les transports

par wagons complets pour lesquels la distance courte entre la zone expéditrice et la zone destinataire est inférieure à 25 km, lorsque ces transports peuvent être normalement assurés dans des conditions satisfaisantes par les moyens routiers. Un arrêté du 30 juin 1942 a légèrement modifié ces dispositions et précisé qu'elles ne sont pas applicables :

- aux marchandises bénéficiant d'une priorité lorsqu'il est attesté que l'expédition ne peut être acheminée par aucun ^{autre} moyen de transport ;

- à certains des transports faisant l'objet d'une mention spéciale dans les programmes mensuels de priorité ;

- aux transports expédiés d'un embranchement particulier ou d'une voie de quai à destination d'un embranchement particulier ou d'une voie de quai, ainsi qu'aux transports effectués dans des wagons de particuliers.

D'autre part, un arrêté du 22 juin 1942 a supprimé, pour la période 1er juillet-15 septembre 1942, l'application des délais supplémentaires de livraison prévus par l'arrêté du 25 novembre 1940, en ce qui concerne les expéditions taxées aux prix et conditions du tarif à vitesse unique pour le transport des animaux vivants, et du tarif G.V. 3 pour le transport des denrées.

B. - Par contre, la recherche d'une utilisation toujours meilleure du matériel a conduit à édicter les nouvelles prescriptions ci-après.

En premier lieu, un arrêté du 15 janvier 1942, pris en application de la loi du 12 novembre 1941, a fait obligation à toute personne ou société qui possédait ou avait à sa disposition, le 1er janvier 1942, des wagons réservoirs ou métalliques susceptibles d'être utilisés pour le transport des boissons, et principalement du vin, d'en faire la déclaration, nonobstant toute déclaration antérieure.

En outre, aux termes d'un arrêté du 27 juillet 1942 - qui a été ultérieurement abrogé et remplacé par l'arrêté du

ler avril 1943 actuellement en vigueur - la circulation de certaines denrées et produits alimentaires périssables a été interdite autrement qu'en véhicules routiers, wagons ou cadres isothermes, réfrigérants ou frigorifiques. Des instructions ministérielles prises dans le cadre de cet arrêté ont défini les denrées et produits auxquels s'applique cette interdiction, ainsi que la distance minimum et les périodes de l'année, en principe les périodes de chaleur, pour lesquelles elle joue obligatoirement.

C.- Enfin, en vue de diminuer les risques de perte et d'assurer en même temps un contrôle plus serré des expéditions, une loi du 22 octobre 1942 a imposé l'obligation d'apposer sur tous les colis non accompagnés une étiquette comportant la mention du nom et de l'adresse de l'expéditeur et du destinataire. D'autre part, le transporteur est habilité à demander à tout expéditeur de colis justification de son identité ; en cas de refus, le colis n'est pas accepté.

II.- Répression spéciale de vols et de fraudes.-

A.- L'ampleur prise par les vols de colis ou objets adressés ou destinés aux prisonniers de guerre appelait des mesures de répression sévères.

Une loi du 14 avril 1942 prévoit que tous vols ou tentatives de vols de cette nature sont déférés au Tribunal spécial créé par la loi du 24 avril 1941 et punis de la peine des travaux forcés à temps. Elle précise, d'autre part, que si le vol ou la tentative de vol a été commis par un individu qui, par ses fonctions, contribue à quelque titre que ce soit au transport, la peine des travaux forcés à perpétuité sera prononcée.

E.- Les trafics clandestins auxquels donnent lieu les titres de transports sont désormais l'objet de sanctions particulières. Un arrêté du 11 février 1942 a interdit la revente de

ces titres au-dessus des prix résultant de l'application des tarifs homologués, ainsi que celle des bulletins de location de places, couchettes, places de wagons-lits et de voitures salon Pullman. Est également interdite la vente des fiches d'inscription préalable pour l'admission dans les trains de voyageurs. Toute contravention à ces dispositions est passible des amendes prévues par l'article 31 de la loi du 15 juillet 1845.

Une loi du 12 septembre 1942, complétant le décret-loi du 30 octobre 1935 relatif à la répression des fausses déclarations en matière de transport de marchandises, a étendu, d'autre part, les mêmes peines d'amendes aux fausses déclarations faites en cas de bagages perdus.

C.- Enfin, une loi du 31 décembre 1942 a édicté des peines d'emprisonnement et d'amende contre tout expéditeur qui utilise ou tente d'utiliser un wagon sans y avoir été autorisé par l'Administration de Chemins de fer intéressée ou qui, ayant demandé et obtenu un wagon pour un transport bénéficiant de priorité, l'utilise ou tente de l'utiliser pour effectuer le transport de marchandises autres que celles ayant fait l'objet de la demande.

III.- Nouveau régime des surtaxes locales temporaires.-

Une loi du 15 septembre 1942 est venue réagir contre les abus auxquels a pu donner lieu dans le passé le régime des surtaxes locales temporaires, tel qu'il résultait de la loi du 26 octobre 1897 et de celles qui, depuis lors, étaient intervenues en la matière.

La réforme tend, d'abord et avant tout, à limiter strictement le champ d'application des surtaxes aux divers points de vue ci-après :

- celles-ci ne peuvent plus gager que les travaux concernant la création, la transformation ou l'amélioration des gares, stations, haltes, points d'arrêts, garages de pleine voie et leurs dépendances ; encore les travaux ainsi limitativement désignés ne sont-ils susceptibles d'être pris en considération qu'à la double condition de présenter un intérêt direct et certain pour les usagers et que le transporteur ne soit pas tenu, par la loi ou son cahier des charges, de les exécuter pour satisfaire aux besoins du trafic ;

- les surtaxes qui, jusqu'ici, pouvaient être appliquées soit aux voyageurs et aux marchandises en provenance ou à destination de l'établissement intéressé, soit à l'une seulement de ces catégories sont limitées désormais aux seuls éléments du trafic, voyageurs ou marchandises, susceptibles de profiter de la réalisation des installations projetées ;

- la durée maximum de perception est ramenée de 50 à 30 ans ; cette perception doit, au surplus, cesser de plein droit dès qu'ont été recueillies les sommes suffisantes pour assurer l'amortissement des emprunts ou allocations qui l'ont motivée.

D'autre part, la loi nouvelle simplifie et accélère la procédure, abrégeant notamment les formalités préalables de consultation et les délais de publicité.

Enfin, elle précise et complète certaines des dispositions de la réglementation antérieure. C'est ainsi, en particulier, qu'elle habilite désormais tous les établissements publics à contracter des emprunts ou à verser des allocations gagées par des surtaxes dans les mêmes conditions que les départements, les communes et les Chambres de Commerce. Elle impose, d'autre part, l'obligation de prévoir en tout état de cause le remboursement anticipé des surtaxes.

.....

CHAPITRE II

CONSISTANCE DU RESEAU ET EXPLOITATIONS DIVERSES



SECTION I.- Lignes exploitées en 1942



I.- Au 31 décembre 1941, la S.N.C.F. exploitait directement 39.567 km de lignes, dont 26.310 ouvertes au service des voyageurs et des marchandises et 13.257 ouvertes au service des marchandises et partiellement au service des voyageurs.

Au 31 décembre 1942, la longueur des lignes exploitées était de 39.236 km dont :

- 26.138 km ouverts au service complet voyageurs et marchandises ;

- 13.098 km ouverts au service marchandises et partiellement seulement au service des voyageurs.

Ces chiffres ne font état ni des lignes dont les Autorités allemandes ont conservé l'exploitation, ni des lignes dont la destruction n'a pas encore permis la remise en service.

D'autre part, la longueur des lignes comportant la traction électrique, qui était de 3.387 km au 31 décembre 1941, est demeurée inchangée.

II.- Nous vous avons rendu compte de divers déclassements de lignes qu'avaient prononcés deux lois en date du 30 novembre 1941, l'une pour la zone occupée, l'autre pour la zone non occupée.

Une loi du 24 août 1942 a rapporté le déclassement de la section de ligne d'Albi à St-Juéry qui avait été comprise à tort dans la liste de celles ayant fait l'objet de la seconde de

trésorerie de l.M., nous avons décaissé en 1942, au titre de nos participations, 10.726.790 fr.

§ 1^{er} - Variations du portefeuille

I. - Participations nouvelles.

Ainsi que nous l'avons exposé dans notre précédent Rapport, la loi du 14 septembre 1941 a prescrit le regroupement de l'ensemble des lignes et postes d'interconnexions à 220 kv au sein de trois grandes Sociétés réunissant respectivement les installations comprises dans les Régions Nord, Ouest et Est de la France.

II

Trois sociétés d'études ont été immédiatement créées en vue de préparer la mise en oeuvre de ce programme dans chacun des secteurs : S.E.T.E.R.N. - S.E.T.E.R.O. - S.E.T.E.R.E. Un arrêté du 10 avril 1942 a fixé la répartition des lignes et postes. Mais il est apparu que leur apport ou leur cession ne pourrait être obtenu dans le délai fixé par la loi. Aussi, en première étape, les sociétés définitives ont-elles été créées seulement en numéraire. A la date prévue, elles ont pris le contrôle de l'exploitation des ouvrages, en même temps que, d'ores et déjà, elles assurent en principe ~~xxxxxxxxxxxx~~ l'exécution des travaux nouveaux.

Les installations de la S.N.C.F., ainsi que la plupart de celles dont les sociétés auxquelles elle participe sont les concessionnaires, se trouvent comprises dans le secteur Ouest. Aussi, avons-nous souscrit, dès 1941, 7 actions de la société d'études chargée de ce secteur, S.E.T.E.R.O.

En septembre 1942, nous sommes devenus actionnaires de la Société définitive constituée au capital de 120 M. par transformation de la Société d'études, sous le nom de Société de Transport d'Energie de la Région Ouest (S.T.E.R.O.). 27,99 %

du capital, part correspondant au coefficient d'influence auquel nous donne le droit de prétendre notre activité, nous ont été attribués, soit, y compris les 7 actions déjà souscrites, 33.599 actions d'un montant nominal de 1.000 fr. Cette participation, de..... 33.599.000 fr et libérée seulement d'un quart à l'origine, a été imputée au compte d'établissement.

D'autre part, bien que ne bénéficiant d'aucune concession dans le secteur Est, nous sommes directement intéressés, au titre de l'électrification de notre artère Paris-Lyon, par l'activité dévolue à la Société de Transport d'Energie de la Région Est (S.T.E.R.E.). Nous avons, en conséquence, souscrit 800 actions de 1.000 fr de cette Société, soit 4 % du capital, correspondant à un engagement en nominal de..... 800.000 fr. Cette participation, libérée, comme la précédente, d'un quart à l'origine, a été imputée également au compte d'établissement.

II.- Reprises de participations des Compagnies.-

Comme nous y autorisait l'article 44 de la Convention du 31 août 1937, nous avons poursuivi, en 1942, l'examen des participations détenues par les Compagnies au titre de leurs domaines privés.

Les décisions auxquelles nous a conduit cet examen concernent, d'abord, diverses sociétés dont l'activité intéresse le logement de notre personnel. Les participations que nous avons reprises à ce titre - toutes à leur valeur nominale - sont les suivantes :

- Société de Crédit Immobilier de l'Arrondissement de Reims = 600 actions de 100 fr libérées d'un quart, appartenant à la Compagnie de l'Est, soit..... 15.000 fr
- Société Centrale de Crédit Immobilier = 800 actions de 500 fr libérées d'un quart, appartenant à la Compagnie du P.L.M., soit..... 100.000 fr

.....

- Société de Crédit Immobilier de l'Ile de France = 300 actions de 100 fr entièrement libérées, appartenant aux Compagnies de l'Est et du Nord, soit..... 30.000 fr

Notre influence dans les deux dernières de ces Sociétés, dont nous étions déjà actionnaires, a été d'autant accrue. Nous avons imputé l'ensemble de ces dépenses au compte d'établissement.

D'autre part, nous avons racheté au pair :

- 250 actions de 500 fr entièrement libérées de la Maison des Polytechniciens, appartenant aux Compagnies de l'Est, du Midi, du Nord, du P.L.M. et du P.O., soit..... 125.000 fr

- 10 actions de 500 fr entièrement libérées de la Société de la Foire Internationale de Lyon, appartenant à la Compagnie du P.L.M., soit.... 5.000 fr

L'intérêt que nous devons attacher à la formation des cadres du chemin de fer justifie l'opération à laquelle nous avons procédé en ce qui concerne la première de ces Sociétés. Quant à la seconde, notre exploitation bénéficie largement de son activité. Toutefois, ni l'une ni l'autre de ces participations nouvelles ne représente une plus-value d'actif réelle. Aussi, avons-nous estimé devoir amortir immédiatement la dépense sur notre compte d'exploitation.

III.- Modifications de participations antérieures.-

A.- Nous avons accru nos participations dans deux Sociétés.

D'abord, la liquidation de l'Union des Consommateurs de Carburants Liquides ayant rendu disponibles 261 actions de la Société "Les Consommateurs de Pétrole", nous avons racheté 8 nouvelles actions de cette Société au prix unitaire de 600 fr. La dépense, de..... 4.800 fr, a été imputée au compte d'établissement.

D'autre part, l'Union des Producteurs d'Electricité des Pyrénées Occidentales a prélevé sur le produit des ventes d'énergie effectuées pour notre compte en 1942 une somme de 747.256 fr

- le dernier quart de la somme de 5 M. souscrite en 1939 au capital de la Société de Transport d'Energie Rouergue-Auvergne (T.E.R.A.)..... 1.250.000 fr
- le dernier quart de la somme de 2.400.000 fr souscrite en 1939 au capital de la Société pour le Transport de l'Energie Electrique du Massif Central (T.E.M.A.C.)..... 600.000 fr
- le dernier quart de la participation de 497.500 fr souscrite par la Compagnie du Midi et rachetée par la S.N.C.F. en 1940 au capital de l'Union des Producteurs d'Electricité des Pyrénées-Occidentales (U.P.E.P.O.)..... 124.375 fr

D'autre part, la liquidation de la Compagnie Air-Orient a été définitivement prononcée en octobre 1942 et il en est résulté un boni de 0 fr 75 par action. Au titre des 20.542 actions Air-France qui nous ont été attribuées en échange de 32.000 actions de la Compagnie Air-Orient anciennement détenues par la Compagnie du P.L.M., nous avons encaissé..... 24.000 fr

Enfin, après deux remboursements de 110 fr et de 25 fr par action, le capital restant engagé par la S.N.C.F. dans la Société Auxiliaire des Transports de l'Ouest et du Sud-Ouest, en liquidation depuis 1937, s'élevait encore en septembre 1942 à 3.840.000 fr. L'actif net à cette date ne permettant pas d'escompter un reliquat supérieur à 15 fr 05 par titre, soit, au total, pour ce qui nous concerne, 720.800 fr, nous avons décidé d'amortir sans plus tarder sur notre compte d'exploitation la perte que nous aurons finalement à supporter, à concurrence d'un montant provisionnel de..... 3.000.000 fr

II.- Avances et ouvertures de crédit.-

En vue de l'achèvement de son programme de construction en cours, T.E.M.A.C. a demandé à ses actionnaires une avance de 35 M. La S.N.C.F. a accepté de contribuer à cette avance pour 3.500.000 fr, part correspondant à la fraction de capital détenu par elle. En fait, nous n'avons versé que..... 1.000.000 fr.

D'autre part, en tant qu'Administrateur de S.E.T.E.R.O., nous avons participé à l'avance demandée par cette Société pour

Cette somme est venue augmenter d'autant notre part dans le capital de l'Association en Participation pour la Gestion de la Répartition Réservée d'U.P.E.P.O. Conformément à la décision ministérielle du 11 mai 1936, cette somme a été inscrite en dépense au compte d'établissement.

B.- Par contre, la valeur de notre portefeuille a enregistré les diminutions suivantes.

En premier lieu, les opérations de fusion des sociétés d'automobiles et des sociétés d'habitations auxquelles nous avons procédé en 1941 ont eu pour effet de ramener le capital de ces filiales de 50.350.000 fr à 14.091.000 fr pour la Société de Contrôle et d'Exploitation de Transports Auxiliaires, et de 32.000.000 fr à 27.380.000 fr pour la Société Immobilière des Chemins de fer Français. De ce fait, le montant de nos participations a été réduit de..... 35.680.000 fr

Par ailleurs, la Société d'H.B.M. de Choisy-le-Roi a procédé à la réduction de son capital par annulation de 500 actions de 1.000 fr émises avec prime en 1932 en vue de l'exécution d'un projet depuis lors définitivement abandonné. Notre Caisse des Retraites avait souscrit 455 de ces actions partiellement libérées. Son compte a été crédité des 159.250 fr qu'elle avait versés. Mais elle a racheté au pair 125 actions anciennes, également de 1.000 fr, représentant un versement nouveau de 125.000 fr. Le montant nominal de sa participation s'est donc trouvé diminué de..... 330.000 fr

§ 2.- Mouvements de fonds divers et avances

I.- Versements sur souscriptions et liquidations.-

Nous avons effectué, en 1942, les versements ci-après afférents à la partie restant à libérer sur des souscriptions antérieurement consenties :

.....

été amenée à abandonner le siège qu'elle détenait au Conseil de l'Union Hydro-Electrique (U.H.E.) et à demander l'attribution de celui-ci à l'un de ses représentants à titre personnel.

.....

permettre son fonctionnement, ainsi qu'à celle sollicitée par T.E.M.A.C. et destinée à faire face aux dépenses engagées, pour le compte de la future Société S.T.E.R.O., en vue des études et de la réalisation de la nouvelle ligne à 220 kv Le Breuil-Région Parisienne. Les sommes que nous avons versées à l'un et à l'autre de ces titres - 55.000 fr et 800.000 fr - nous ont été remboursées.

Ajoutons que ni la S.T.E.F. ni la S.C.E.T.A. n'ont encore eu recours aux ouvertures de crédit que nous leur avons consenties. Nous rappellerons donc seulement pour mémoire que, sur nos fonds de trésorerie, nous avons mis à la disposition :

- de la S.T.E.F., successivement 12 M. et 10 M. destinés à assurer le financement de la construction des entrepôts frigorifiques de Perpignan et de Caen ;

- de la S.C.E.T.A., 50 M. devant lui assurer le complément de ressources dont, au début de 1942, elle prévoyait avoir besoin pour faire face à la réalisation de son programme d'équipement en véhicules électriques.

§ 3.- Représentation dans les Conseils

La S.N.C.F. détenait, à fin 1941, 8 mandats d'Administrateurs en qualité de personne morale, maximum pouvant être attribué à une même personne, aux termes de la loi du 16 novembre 1940.

Deux autres sièges, ne comptant d'ailleurs que pour un seul en application de l'article 4 de la loi du 14 septembre 1941, lui ont été offerts, en 1942, respectivement dans le Conseil de S.T.E.R.O. et dans celui de S.T.E.R.E. L'un et l'autre de ces postes ne pouvant, en raison du caractère particulier des Sociétés en cause, être attribué qu'à elle-même, la S.N.C.F. a

a conduits à redresser nos recettes et à y ajouter une somme de 97 M. qui aurait dû y figurer au titre des exercices 1938 à 1941. En définitive, la recette globale portée cette année dans nos comptes s'élève ainsi à 376,8 M.

Le système des carnets de bons a été substitué, le 1er janvier 1942, à la plupart des cartes de circulation délivrées précédemment au personnel des P.T.T.

B.- Secrétariats d'Etat à la Guerre, à la Marine et à l'Aviation.- Les transports ordinaires relevant des Secrétariats d'Etat à la Guerre, à la Marine et à l'Aviation ont été effectués, en 1942 comme en 1941, aux conditions du régime du temps de paix.

Un forfait est intervenu pour régler le transport des prisonniers de guerre rapatriés en 1941. Les pourparlers sont en cours pour le règlement des transports de prisonniers rapatriés en 1942 et des militaires et marins démobilisés de l'armée d'armistice rejoignant leurs foyers.

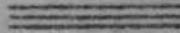
C.- Autres Administrations.- Les négociations se poursuivent avec le Ministère de l'Economie Nationale et des Finances en vue de la conclusion d'une nouvelle Convention répondant aux clauses de l'article 29 de notre Cahier des Charges.

D'autre part, à la suite de la dénonciation, à la date du 31 décembre 1941, des traités particuliers en vigueur en ce qui concerne les facilités de circulation accordées aux ressortissants de diverses Administrations publiques, celles-ci ont été amenées à passer, dans le cadre des mêmes dispositions, de nouvelles conventions avec votre Société. La plupart de celles qui ont été signées en 1942 comportent l'application des tarifs commerciaux, et plus généralement des prix des tarifs généraux applicables aux voyageurs. Nous n'avons maintenu que les réductions présentant un intérêt commercial et pour lesquelles nous pouvons envisager, sous forme d'atténuation de dépenses, une compensation suffisante.

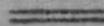
.....

CHAPITRE III

RELATIONS AVEC LES SERVICES PUBLICS ET LES AUTRES MOYENS DE TRANSPORTS



SECTION I - Services Publics



Comme les années précédentes, nous nous sommes attachés à régler, dans le cadre des dispositions du décret-loi et de la Convention du 31 août 1937 et de notre cahier des charges, les conditions spéciales d'exécution, de rémunération et de paiement des transports effectués tant pour le compte des Administrations publiques que pour celui des Autorités d'occupation.

I.- Transports pour le compte des administrations publiques.-

A.- Secrétariat d'Etat aux Communications (P.T.T.).- Nous n'avons inscrit dans nos recettes afférentes à l'exercice 1941, au titre des articles 14 du décret-loi et 20 de la Convention du 31 août 1937, que la somme de 294,5 M. réellement encaissée avant l'arrêté des comptes.

Lors de l'établissement de notre budget, nous avons évalué à 275 M. la redevance à attendre des P.T.T. en 1942. Les résultats ont confirmé ces prévisions et les encaissements effectués à ce titre s'élèvent à un montant de 279,8 M. Cette somme comprend, à concurrence de 2,5 M., le reliquat qui nous était encore dû pour les transports de 1941.

D'autre part, la modification apportée au mode d'imputation comptable des redevances versées par la S.N.C.F. aux P.T.T. pour l'usage et l'entretien des lignes de télécommunication nous

nous ont été imposées. Mais aucun accord n'a encore été réalisé en ce qui concerne le dédommagement auquel doit donner lieu, à notre profit, la valeur de ces cessions.

Pour le surplus, la question du règlement des prestations diverses de travaux et de matières est toujours en suspens.

SECTION II.- Chemins de fer

I.- Chemin de fer de la Méditerranée-au Niger.-

Dans la mesure où le permettaient nos disponibilités, nous avons maintenu jusqu'en novembre notre contribution à l'équipement et à l'exploitation du chemin de fer de la Méditerranée au Niger.

Un accord provisoire avait été conclu avec ce réseau définissant, sur des bases analogues à celles qui avaient déjà été retenues pour les Chemins de fer Algériens et Marocains, les conditions dans lesquelles la S.N.C.F. acceptait de lui apporter son concours technique et administratif moyennant versement d'une redevance annuelle forfaitaire.

D'autre part, nous avons continué, pour répondre à ses besoins les plus urgents en matériel, à lui céder un certain nombre de locomotives. Les modalités de ces cessions ont été arrêtées d'un commun accord, mais les événements n'ont pas permis au Méditerranée-Niger de se libérer entièrement de sa dette. Nous avons demandé au Trésor de nous rembourser les sommes restant dues.

II.- Sections de lignes franchissant la frontière belge.-

D'une manière générale, les relations entre la S.N.C.F. et la Société Nationale des Chemins de fer belges (S.N.C.F.B.) pour l'exploitation des lignes qui franchissent la frontière

II.- Transports pour le compte des Autorités d'occupation et prestations diverses.-

A.- Les transports exécutés pour le compte des Autorités allemandes, en zone occupée, continuent à donner lieu à des versements dont le montant est fixé en dehors de toute intervention de notre part. Nous avons enregistré une augmentation de ces versements, correspondant, dans une certaine mesure, à la hausse de nos prix de revient ; toutefois, ils ne représentent encore qu'une partie de la valeur des services rendus.

D'autre part, nous n'avons encore encaissé aucune recette pour les transports allemands et italiens effectués, depuis le mois de novembre, dans la zone non occupée. Une Convention fixant les tarifs à appliquer à ces transports a été récemment signée avec les Autorités italiennes. Nous n'avons pas encore été informés de la décision des Autorités allemandes.

B.- Un accord est intervenu avec la Reichsbahn, pour fixer à 125 M. de Reichsmark le montant des sommes devant nous être versées au titre de la privation de jouissance et des frais de réparation du matériel maintenu en dehors du territoire depuis l'armistice jusqu'au 31 juillet 1942. Mais cet accord n'a pas encore été ratifié par les Autorités allemandes et, de ce chef, nous n'avons enregistré à ce jour aucun paiement.

Les négociations engagées à l'effet de déterminer les bases de la redevance qui nous est due, au même titre, à partir du 1er août 1942 ont permis d'élaborer trois projets de conventions concernant respectivement les voitures à voyageurs et fourgons à bagages, les locomotives et les wagons à marchandises. Ces projets de conventions ont été soumis à l'agrément du Gouvernement allemand.

C.- Nous sommes forfaitairement remboursés des frais correspondant aux déposes de voies et de matériels de voie qui

SECTION III- Autres moyens de transport

Aucune modification importante n'a été apportée, en 1942, au régime de la coordination des divers moyens de transport. Dans le cadre des règles que nous avons décrites dans nos précédents Rapports, ceux-ci se sont seulement attachés à maintenir entre eux la plus étroite collaboration en vue d'assurer la satisfaction des besoins essentiels dans les meilleures conditions d'efficacité et de rendement.

I.- Coordination rail-route.-

A.- Transports routiers de voyageurs et de marchandises.-

Pendant les premiers mois de l'année, les services routiers de voyageurs ont pu être maintenus avec leur consistance de fin 1941. Mais la pénurie toujours croissante des pneumatiques et des lubrifiants a amené le Secrétariat d'Etat aux Communications à prescrire, par une circulaire du 3 août 1942, une réduction de l'ordre de 25 % de l'ensemble des parcours.

En ce qui concerne les transports de marchandises, des dispositions de ce genre ont été prises.

Tout d'abord, un arrêté du 23 juin 1942, pris en application des dispositions de la loi du 21 octobre 1940 modifiant la législation sur les prix, a fixé les limites que ne sauraient dépasser sur l'ensemble du territoire les prix des transports routiers. Ces prix limites visent séparément les locations de véhicules, les transports de lots et le camionnage.

D'autre part, par décision du 14 décembre 1942, le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications a autorisé spécialement la constitution d'un parc de 400 camions équipés au gazogène et d'une charge utile au moins égale à 10 T. pour l'exécution de plans de transports à grande

sont régies par le principe de la réciprocité des prestations : chaque Société exploite ses lignes jusqu'à la frontière et les parcours qu'une Société effectue sur les lignes de l'autre rentrent dans les comptes de compensation des matériaux.

Seules trois lignes faisaient exception à cette règle, le régime applicable à chacune d'elles faisant l'objet de dispositions spéciales découlant soit de traités internationaux, soit d'arrangements entre les administrations intéressées :

- la ligne d'Hazebrouck à Poperinghe, dont le tronçon français, appartenant à l'Etat français, était exploité par la S.N.C.F.B. ;

- les lignes de Lille à Comines et de Tourcoing à Menin, dites prolongements belges, dont les tronçons belges étaient exploités, avant le 1er janvier 1938, par la Compagnie du Nord et, depuis cette date, par la S.N.C.F. agissant pour le compte de cette Compagnie ;

- la ligne de Givet à la frontière vers Charleroi, dont le tronçon français, concédé à la Compagnie de l'Est, était exploité par les chemins de fer belges.

Déjà, en septembre 1938, la S.N.C.F.B. avait demandé la révision du statut de la ligne d'Hazebrouck à Poperinghe, dont les résultats s'avéraient déficitaires, et la reprise de cette ligne par la S.N.C.F. Les négociations, interrompues par la guerre, ont été reprises en 1941 et, avec l'accord du Secrétariat d'Etat aux Communications, elles ont finalement abouti à la signature, le 16 novembre 1942, d'une convention commune aux trois lignes franchissant la frontière.

Cette convention met fin à l'interpénétration des exploitations en territoire étranger, chacune des Sociétés, S.N.C.F. et S.N.C.F.B., se voyant transférer la gestion des lignes qui se trouvent sur son territoire. L'origine d'application de ces dispositions a été reportée rétroactivement au 1er octobre 1939. Les répercussions financières de la réforme sont pratiquement négligeables pour la S.N.C.F.

de 1.110.000 km, dont plus de 85 % à charge. Ils ont effectué plus de 4.000 transports représentant un tonnage global de près de 37.600 T. et un tonnage moyen par transport de 9 à 10 T.

II.- Coordination rail-eau.-

La remise en état des voies navigables, les réparations effectuées sur un millier de bateaux sinistrés en 1940, ainsi que les mesures prises par l'Office National de la Navigation dans le cadre de la loi du 22 mars 1941 ont permis à la navigation intérieure de transporter, en 1942, un trafic supérieur de 30 % environ à celui de l'année précédente.

Ainsi, la batellerie apporte-t-elle, désormais, une aide efficace au chemin de fer pour l'exécution des transports de marchandises pondéreuses.

.....

distance. Il s'agit de transports de marchandises indispensables à la vie du Pays, en matière de ravitaillement notamment. Le maintien de ce parc en bon état de marche se révélerait comme particulièrement utile au cas où, pour une cause quelconque, les relations par fer viendraient à être interrompues sur des parcours importants.

B.- Réalisations de la S.N.C.F.-

Nous avons précédemment rendu compte des conventions que la S.N.C.F. a passées avec diverses entreprises en vue de l'organisation des transports combinés rail-route au moyen de remorques spéciales.

Les services réguliers que nous avons pu instituer ont été renforcés et complétés par la création de nouvelles relations, notamment dans le Nord et l'Est. En même temps, nous avons assoupli les conventions avec les entreprises, de telle manière que celles-ci n'aient pas à redouter de voir laisser entièrement à leur charge les conséquences financières d'une baisse éventuelle du trafic.

Par ailleurs, nous avons poursuivi les essais d'exploitation coordonnée de camions gros porteurs. Ces essais, d'ailleurs limités conformément au désir exprimé par le Secrétariat d'Etat aux Communications, ont donné satisfaction. Ils ont permis d'assurer dans de bonnes conditions des expéditions urgentes et prioritaires, soulageant d'autant le trafic ferroviaire. La S.N.C.F. n'a pas manqué, en outre, d'orienter l'activité des véhicules vers des transports dont la nature s'accomode mieux de l'acheminement par route que de l'acheminement par fer (liquides, marchandises fragiles, marchandises à enlever ou à laisser loin des gares) et, de ce chef également, des résultats intéressants ont été obtenus.

Les camions affrétés, au nombre de 23, d'une charge utile de 10 à 15 T., ont, au cours de l'année 1942, parcouru plus

DEUXIEME PARTIE

TRAVAUX NEUFS ET EXPLOITATION



CHAPITRE PREMIER

Commandes et travaux neufs



Nous avons poursuivi la mise en oeuvre des programmes de travaux et de commandes que nous avons établis au cours des derniers mois de 1941, traçant, pour une longue période, les investissements que nous devons prévoir en vue de maintenir les installations du chemin de fer au niveau des besoins du trafic que, dans une économie redevenue normale, il doit être appelé à assurer.

Mais les moyens limités qui nous ont été laissés ne nous ont permis de réaliser, au cours même de l'exercice, qu'une partie des projets que, dès 1942, nous nous proposons d'exécuter

SECTION I.- Programmes arrêtés en 1942



I.- Maintien des programmes antérieurs et réévaluation.

A.- Diversité des programmes.

Les 4 programmes élaborés en 1940-1941 demeurent aujourd'hui en cours d'exécution :

- d'une part, 3 programmes généraux entre lesquels se trouvait réparti l'ensemble des prévisions destinées à assurer l'évolution de l'outillage du chemin de fer, le Programme Quinquennal et le Programme Spécial d'Équipement, tous deux s'échelonnant sur cinq années et devant théoriquement être terminés en 1945-1946 - un deuxième Programme Quinquennal faisant suite aux programmes précédents et dont la réalisation se poursuivra, à partir de 1947, au titre du Plan d'Équipement National;

- d'autre part, un programme ordinaire de travaux complémentaires et de commandes de matériel, groupant, d'année en année des améliorations moins importantes.

Nous n'avons pas considéré, lors de la présentation de notre budget, qu'il y ait lieu de bouleverser ce cadre que nous léguent les errements suivis depuis l'Armistice. L'on doit, néanmoins, reconnaître - le programme ordinaire, qui correspond à des nécessités sans cesse renouvelées, mis à part - que la distinction ainsi conservée entre les deux programmes

quinquennaux et le programme spécial d'équipement est artificiel - et ne se justifie par aucune raison de fond. Aussi, retenant une suggestion formulée par le Commissaire du Gouvernement auprès de notre Conseil, avons-nous décidé de mettre à l'étude, en accord avec ses services, une réforme de ces programmes pour les années à venir. Cette réforme, bien entendu, tiendra compte des modalités particulières de financement applicables, en vertu de la Convention du 8 janvier / à une partie des dépenses du programme spécial d'équipement.

B. - Programmes généraux.

En raison même de leur nature, les 3 programmes d'ensemble ont été sensiblement maintenus dans leur contexte antérieur sans autres modifications que l'ajournement de quelques projets d'importance secondaire. Toutefois, nous en avons réévalué le montant pour tenir compte de la hausse des prix.

De 7.419,2 M., chiffre fixé par la loi du 31 décembre 1941, le programme quinquennal passe à 8.058 M. avec un engagement en principal de 7.277,9 M.

Pour le programme spécial d'équipement, la dépense totale malgré l'abandon de divers projets à concurrence de 209 M., est portée de 7.804 M., chiffre également fixé par la loi du 31 décembre 1941, à 9.040 M., soit une augmentation de 1.236 M. L'engagement en principal est de 8.103,8 M.

Le montant du deuxième Programme Quinquennal avait été arrêté, par décision ministérielle du 10 novembre 1941, à 14.110 M. Nous l'avons réévalué à 19.760 M., chiffre correspondant à un engagement en principal de 18.010 M. Mais, s'agissant d'un programme à lointaine échéance, la presque totalité des projets qu'il prévoit est présentement différée.

C.- Programme ordinaire.

Ainsi qu'il en est chaque année, le Programme Ordinaire, par contre, a été entièrement remis au point. Fixé par la loi du 31 décembre 1941 à 3.449 M., il sera, en 1943, de 3.674 M., avec un engagement de dépenses en principal de 3.279,6 M.

En réalité, défalcation faite des projets terminés ou différés et compte tenu des réévaluations pour hausses de prix, ce programme ne comporte que 502 M. de projets nouveaux se répartissant comme il suit :

- Matériel roulant neuf ¹⁹⁴¹ 86 M.
- Matériel roulant autre que neuf 32 M.
- Mobilier et outillage 30 M.
- Travaux complémentaires 201 M.
- Lignes nouvelles et divers 153 M.

Toutefois, à la rubrique des Travaux Complémentaires viennent s'ajouter 404,7 M. représentant le montant des dépenses effectuées par la Caisse des Retraites de la Compagnie P.L.M. en vue de la construction ^{pour} ~~aux~~ le compte de cette dernière d'immeubles destinés au logement du personnel. Ces immeubles ne constituent pas pour la Caisse des Retraites de la S.N.C.F., qui en a repris la charge, un investissement normal et, conformément à la solution suggérée par le Contrôle financier, nous avons décidé d'accord avec le Secrétariat d'Etat aux Communications, d'en transférer la valeur à notre compte d'établissement. L'opération sera réalisée au moyen d'un prêt d'égal montant consenti par la Caisse des Retraites à votre Société.

II.- Ensemble des engagements prévus au 31 décembre 1942.

Sous le bénéfice de certaines réserves dont il nous a fait part par dépêche du 15 avril 1943 et défalcation faite des projets d'ores et déjà terminés, ainsi que de ceux dont la mise en oeuvre ne pourra être envisagée qu'ultérieurement, le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications a accepté que nos engagements autorisés - en cours ou à souscrire en 1943 - soient fixés aux maxima suivants, frais généraux compris :

- Programme Quinquennal 5.317 M.
- Programme Spécial d'Equipement 6.126 M.
- 2ème Programme Quinquennal 1.188 M.
- Programme Ordinaire 4.078,7 M.

Sans doute, la faculté d'engagement qui nous est ainsi reconnue - au total16.769,7 M.

peut-elle apparaître d'une ampleur anormale eu égard aux possibilités de réalisation que les circonstances nous permettent de prévoir. Nous ne nous dissimulons pas que l'exécution de telles prévisions rencontrera en 1943 les plus sérieux obstacles.

Toutefois, il y a lieu de tenir compte de ce que les engagements nouveaux de 1943 n'interviennent dans ce chiffre que pour 7.126 M., soit 43,6%, et de ce que, d'autre part, les crédits de paiement sont réduits à 2.618MM.

En outre, il est certainement pour nous du plus haut intérêt de pouvoir disposer d'autorisations assez larges nous permettant de mettre à profit toutes les possibilités qui se présenteront, tant du point de vue des matières et de la main-d'oeuvre que du point de vue crédit.

Aussi bien, n'avons-nous retenu pour notre activité immédiate que les projets dont l'achèvement nous a paru le plus urgent, de surcroît, notre choix à ceux de ces projets que les Pouvoirs Publics et, en zone occupée, les autorités d'occupation, ont admis l'exécution.

SECTION II.- Réalisations et études en 1942

I. L'état d'avancement des commandes et travaux inscrits dans nos deux programmes était, au 31 décembre 1942, très variable pour chacun d'eux. D'une manière générale, nous enregistrons un retard important.

En ce qui concerne les engagements, les pourcentages de réalisation à cette date du 31 décembre 1942 étaient les suivants :

.....	- Programme ordinaire	49%
.....	- Programme Quinquennal	21%
.....	- Programme Spécial d'Equipement...	8%
.....	- 2ème Programme Quinquennal	1%

A la même date, d'autre part, sur un crédit de paiement total autorisé de 3.085 M., nous n'avons effectivement dépensé que 1.785 M.

Le tableau ci-après donne la situation effective, en fin d'exercice, des engagements et des dépenses brutes, frais généraux compris, pour chacun des programmes.

.....

	Engagements		Paiements		
	Crédits autorisés par la loi du 31/12/41 :	Engagements réalisés :	Crédits de paiement pour l'exercice :	Paiements réalisés dans l'exercice :	Paiements effectués depuis l'origine :
PROGRAMME ORDINAIRE					
Matériel roulant neuf	885	667	230	(1) 41	368
Matériel roulant autre que neuf : Mobilier et outillage, Matériel naval	939	667	262	71	267
	1.824	1.334	492	30	635
Travaux complémentaires	1.522	1.219	338	192	1.045
Lignes nouvelles et travaux divers	19	80	19	(1) 15	15
Dépenses diverses (Participations financières, art. 44 de la Convention, Dépenses de caractère social)	84	28	84	30	30
Approvisionnements	mémoire	414	mémoire	414	"
Total	3.449M.	3.075M.	933M.	651M.	1.695 M.
PROGRAMME QUINQUENNAL					
Matériel roulant neuf	3.340 ^M	1.607 ^M	747 ^M	471 ^M	682 ^M
Matériel roulant autre que neuf, mobilier et outillage	483	97	42	22	46
	3.823	1.704	789	493	928
Travaux complémentaires ...	3.375	1.174	545	303	575
Total	7.198	2.878	1.334	796	1.503
PROGRAMME SPECIAL D'EQUIPEMENT :					
Matériel roulant neuf	3.146	378	429	68	154
Mobilier et outillage	54	13	20	2	3
	3.200	391	449	70	157
Travaux complémentaires	4.217	1.122	355	258	449
Total	7.417	1.513	804	328	606
DEUXIEME PROGRAMME QUINQUENNAL :					
Matériel roulant neuf	372	"	2	"	"
Travaux complémentaires ...	468	10	12	10	10
Total	840	10	14	10	10
Ensemble des 4 programmes ..	18.904 M.	7.476 M.	3.085M.	(2) 1.785M.	3.814 M.

(1) Par suite d'une régularisation d'écritures, le compte est créditeur.

(2) Montant des dépenses brutes (sans tenir compte de la valeur initiale des démolitions) et déduction faite des participations des tiers. Les augmentations d'immobilisations figurant au relevé des dépenses d'établissement sont, au contraire, des dépenses nettes et les participations ne sont pas déduites.

II. - Les difficultés de tous ordres auxquelles s'était déjà heurtée l'activité des chantiers en 1941, se sont considérablement aggravées au cours de l'exercice. En particulier, la pénurie de matériaux et de main-d'œuvre a été telle que nous avons dû réserver la plus large partie de nos disponibilités à l'entretien courant, d'une importance vitale pour notre exploitation.

D'autre part, l'ordonnance allemande du 24 avril 1942 a eu pour effet d'arrêter de nombreux travaux, encore que nous ayons cherché à poursuivre ceux qui étaient en cours jusqu'à une phase raisonnable qu'il soit possible de remettre en œuvre ultérieurement. De son côté, le Gouvernement a décidé, en zone non occupée, la fermeture de divers chantiers.

Pratiquement, l'évolution de notre activité, dans le domaine des travaux proprement dits, peut être présentée comme il suit :

- tous nos moyens, en ce qui concerne les électrifications, ont été concentrés sur celle de la ligne Brive-Montauban; les autres projets (Paris-Lyon, Sète-Nîmes, Bordeaux-Montauban) n'ont pu être maintenus qu'au stade des études et des travaux préparatoires;

- en ce qui concerne les améliorations de circulation, les travaux des triplements d'Etampes-Orléans et de La Chapelle-en-Serval à Creil et ceux du doublement Niort-Poitiers, bien que gênés par l'insuffisance de main-d'œuvre, ont été poursuivis jusqu'à l'intervention de l'ordre d'arrêt;

- parmi les travaux des triages, ceux du Bourget ont été très largement avancés; ceux de Barberey, d'Achères, de Saint-Pierre-des-Corps et de Saincaize ont été poursuivis dans la mesure des possibilités et tant que les ordres d'arrêt ne les ont pas interrompus; à Courbessac et surtout à Toulouse, le travail a très ralenti;

- d'importants terrassements et travaux préparatoires ont

être exécutés en vue de la modernisation des Dépôts de Chalons, Chaumont, Nancy-Haillecourt, Pantin et Marseille-Blancarde; par ailleurs, les modifications du Dépôt de la Vilette ont été poussées assez activement;

- l'aménagement des grandes gares a été très ralenti, surtout par la pénurie de ciment; à Nantes, les travaux de la traversée de la ville sont maintenant complètement arrêtés;

- quant aux travaux d'installation de téléphone et de signalisation, ils n'ont pu être continués qu'à un rythme extrêmement lent, en raison de la pénurie de fils et de câbles.

Les réalisations ont été encore plus limitées en ce qui concerne le matériel. Nous n'avons passé, au cours de l'exercice, qu'une seule commande nouvelle concernant 15 locomotives à vapeur. D'autre part, les livraisons au titre de commandes antérieures n'ont porté que sur 54 locomotives à vapeur et 5 locomotives électriques, 12 tenders, 10 autorails dont 5 à gazogène et 3.641 wagons.

III..- Contraints, comme nous venons de le dire, de limiter leur champ d'action pour le présent, nos Services techniques ont mis au premier plan de leurs préoccupations la mise au point de nos programmes d'avenir.

Nous avons procédé et nous continuerons à procéder à l'étude de prototypes, compte tenu des progrès de la technique et en fonction des besoins que nous estimons devoir être, après la guerre, ceux de notre trafic. La réalisation de ces prototypes nous permettra, dès que les circonstances en donneront la possibilité, d'effectuer des commandes en série d'un matériel éprouvé.

Dans le même ordre d'idées, et à la demande du Secrétaire d'Etat aux Communications, nous avons dressé le programme technique d'évolution de notre parc moteur au cours des 10 années

à venir, en précisant dès maintenant les caractéristiques du matériel que nous comptons faire construire.

En même temps, nous avons établi le projet d'une remise en état de nos lignes, tâche comportant la réalisation de 14.400 km de parcours pouvant admettre au moins la charge de plus de 20 T. par essieu, les artères principales pouvant même supporter une charge de 23 T.

SECTION III - Fonds de renouvellement des
installations et du matériel
(Annexe III)

L'article 23 de la Convention du 31 août 1937 dispose que les dépenses complémentaires de premier établissement, de matériel roulant, de mobilier et d'outillage et les dépenses rattachées sont couvertes, dans la mesure fixée par le Conseil d'Administration, par les ressources du "Fonds de renouvellement des installations et du matériel" institué par l'article 23.

Mais l'Avenant du 4 mars 1942 à la Convention du 9 septembre 1939 a modifié, pour la durée des hostilités, dans les conditions que nous avons rappelées dans la première partie de ce rapport, les modalités de dotation de ce fonds et d'emploi de ses ressources.

I.- Dotation pour l'exercice 1942.

La dotation du fonds de renouvellement, en l'état actuel du statut de ce dernier, se compose de deux éléments.

Le premier est égal à 20% des dépenses complémentaires de premier établissement proprement dites (installations et

matériel) à l'exclusion de celles concernant le remplacement et la transformation du matériel roulant, du mobilier et de l'outillage, soit, pour 1942 159.585.672 fr 5

Le second élément constitue une annuité de renouvellement du matériel, du mobilier et de l'outillage calculée, comme nous l'avons dit, à partir d'une annuité de base de 1.900 M., correspondant aux prix d'août 1939 et au trafic des 12 mois ayant précédé l'ouverture des hostilités. Pour 1942, le coefficient de trafic à appliquer à cette annuité ressortant à $\frac{65.550}{56.000}$ et le coefficient de variation de prix à 1,65, le montant de l'annuité normale serait de 3.670.200.000 fr; mais 50% seulement de cette annuité est à inscrire au fonds, soit 1.835.100.000 fr. A cette somme doit être ajoutée, pour tenir compte de la variation des prix, la réévaluation du solde non employé de la dotation de 1941, soit 34.872.291 fr. De telle sorte que le montant global du 2ème élément s'élève, en définitive, à 1.869.972.291 fr

Au total, la dotation du fonds, pour 1942, est de 2.029.557.963 fr 5

II.- Disponibilités au 31 décembre 1942.

A cette dotation nouvelle s'ajoute le montant disponible au 31 décembre 1941, soit 645.611.407^f 9

D'autre part, aux termes de l'Avenant du 4 mars 1942, le fonds de renouvellement doit recevoir à son débit la valeur en écritures des installations et du matériel supprimés, sous déduction de la valeur de liquidation des vieilles matières ou de rempli des matériaux utilisables.

La valeur en écritures des installations supprimées est de 136.569.726^f 6

Celle du matériel réformé est de 78.156.532^f 9

Total 215.156.259^f 5

La valeur des matières et matériaux récupérés provenant

des installations supprimées est de 47.823.453 F

La valeur correspondante provenant

du matériel reformé est de 96.080.523 F

Total 143.913.977 F

Le montant net du débit à imputer au fonds est ainsi

de 71.842.281 F

Compte tenu de cette imputation, les disponibilités du

fonds au 31 décembre 1942 ressortent à :

- 1er élément 175.940.296 F

- 2ème élément 2.427.986.793 F

Soit au total 2.603.927.089 F

III.- Emploi des ressources.

Le 1er élément au fonds de renouvellement doit être

affecté à la couverture du cinquième des dépenses de travaux

complémentaires et d'exploitation du Programme Spécial d'Equi-

pement, soit 51.371.521 F

Par application des dispositions de l'article 28 de la

Convention du 31 août 1937, le Conseil d'Administration a déci-

de :

- de consacrer le reliquat des disponibilités du 1er élément

soit 124.568.775 F

à la couverture d'une partie des dépenses de travaux complémentaires

et de matériel électrique autre que de renouvellement (Pro-

gramme Ordinaire et Plan quinquennal) ;

- de prélever sur le 2ème élément les sommes nécessaires pour

couvrir les dépenses de remplacement et de transformation du

matériel, du mobilier et de l'outillage, soit .. 478.269.892 F

Dans ces conditions, le montant disponible du fonds,

provenant uniquement du deuxième élément, s'élève, au 31 décembre 1942, à 1.949.716.900^f2

Cette somme sera reportée sur l'exercice 1943 pour être affectée aux dépenses de remplacement du matériel, du mobilier et de l'outillage dans les conditions prévues par l'Avenant du 4 mars 1942.

.....

CHAPITRE II

EXPLOITATION ET FONCTIONNEMENT DU SERVICE



SECTION I.- Caractéristiques générales de l'exercice



Les mêmes données générales que celles que nous avons soulignées pour 1941 situent notre activité en 1942 dans son cadre technique:

- des sujétions exceptionnelles ont continué à entraver la gestion ferroviaire;
- dans le même temps, le trafic est demeuré très important et, malgré les nouvelles mesures que nous avons adoptées, nous n'avons assuré qu'un service réduit, dans des conditions insuffisantes.

Sans doute, dès le mois de juillet, la reconstruction du Réseau était-elle pratiquement achevée et avons-nous enregistré, au cours de l'exercice, une baisse du volume des marchandises transportées. Mais, en contre-partie, nous avons subi une nouvelle et importante contraction de nos moyens d'exécution. En définitive, la situation, au moins au cours des derniers mois, est devenue plus critique qu'elle ne l'avait jamais été à aucun moment de l'année précédente.

.....

D'autre part, du point de vue économique, nous avons poursuivi le relèvement de nos tarifs. Mais les aménagements limités que nous avons obtenus, d'ailleurs seulement en fin d'exercice, ont été loin de compenser la hausse générale des prix, et le déséquilibre que nous avons déjà signalé à votre attention l'année dernière entre le taux de nos dépenses et celui de nos recettes s'est à nouveau accentué.

§ 1er.- Difficultés exceptionnelles de l'exploitation

I.- Dommmages causés par la poursuite des hostilités.

La réparation des destructions et dommages qui avaient interrompu les communications à la veille de l'armistice, commencée dès 1940 et poursuivie en 1941, a été pratiquement achevée à la fin de juillet 1942.

A cette dernière date, la circulation était rétablie, soit à titre définitif, soit à titre provisoire sur tous les ponts et dans les souterrains que nous avons décidé de reconstruire, à la seule exception des ouvrages ci-après :

- Viaduc de Serrouville, sur la ligne d'Audun-le-Roman à Villerupt, dont les travaux sont momentanément suspendus;
- Viaduc de Longeray, sur la ligne de Bellegarde à Saint-Gingolph, dont les travaux seront terminés dans le courant de 1943.

Nous avons poursuivi parallèlement la remise en état des bâtiments. Au 31 décembre 1942, sur un total de 1.280 détruits ou endommagés, 1.006 étaient reconstruits définitivement et 95 étaient en cours de reconstruction.

Mais la continuation des hostilités entre l'Allemagne et l'Angleterre nous a valu au cours de l'année de nouveaux dommages d'une importance sans cesse accrue.

Les bombardements sont devenus plus nombreux et plus violents, occasionnant dans plusieurs cas des coupures prolongées d'itinéraires à grand trafic, paralysant des établissements ou réduisant pour longtemps leur activité. La réfection des lignes et ouvrages ainsi détruits ou avariés a posé pour nous de difficiles problèmes de main-d'œuvre et de matière.

En outre, les mitraillades de locomotives, commencées en octobre 1941, se sont multipliées et nous ont imposé, en même temps que de sérieuses pertes en personnel, des immobilisations de matériel et des travaux de remise en état supplémentaires.

II.- Aggravation de la situation du parc de matériel.

Les livraisons de locomotives et de voitures que nous avons dû consentir à titre de prêt à la Reichsbahn ont été augmentées au cours de l'exercice. D'autre part, nous avons enregistré, pendant la même période, une nouvelle diminution importante de notre parc de wagons. Il en est résulté un amenuisement notable de notre capacité de transport.

Aussi, avons-nous apporté tous nos soins à perfectionner encore les mesures que nous avons été amenés à prendre les années précédentes en vue d'assurer le rendement maximum de nos disponibilités.

Tout d'abord, une amélioration intéressante des parcours journaliers par machines - de 28% entre janvier et novembre - a pu être obtenue grâce notamment :

- à une extension nouvelle et aussi poussée qu'il était possible des mesures d'assistance de Région à Région sous toutes

ses formes, détachements de locomotives sur les Régions les plus défavorisées, remorques de trains circulant sur une Région par des machines et des équipes d'une Région voisine;

- à l'aménagement des roulements et la réduction du service facultatif plus coûteux en machines que le service régulier;

- à la généralisation des méthodes de travail du personnel de conduite que nous avons mises au point en 1941 et qui permettent d'accroître la durée effective d'utilisation des locomotives, notamment par la banalisation des machines et le doublement et même le triplement des équipes titulaires.

D'autre part, nous avons poursuivi la mise en application des réformes de structure concernant nos méthodes de transport. Notre effort a porté plus particulièrement sur les conditions d'acheminement des colis pour lesquels une nouvelle méthode, le wagnage, permet désormais au personnel de déterminer dans le temps minimum le wagon dans lequel le chargement doit être effectué. A l'accélération de la rotation du matériel a pourvu également, dans l'ordre technique, en même temps qu'une formation plus rationnelle des trains omnibus de marchandises, le développement des trains interrégionaux et des trains de détail P.V. Parallèlement, de nouvelles dispositions tarifaires, que nous préciserons en parlant de l'action commerciale, sont venues inciter à une diminution nouvelle des temps morts de chargement et de déchargement.

Enfin, nous avons réduit au maximum les immobilisations. Désormais, des équipes spécialisées réparent sur les voies mêmes des gares certaines avaries qui, antérieurement, exigeaient le passage à l'atelier. Dans le même ordre d'idées, ont été mis en place, dans la plupart des noeuds ferroviaires importants, des

chantiers de réparation reliés directement aux voies de triage, grâce auxquels un wagon peut être remis en circulation après 3 à 4 heures au lieu de demeurer indisponible plusieurs jours.

Malheureusement, les résultats acquis dans ce domaine se sont trouvés en partie compromis dans les derniers mois par les prélèvements de personnel qui nous ont été imposés et qui, pour la plus grande part, ont porté sur nos ouvriers spécialistes des réparations. La situation à cet égard a été encore aggravée du fait que, pour la même cause, l'industrie privée qui travaille pour notre compte s'est vue privée de ses meilleurs spécialistes.

III.- Amenuisement des approvisionnements.

La lutte entreprise en 1941 pour réaliser les économies que commandait déjà la disparition des principales sources d'approvisionnements a retardé les effets de la pénurie de matières premières que la disparition de nos stocks rendait chaque jour plus sensible. Mais les difficultés n'ont fait que reculer pour réapparaître avec une acuité accrue en 1942.

Aux besoins propres de notre Société sont, d'ailleurs, venus s'ajouter les charges d'entretien du matériel maintenu en dehors du territoire. Celles-ci ont constamment augmenté au cours de l'année et nous en subissons d'autant plus lourdement le poids que des compensations appréciables n'ont guère été obtenues que pour les métaux ferreux.

Un tel état de chose n'a pas manqué d'apporter une gêne sérieuse dans notre exploitation. En définitive, nos besoins primordiaux, tant en produits bruts qu'en produits fabriqués, n'ont été satisfaits que dans des proportions très insuffisantes.

Nos stocks de combustibles ne se sont pas relevés et nous avons ressenti d'autant plus durement les conséquences de leur amenuisement que l'hiver de 1942 a été rigoureux et que la sécheresse exceptionnelle qui a sévi tout au cours de l'année nous a empêchés d'accroître, autant qu'il eut été souhaitable, le report du trafic sur nos lignes électrifiées.

En ce qui concerne les autres matières, nos efforts ont tendu à pratiquer une politique de très stricte économie. C'est ainsi que pour les huiles à cylindre, notre consommation n'atteint plus que le tiers de ce qu'elle était en 1938.

Mais ces compressions massives, accompagnées souvent d'un fléchissement sensible de la qualité, n'ont pas été parfois sans incidence fâcheuse sur l'entretien et l'usure du matériel. Aussi, avons-nous poursuivi nos études tendant à généraliser l'emploi des produits nouveaux susceptibles de remplacer ceux devenus trop rares. La fonte, l'acier, l'aluminium, les textiles artificiels, le papier, les gommes synthétiques sont, dans de nombreux cas, venus remplacer le cuivre et ses alliages, les textiles animaux et végétaux, les gommes naturelles employés précédemment.

En même temps, nous avons cherché par tous les moyens à prolonger la durée du matériel en service. Nous avons organisé rationnellement la dépose et le réemploi des pièces et matières inutilisées et porté au maximum la récupération en matières susceptibles de réemploi de tous éléments mis au rebut.

§ 3.- Importance de la demande de transport
et limitation du trafic

1.- Votre Société est restée pratiquement seule, en 1942, à faire face aux charges de la circulation, les autres moyens de transport, en dépit de leurs efforts - plus particulièrement appréciables, comme nous l'avons noté, en ce qui concerne la voie d'eau, - ne pouvant toujours faire face qu'à un trafic réduit.

Une telle situation, étant donné l'appauvrissement de nos moyens et les difficultés du service, a commandé, tant en ce qui concerne les voyageurs que les marchandises, de nouvelles et sévères mesures de restrictions.

voyageurs.- Le service en vigueur au 1er janvier 1942 correspondait à un parcours théorique journalier de 154.000 km-trains. Ce service était le plus réduit que nous ayons connu depuis 1939 : 190.000 km au 1er janvier 1941, 331.000 au 1er janvier 1940 et 565.000 au 1er janvier 1939.

Nous pensions être en mesure de l'étoffer et de l'améliorer pendant l'été. Malheureusement, la crise charbonnière, la pénurie de lubrifiants, le manque de matériel, nous ont empêchés de développer ce programme comme nous l'aurions désiré. Sans doute, les parcours ont-ils pu être portés, dans le service d'été au 4 mai, à 179.000 km-trains (contre 202.000 l'année dernière et 685.000 en 1938). Mais des suppressions de trains ont successivement réduit ce chiffre de 5.000 km-trains le 1er juillet, de 5.000 km-trains encore le 7 septembre et, enfin, de 7.000 km-trains le 5 octobre.

.....

Au 2 novembre, nous sommes revenus à un service d'hiver sensiblement analogue à celui de la fin de 1941 (155.000 km). Toutefois, la pénétration des troupes allemandes et italiennes en zone non occupée a entraîné la création de quelques nouvelles relations, si bien qu'au 31 décembre, le service correspondait à un parcours journalier de 159.000 km-trains.

Parallèlement, nous avons maintenu et renforcé les mesures prises dès l'année dernière en vue de régulariser le trafic. Le régime de l'inscription préalable ou de la location de place obligatoires a été généralisé pour presque tous les trains rapides et express et même rendu permanent pour ceux d'entre eux qui sont plus particulièrement chargés.

Marchandises. - Alors qu'en 1941, nous avons pu, pendant au moins une partie de l'année, donner satisfaction à la quasi totalité des demandes d'expéditions, nous avons dû, en 1942, faire jouer avec rigueur le régime des priorités institué par l'arrêté du 15 novembre 1940.

Les transports commerciaux non prioritaires ont été éliminés les premiers. Les transports de priorité ont été, ensuite, touchés. Au cours du dernier trimestre, la crise du matériel et de la traction a été telle que nous n'avons même pas pu assurer dans son intégralité l'exécution des transports de programmes, pourtant d'intérêt essentiel pour le pays et au nombre desquels sont compris ceux de ravitaillement.

Les expéditions de détail C.V. et P.V. qui absorbaient également une notable proportion des wagons couverts, ont été, elles aussi, soumises à des mesures restrictives.

II. - En dépit des limitations ainsi apportées à l'acceptation des transports, le volume du trafic assuré en 1942 s'est

encore notablement accru en ce qui concerne les voyageurs.

Alors que, compte tenu des seuls transports commerciaux, nous avons enregistré un trafic de 34,5 M. de voyageurs en décembre 1940 et que le trafic mensuel de 1941 avait oscillé entre 29,5 M. et 45,2 M., nous avons transporté :

38,7 M. de voyageurs en janvier 1942

55,5 M. de voyageurs en août 1942

50 M. de voyageurs en décembre 1942

le chiffre moyen pour l'année étant de 48,2 M.

En ce qui concerne les marchandises, nous avons enregistré une baisse. Le tonnage commercial en décembre 1940 avait été de 8,9 M. de tonnes et s'était élevé à 10,4 M. de tonnes en octobre 1941 pour retomber, il est vrai, en décembre de cette année, à 9,9 M. de tonnes. Le chiffre moyen pour 1942 n'a plus été que de 8,5 M. de tonnes.

Toutefois, ce chiffre, sensiblement égal à celui de décembre 1940, est encore élevé. Au surplus, il y a lieu de considérer :

- d'une part, que nous avons encore transporté des tonnages très forts au cours de plusieurs mois :

9,3 M. de tonnes en octobre

8,9 M. de tonnes en novembre

- d'autre part, que, ainsi que nous le soulignerons plus loin, le parcours moyen de la tonne s'est à nouveau élevé :

257,1 km en 1941 - 266 km en 1942.

III. L'ensemble de ces chiffres, rapproché des indications données sur la contraction de nos moyens d'exécution et les difficultés amplifiées de tous ordres que nous avons rencontrées, souligne les efforts que le chemin de fer a dû soutenir pour remplir la tâche qui lui a été dévolue.

De tels résultats méritent de retenir l'attention.

Néanmoins, si importants qu'ils soient, nous ne nous dissimulons pas qu'ils n'ont pu être obtenus qu'au détriment de la qualité du service. Il suffira, en particulier, de rappeler à ce sujet l'évolution de l'occupation moyenne de nos trains de voyageurs:

1938	86 voyageurs
1940	151 voyageurs
1941	230 voyageurs
1942	347 voyageurs

Pas plus qu'en 1941 et 1942, nous ne saurions prétendre améliorer cette situation dans les circonstances présentes. Mais, de même que nous continuons à prévoir une politique de travaux et de constructions de matériel largement conçue, nous poursuivons la mise au point des études entreprises en vue de la solution des questions qui se poseront à nous lorsque, dès le retour à une conjoncture plus normale, nous aurons à assurer à nouveau à notre clientèle les transports de qualité auxquels elle était autrefois habituée.

§ 3.- Déséquilibre entre le niveau des tarifs et celui des dépenses

Au 31 décembre 1942, le niveau de nos tarifs était encore loin de correspondre à celui des prix et de nos dépenses. Aussi bien, ainsi que nous vous en rendrons compte, l'équilibre de notre compte d'exploitation n'a-t-il pu être assuré qu'avec l'appoint d'une indemnité compensatrice du Trésor.

I..- Nous avons été autorisés, le 15 octobre, à majorer nos tarifs voyageurs. Mais, même après application de cette majoration, ces tarifs (prix réels payés par l'utilisateur) restaient fin 1942, au coefficient 9,9 par rapport à 1913, alors que

.....

l'indice du coût de la vue était de 13,6 environ.

L'écart est encore plus marqué pour les tarifs marchandises qui n'ont fait l'objet d'aucune augmentation depuis le 28 juillet 1941. Ces tarifs (prix réels payés par l'utilisateur) sont demeurés au coefficient 8,5, alors que, dans les derniers mois de 1942, l'indice des prix de gros était de 15 environ.

On peut trouver une confirmation de ce décalage dans le fait que la part du transport dans le prix de vente est de plus en plus faible, ainsi que le montrent les indications ci-après se rapportant, pour une distance moyenne parcourue, à des denrées et marchandises de première nécessité :

	Rapport en % du prix du trans- port 1938 au prix de vente 1938.	Rapport en % du prix du trans- port 1942 au prix de vente 1942
Pain (kg)	3,05	2,69
Vin (litres)	7,30	3,74
Lait (litres)	5,30	3,07
Pommes de terre (kg)	9,42	4,79
Beurre (kg)	0,88	0,47
Oeufs (douzaines)	2,08	0,96
Poissons (kg)	1,25	0,79
Charbon (tonnes)	10,69	8,33

Aussi bien convient-il de ne pas oublier, si l'on veut avoir une appréciation exacte du niveau de notre tarification, que les tarifs français demeurent nettement en dessous de ceux pratiqués dans les pays étrangers, notamment en Allemagne, en Italie, en Suisse et en Belgique.

II. - Les rapprochements que l'on peut faire à l'intérieur même du budget de la S.N.C.F. ne sont pas moins concluants, si, abstraction faite des variations survenues dans les conditions

.....

de notre exploitation, l'on considère l'évolution respective des recettes et des dépenses depuis le 1er janvier 1938, telle que cette évolution apparaît dans nos prévisions initiales relatives à l'exercice 1943.

Les augmentations de salaires et de prix ont entraîné sur nos dépenses, depuis cette date, les répercussions suivantes:

- dépenses de personnel et charges patronales	5.868 M.
- dépenses de combustibles, travaux et matières...	5.053 M.
- fonds de renouvellement	996 M.
- charges financières	379 M.
soit	<u>12.316 M.</u>

En regard de cette charge nouvelle, les révisions de tarifs effectuées durant la même période ont procuré des ressources supplémentaires dont l'évaluation peut être fixée à 6.406 M.

La balance entre les augmentations unitaires de nos dépenses et les majorations unitaires de nos recettes justifie, dans ces conditions, un déséquilibre de 5.910 M.

En bref, on peut caractériser comme il suit la situation par rapport à 1938 :

- les dépenses de salaires ont augmenté de 69%, celles de matières de 102% et celles de combustibles de 102%, soit une majoration moyenne de 79%;

- les tarifs n'ont été relevés en moyenne que de 37%.

SECTION II.- Dépenses d'exploitation

Lisette

Les dépenses d'exploitation se sont élevées, en 1942, à 24.895,2 M.

Elles sont en augmentation de :

7.359 M., soit 42% sur celles de 1938

5.126 M., soit 25,9% sur celles de 1941

Groupées par grandes catégories suivant leur nature, elles se répartissent de la façon suivante :

- Personnel et charges patronales	14.365,8 M.
- Combustibles, carburants et énergie électrique	2.087,9 M.
- Travaux	4.870,8 M.
- Dépenses diverses	2.213,4 M.
- Dépenses de guerre	1.357,9 M.

§ 1er.- Personnel et charges patronales

I.- Dépenses de personnel.

Les dépenses de personnel ont atteint 12.123,4 M. en 1942, contre 9.850,8 M. en 1941.

Le rapprochement de ces chiffres fait ressortir une hausse sensible au cours de l'exercice. Celle-ci est due, pour la plus large part, aux mesures prises en faveur de nos agents en activité. Toutefois, l'évolution de nos effectifs doit également être prise en considération.

-II-

A.- Effectifs.

Les effectifs qui, au 31 décembre 1938 étaient encore de 500.774 agents en activité, avaient été réduits au 31 décembre 1940, à 410.567, non compris le personnel prisonnier. Au 31 décembre 1941, abstraction étant faite également de ce personnel, nous ne comptons plus que 408.533 agents.

L'exercice 1942 a été caractérisé par une baisse sensible de l'effectif moyen, qui n'a été que de 407.048 agents, contre 412.618 en 1941. Toutefois, en fin d'année, le nombre de nos agents en service -cadre permanent, auxiliaires et apprentis- s'est relevé au total à 414.216. A ce chiffre, il convient d'ajouter les 17.944 agents encore prisonniers à cette date, ainsi que 3.151 agents partis travailler en Allemagne.

Malgré l'accroissement ainsi enregistré et compte tenu de ces prélèvements, nos effectifs restent inférieurs aux besoins accrus qu'entraînent les sujétions exceptionnelles que nous subissons. Aussi, dès le 1er janvier 1943, avons-nous été obligés d'accroître la durée du travail qui, pendant toute l'année 1942, était restée fixée à 2.400 heures.

Agents du cadre permanent. - Après disparition des excédents qu'avait permis de dégager la réorganisation des chemins de fer en 1938, nous avons continué à limiter strictement les admissions au cadre permanent pour réserver la place des agents prisonniers, constituant en personnel auxiliaire le volant complémentaire qui nous était nécessaire.

En 1942, étant donné le manque de main-d'oeuvre, il nous a fallu modifier cette politique. Nous avons procédé à 11.000 admissions nouvelles. Celles-ci ont porté en premier lieu sur les agents susceptibles de fournir, dans l'avenir, des cadres et des spécialistes, mais aussi, pour une large part, sur le personnel d'exécution choisi parmi les meilleurs de nos auxiliaires.

En même temps, nous avons limité strictement les départs par l'adoption de toute une série de mesures concernant les mises à la retraite, les démissions et le débauchage.

Malgré ces dispositions, l'effectif du cadre permanent a diminué de 7.088 unités. Il n'était plus, au 31 décembre 1942, que de 358.787 agents, ne représentant que 38,6 % de l'effectif total.

Auxiliaires.- L'effectif des auxiliaires, qui était de 38.264 au 31 décembre 1941, s'est progressivement élevé à 51.075, dont 14.399 femmes, au 31 décembre 1942.

Le décret du 21 avril 1939 a prévu pour le S.N.C.F. une proportion d'auxiliaires comprise entre 10 et 15 % du nombre des agents du cadre permanent. Au 31 décembre 1942, cette proportion n'était encore que de 12,3 %, compte non tenu des agents prisonniers.

Le recrutement s'est heurté, au cours de l'année, à de sérieuses difficultés dues aux salaires élevés offerts par d'autres industries et aux avantages en nature accordés à certaines catégories de travailleurs. Pour la même raison, un certain nombre de nos auxiliaires ont cherché à nous quitter. Aussi, sans attendre la loi du 4 septembre 1943 sur l'utilisation et l'orientation de la main-d'œuvre, avons-nous dû faire jouer la loi du 11 juillet 1938 sur l'organisation de la Nation en temps de guerre.

E.- Rémunération.-

Les relèvements de rémunération accordés à nos agents ont été parallèles à ceux que l'Etat a décidés pour ses fonctionnaires.

D'une manière générale, ces relèvements, qui ont eu effet du 1er août 1942, ont porté sur :

- l'indemnité spéciale temporaire, dont le taux s'élève désormais de 8.730 fr pour l'échelle 1 à 19.200 fr pour l'échelle 16 ;

- les primes de traction qui ont été relevées de manière à porter la valeur moyenne annuelle des primes pour un mécanicien de route à environ 8.400 fr à environ 9.250 fr ;

- les indemnités de fonction, qui se substituent, pour les agents qui en bénéficiaient, aux indemnités de direction et de fonction, et qui sont désormais attribuées suivant un barème progressif à tous les agents des échelles 6 et au-dessus ;

- la prime de fin d'année, dans le calcul de laquelle entre désormais l'indemnité spéciale temporaire.

D'autre part, conformément aux dispositions de la loi du 25 septembre 1942, l'allocation familiale a été augmentée en fonction du traitement pour les agents du cadre permanent qui ont au moins deux enfants à charge.

Signalons, enfin, que le relèvement, à la date du 1er janvier 1942, des salaires moyens départementaux a entraîné une augmentation générale des allocations pour charges de famille et, qu'en outre, les allocations de déplacement ont été sensiblement relevées à partir du 1er avril 1942.

En même temps, les salaires des auxiliaires ont bénéficié de hausses locales, représentant en moyenne 24 %, en application des arrêtés préfectoraux régissant la matière et applicables aux professions industrielles et commerciales.

L'ensemble des mesures ainsi prises a entraîné une dépense supplémentaire d'environ 360 M. pour l'année 1942. Elles représentent une charge annuelle de 3 milliards.

II.- Charges patronales.-

Les dépenses que représentent le Service des Retraites, la Caisse de Prévoyance, le Service Médical, les secours, se sont élevées, en 1942, à 2.241,8 M. Ce chiffre fait ressortir une augmentation par rapport à 1941, année au cours de laquelle elles n'avaient été que de 1.739,9 M.

Le principal élément de ces dépenses est constitué par le service des Caisses de Retraites et de Prévoyance et les cotisations patronales aux Assurances Sociales pour lesquelles les dépenses sont passées de 1.507,1 M. en 1941 à 1.827,6 M. en 1942.

A.- Caisse de Retraites.-

Par analogie avec les améliorations apportées par l'Etat au régime de ses fonctionnaires, la S.N.C.F. a élevé, à compter

du 1er août, le montant de l'indemnité spéciale temporaire allouée à ses retraités, qui varie désormais de 3.000 fr à 9.100 fr.

D'autre part, sans attendre l'homologation du règlement fixant, en ce qui nous concerne, les modalités d'application de la loi du 14 mars 1941 relative à l'allocation des vieux travailleurs salariés, la Caisse de Retraites a assuré le service de cette allocation, avec rappel du 1er janvier 1941, à ceux de nos retraités qui étaient en droit d'y prétendre.

Ces diverses dispositions ne feront sentir leur plein effet sur le budget de la Caisse que l'année prochaine. Toutefois, dès 1942, les dépenses de celle-ci sont passées de 2.401,8 M. à 2.665 M., et ont nécessité, à titre de dotation d'équilibre, un versement du compte d'exploitation de 1.652,7 M. contre 1.332,8 M. en 1941.

Le taux de la cotisation patronale par rapport aux salaires payés qui, par l'effet du décret-loi du 19 avril 1934, s'était abaissé de 15 % en 1933 à 7 % en 1934 et s'était ensuite progressivement relevé pour atteindre 19 % en 1939, 23 % en 1940 et 24 % en 1941, ressort ainsi à 29,5 % pour 1942.

Au cours de l'exercice, la Caisse des Retraites a procédé à la liquidation de 15.029 pensions nouvelles et constaté l'extinction de 12.557 pensions. Au 31 décembre 1942, le nombre des pensions en cours ressortait à 260.077.

B.- Caisse de Prévoyance.-

La Caisse de Prévoyance groupait, au 31 décembre 1942, 378.909 agents, correspondant à 1.227.759 ayants droit.

L'augmentation du prix des produits pharmaceutiques et des tarifs des hôpitaux, les améliorations qui ont été apportées au cours de l'année à diverses prestations, l'effort fait en faveur des colonies de vacances, ainsi que l'accroissement général de la morbidité ont provoqué une progression importante du montant des allocations versées. Celles-ci sont passées de 153,1 M. en 1941 à 235,8 M. en 1942.

.....

restes fixés ou n'auraient été connus que trop tard.

été décelé un nombre relativement important de cas qui seraient
ave d'un programme de dépistage systématique, grâce auquel a
à lutter contre l'extension de cette maladie par la mise en cen-
gence de la tuberculose. Nous nous sommes spécialement attachés
avons enregistré en 1941, et nous avons constaté une recrudescence
nibilités a été supérieur de plus d'un quart à celui que nous
a, est enregistré au cours de l'année. Le nombre moyen des indispo-
Graves sur l'état sanitaire de nos agents. Néanmoins, celui-ci
qui, sans elle, n'aurait pas manqué d'avoir des répercussions
lier, dans une mesure appréciable, les effets de restrictions
the Economat et l'Organisation Médicale. Elle a réussi à pal-
L'action ainsi menée a été efficacement secondée par no-

XXXX

outils par nos agents.
fin de 1942, 2.000 hectares, représentant 25.000 jardins, étaient
portant notre campagne en faveur du jardinage familial : à la
relativement modique, des repas substantiels. Enfin, nous avons
continer et l'œuvre de nos agents peuvent trouver, pour un prix
Dans le domaine qui nous est propre, nous avons développé les
développement des trais dont la tâche est plus spécialement rade.
mentelles pour le personnel de conduite des machines et d'accom-
L'après nous ont permis d'obtenir certaines allocations supplé-
lement de personnel. De pressantes démarches auprès des fournisseurs
Nos efforts ont tendu, d'abord, à améliorer le matériel.

C.- Action sociale en faveur des agents et de leur famille.

banes et l'exercice a été solde par un déficit de 24 M.
n'ont pas été suffisantes pour compenser l'accroissement des dé-
92 et en 1941 à 108,4 M. en 1942. Ces majorations, toutefois,
dans le domaine de la retraite a été, de ce fait, élevée de
l'année, le taux des cotisations qu'elle perçoit et notre charge
vue dans l'obligation d'augmenter, à deux reprises, au cours de
leur assurer l'équilibre de son budget, la Caisse a été

.....

ensemblement, à cet égard, les résultats obtenus en 1941.

particulier, par la défense passive, nous avons pu maintenir

Malgré les sujétions imposées par l'état de guerre et, en

prévention des accidents.

de sécurité, dont le développement est la meilleure mesure de

Nous avons continué notre action en faveur de l'esprit

B. - Prévention des accidents.

l'origine de cette institution en 1942.

nos dépenses de mise en marche. Plus de 300 agents ont été

"crés au mariage" leur permet désormais de faire face aux pré-

nos jeunes ~~xxx~~ désireux de former un foyer. L'institution de

agents nous nous sommes préoccupés, enfin, de venir en aide à

1942, plus de 2 M.

Grâce uniquement à des cotisations volontaires, a distribué, en

déjà des Chemises en faveur des victimes de la guerre ont,

efforts se sont conjugués avec ceux du Comité National de Soli-

et d'anciens agents ont reçu une aide matérielle importante. Nos

a été apporté par nos associations sociales, les familles d'agents

nous laisser indifférents. Au delà de l'aspect moral qui leur

longement des hostilités entraîne la multiplication ne pouvaient

Dans un autre ordre d'idées, les Informations dont le pro-

toute la surveillance et le contrôle médical indispensables.

accidents et d'apprentissage et de nos sociétés sportives, avec

tion physique a été intensifiée au sein de tous nos organismes

posés aux bombardements. Au même temps, la pratique de l'escu-

plus de 1.800 enfants provenant en grande partie de régions ex-

ces établissements sont restés ouverts toute l'année, hébergeant

ont passé près de 500.000 journées de plein air. Plus de

tionnement de 21 centres de vacances, ou plus de 12.000 enfants

avons assuré, en liaison avec le Comité de Prévoyance, le fonc-

également toute notre attention. De juin à septembre, nous

Le souci de la santé des enfants de nos agents a retenu

B 2.- Combustibles, carburants et
Énergie électrique

Les dépenses de Combustibles, carburants et Énergie

Électrique ont légèrement augmenté par rapport à l'année dernière, elles se répartissent comme il suit :

	1942	1941	Différence
Combustibles et carburants...	1.678,1 M.	1.782,0 M.	+ 90,9 M.
Énergie électrique.....	214,8 M.	205,7 M.	+ 9,1 M.

I.- Combustibles.

L'augmentation est due, pour la plus grande part, à la hausse des prix. Le prix moyen à la tonne a été, en 1942, de 21 fr supérieur à celui de 1941.

En plus, les augmentations résultent, notamment, de la moins bonne qualité des livraisons ainsi que de la mise à la disposition de la Reichsbahn de la plupart de nos locomotives modernes à marchandises ont entraîné un relèvement de la consommation moyenne. Celle-ci, qui était de 22 kg 10 par km-machin en 1939, est passée de 25 kg 91 en 1941 à 26 kg 55 en 1942.

Toutefois, l'incidence de ces facteurs de hausse sur nos dépenses a été atténuée, dans une large mesure, par la réduction que nous avons apportée aux parcours en traction vapeur :

1941.....	16,4 M. de km-trains
1942.....	16,7 M. de km-trains

II.- Énergie électrique.

La consommation totale a été plus élevée encore qu'en 1941, bien que les parcours de machines électriques aient accusé de leur côté une légère baisse. Le tableau ci-dessous donne la comparaison des deux exercices :

	1941	1942
Consommation (en M. de kwh).....	738	740,5
Parcours machines électriques (en M. de km h).....	67,5	65,5

Cette augmentation est due au nouvel accroissement du tonnage moyen des trains et également au fait que, ainsi que, dans une large mesure, il en avait déjà été en 1941, les restrictions apportées aux parcours ont porté presque exclusivement sur les parcours de banlieue de la Région Ouest qui sont assurés par des rames légères dont la consommation est relativement peu importante.

Nos dépenses elles-mêmes ont subi le contre-coup de la hausse du prix de l'énergie dans les régions où nous achetons le courant. Sur le Sud-Ouest, que nous alimentons nous-mêmes pour la presque totalité, le prix forfaitaire de facturation aux services de traction n'a pas été modifié.

§ 3.- Travaux d'entretien et de réparation

Les dépenses que nous groupons sous ce paragraphe concernent seulement le parc de matériel laissé à notre disposition et les réparations de voie autres que celles provoquées par des actes de guerre ou correspondant à des prestations spéciales aux autorités d'occupation. Elles se décomposent comme il suit :

	1942	1941	Différence
Matériel et Traction :			
Industrie privée.....	369,7 M.	576,2 M.	- 206,5 M.
Matières.....	1.022,5 M.	846,3 M.	+ 176,2 M.
Voie et Bâtiments :			
Entreprises.....	777,6 M.	508,4 M.	+ 269,4 M.
Matières.....	667,7 M.	531,4 M.	+ 136,3 M.

de fait, l'activité des entreprises et de nos équipes sur les
ce qui concerne la voie et les bâtiments, de reporter, au cours
E.- L'échéance de la reconstruction nous a permis, en

42.700.

programme normal en aurait comporté respectivement 23.200 et
Général et 18.427 Grandes Révisions Intermédiaires, alors qu'un
- wagons - nous n'avons procédé qu'à 17.247 révisions

1960 et 2.791 :

alors que nos révisions avaient été respectivement fixées à
que 271 Révisions Générales et 2.306 Révisions Intermédiaires,
- voitures et fourgons à essais - nous n'avons exécuté

réparations et 2.324 levages, au lieu de 1.800 et 2.822 ;
- locomotives - nous n'avons effectué que 1.480 Grandes

fourgons à essais et les wagons :

n'en a pas été de même pour les locomotives, les voitures et
voitures à bogies a pu être assuré. Mais, à beaucoup près, il
Le programme normal d'entretien et de réparation des

étaient.

hauts, à ne réaliser qu'une partie des programmes que nous avions
cette année encore, dans ce domaine comme dans celui des travaux
Le manque de main-d'œuvre et de matériel nous a contraints,

croître de l'arrière accumulé au cours des exercices précédents,
tions. En fait, alors que les travaux nouveaux auraient dû s'ac-
survenues dans les prix, la contraction du volume de nos opéra-

mais cette diminution produit net, en raison des hausses
apporter qu'un concours réduit.

trite privée, sollicitée par d'autres tâches, n'a pu elle-même nous
interlocutes en 1943 à ce qu'elle avaient été en 1941. L'Indus-
veux de nos services au matériel et l'absence ont été légèrement

F.- Dans l'ensemble, les dépenses correspondant aux tra-

I.- Caractéristiques de notre activité.

travaux normaux. Ceci explique, concurremment avec la hausse des prix, l'accroissement important des dépenses comptabilisées sous cette rubrique.

Cependant, encore ici, la pénurie de main-d'oeuvre et les difficultés d'approvisionnement nous ont empêchés de respecter les programmes que nous nous étions fixés.

Nous avons réservé, par priorité, nos ressources à l'entretien courant et au désherbage des voies, ce qui nous a permis de réaliser, à cet égard, presque entièrement nos prévisions, tout au moins quant à la longueur des voies traitées. Mais l'arrêt des livraisons de rails et la diminution du rendement des carrières nous ont obligés à différer à nouveau une fraction importante des grosses réparations ainsi que la plus grande part des renouvellements.

En définitive, alors qu'un programme normal eût comporté la réfection de 1.900 km de voies et de 1.800 km de ballast, nous avons exécuté seulement :

- 293 km de renouvellement de voies,
- 540 km de renouvellement de ballast.

Le retard accumulé depuis 1939 s'élevait, à fin 1942, à 5.700 km pour la voie et 5.000 km pour le ballast, chiffres équivalant au total à un programme normal de trois années.

II.- Provision pour travaux différés.-

Conformément aux dispositions de l'avenant du 4 mars 1942 et d'accord avec la Direction des Chemins de fer, nous avons calculé le montant des dépenses auxquelles eussent correspondu ces retards.

- Chapitre III - Matériel et Traction.- La dépense moyenne en 1942 relative à chacune des catégories d'opérations, a conduit à fixer la valeur de celles qui ont été ajournées aux chiffres suivants :

Locomotives à vapeur.....	243,3 M.	
Voitures et fourgons.....	229,7 M.	
Wagons.....	355,5 M.	
Total.....		828,5 M.

- Chapitre IV - Voie et Bâtiments.- Deux catégories de dépenses ont, comme l'an dernier, été distinguées :

- renouvellement de voies et ballast = compte tenu, comme pour le matériel, des prix unitaires moyens en 1942, nous avons évalué les dépenses différées à..... 697,2 M.

- autres opérations (entretien des ouvrages d'art, installations de sécurité, installations hydrauliques, bâtiments, etc...) = la différence entre les prévisions budgétaires réévaluées sur la base des prix moyens de l'année et le montant des dépenses réelles représente un ajournement de..... 417,9 M.

Dans ces conditions, les dépenses que les circonstances nous ont, en 1942, obligés à différer s'élèvent à un total de..... 1.943,6 M.

Nous avons, en outre, réévalué aux prix moyens de 1942 les dépenses ajournées en 1941, ce qui a conduit à un supplément de dotation de..... 89,5 M.

La Commission de Vérification des Comptes ayant donné un avis favorable, le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications a fixé à un montant global de..... 2.033,1 M.

la provision à prélever sur le compte d'exploitation de 1942. Compte tenu de celle déjà constituée l'année dernière, nous disposons ainsi d'une réserve de 3.192,7 M., à l'aide de laquelle il nous sera possible, le moment venu et sans charger les exercices ultérieurs d'une dépense qui ne leur incombe pas, de financer la reprise des travaux.

§ 4.- Dépenses diverses

Les dépenses comprises sous la rubrique "Dépenses diverses" sont les suivantes :

.....

	<u>1942</u>	<u>1941</u>	<u>Différence</u>
Contributions et frais de contrôle.....	1.188,6 M.	888,9 M.	+ 317,7 M.
Pertes, avaries et retards.....	608,5 M.	348,7 M.	+ 259,8 M.
Divers.....	418,5 M.	193,7 M.	+ 224,8 M.

Le montant des indemnités payées au titre des pertes et avaries s'est encore largement accru en 1942. Compte tenu du décalage des règlements effectifs, les sommes payées, à ce seul titre, s'élevaient à un total de 815,9 M., dont 394,6 M. pour les pertes et 421,3 M. pour les avaries.

Ces chiffres se comparent comme il suit à ceux de 1941 et de 1938 :

	1938	1941	1942	Variation en 1942 :		Variation en 1941 :	
				par rapport à 1938	par rapport à 1941	par rapport à 1938	par rapport à 1941
				en valeur absolue	en valeur absolue	en valeur absolue	en valeur absolue
Pertes	22,8 M.	210,8 M.	394,6 M.	+ 371,8	+ 1630	+ 183,8	+ 87
Avaries & divers	48,9 M.	77 M.	121,3 M.	+ 74,4	+ 158	+ 44,3	+ 57

Nous vous avons indiqué l'année dernière les causes générales de l'augmentation ainsi constatée : hausse des prix, insuffisance de plus en plus grande des emballages, mesures d'obscureissement de nos gares et de nos triages qui rendent plus difficiles à la fois les manœuvres et la surveillance. Toutes ces causes ont joué, cette année, avec une incidence aggravée.

En particulier, malgré le renforcement des mesures préventives déjà prises, l'augmentation des effectifs de nos services de Surveillance générale et de gardiennage des gares et la sévérité de la répression, nous avons enregistré une nouvelle et considérable recrudescence des vols. Ce problème capital que pose dans les circonstances présentes notre exploitation continue à retenir toute notre attention.

Nous avons rappelé, dans la première partie de ce Rapport, les dispositions législatives nouvelles qui ont été prises en ce qui concerne les voies de colis destinés aux prisonniers de guerre. Ces colis, que nous avons transportés au nombre de 37.366.000 - chiffre supérieur de plus de 50 % à celui des colis postaux commerciaux - sont tout particulièrement surveillés dans nos emprises et l'organisation spéciale que nous avons instituée pour eux a permis de réduire les spoliations à un pourcentage insignifiant.

§ 5.- Reconstruction et charges spéciales de guerre

Les dépenses de reconstruction et charges spéciales de guerre, encore imputées provisoirement au compte d'exploitation, ont, en 1942, atteint 1.357,9 M. contre 1.137,1 M. en 1941.

L'augmentation de 220,8 M. ainsi enregistrée se décompose de la manière suivante :

- Défense passive et divers.....	+ 52,4 M.
- Réparations de dommages et destructions :	
- mobilier et outillage.....	- 13,9 M.
- matériel roulant et matériel de production et de transport d'énergie électrique..	- 14,9 M.
- approvisionnements.....	+ 21,5 M.
- voies et installations.....	- 421,6 M.
- Prestations aux Autorités d'occupation :	
(notamment révision de wagons, levages et grandes réparations de locomotives, livraison de matériel de voie).....	+ 597,3 M.

.....

SECTION 3.- Recettes et trafic

§ 1^{er} - Recettes du trafic

In 1942, les recettes du trafic - non compris les 279,6 M. versés par l'administration des P.T.T. - ont été de..... 24.509,9 M.

Elles sont en augmentation de :

- 10.649 M. , soit 77 % , sur celles de 1938
- 3.718 M. , soit 19 % , sur celles de 1941

I.- Répartition des recettes.-

Les recettes se répartissent comme il suit :

Nature des Transports	Recettes de 1942 (en millions de francs)	Différence entre les recettes de 1942 et celles de 1938 et de 1941			
		de 1938	de 1941	de 1938	de 1941
		en valeur absolue	en %	en valeur absolue	en %
1°) Voyageurs.....	8.778 M.	+ 4.860 M.	+124	+ 2.962 M.	+ 51
2°) Marchandises:					
- Bagages et consignés.....	190 M.	+ 111 M.	+142	+ 33 M.	+ 31
- Colis (trafic français, postaux) " international	246 M.	+ 2 M.	+ 1	+ 67 M.	+ 37
- Petits colis et expéd. express	20 M.	- 15 M.	- 39	+ 6 M.	+ 43
- Détail.....	828 M.	+ 584 M.	+239	+ 362 M.	+ 78
- Charges complètes.....	1.092 M.	- 260 M.	- 19	- 130 M.	- 11
- Trafic international direct	11.557 M.	+ 4.224 M.	+ 58	+ 148 M.	+ 1
	1.800 M.	+ 1.441 M.	+173	+ 270 M.	+ 18
Ensemble des marchandises.....	13.733 M.	+ 5.789 M.	+ 52	+ 756 M.	+ 5
TOTAL (voyageurs et marchandises)	24.510 M.	+ 10.649 M.	+ 77	+ 3.718 M.	+ 18

Les recettes voyageurs - 8.778 M. - accusent une augmentation de 51 % par rapport à celles de 1941 et une progression plus importante encore, de 124 %, par rapport à celles de 1938.

Les recettes marchandises - 15.372 M. - ont été supérieures de 8 % à celles de 1941 et ont dépassé celles de 1938 de 58 %.

II.- Evolution au cours de l'année.-

Les recettes voyageurs ont marqué des progrès très nets de mois en mois jusqu'en août : 590 M. en janvier, 603 M. en mars et 963 M. en août.

Elles se sont maintenues à un niveau élevé dans les derniers mois, ce qui, indépendamment de l'incidence qu'a pu avoir le relèvement des tarifs, traduit l'ampleur des déplacements durant cette période : 944 M. en octobre, 773 M. en novembre et 1.601 M. en décembre.

L'évolution des recettes marchandises a été moins favorable. La pointe habituelle de septembre à décembre a été limitée au mois d'octobre, tant en raison de la baisse du trafic que de l'étalement des transports de betteraves sur l'ensemble des derniers mois. Les recettes de décembre (1.736 M.) ne doivent leur importance qu'à certains versements de fin d'année.

§ 4.- Eléments du trafic commercial

I.- Voyageurs.-

Le nombre des voyageurs transportés à toute distance s'est élevé à 579,1 M. pour un total de voyageurs-km de 23,4 milliards, le parcours moyen d'un voyageur en 1942 étant de 40,4 km.

Le trafic s'est ainsi largement accru par rapport à ce qu'il était en 1941. Il dépasse désormais celui d'une année normale, telle que 1938, ainsi que le montre le tableau ci-après :

.....

	Comparaison avec les années				
	1942	1941	variation en % en 1942 par rapport à 1941	1938	variation en % en 1942 par rapport à 1938
Nombre de voyageurs (en millions).....	579,1	454,1	+ 27,6	491,3	+ 17,8
Nombre de voyageurs-km -en milliards).....	23,4	17,1	+ 38,2	20,7	+ 12
Parcours moyen d'un voyageur (en km).....	40,4	37,6	+ 7,5	43,1	- 4

Le parcours moyen, qui présentait encore en 1941 une régression sensible par rapport à 1938, s'est allongé en 1942 et a repris sensiblement sa valeur d'avant-guerre. Cette amélioration est due à l'assouplissement apporté aux conditions de franchissement de la ligne Nord-Est ainsi qu'à l'octroi plus libéral des laissez-passer pour la ligne de démarcation.

Ajoutons que le trafic continue à se répartir inégalement entre les deux zones. En zone non occupée, l'augmentation reste plus forte qu'en zone occupée et le nombre des voyages y est demeuré constamment et très largement supérieur à celui du temps de paix.

II.- Marchandises.-

Les éléments du trafic des marchandises se comparent comme suit à ceux de 1941 et de 1938.

	Comparaison avec les années				
	1942	1941	variation en % en 1942 par rapport à 1941	1938	variation en % en 1942 par rapport à 1938
Nombre de tonnes (en millions)	102	114,5	- 9	114,5	- 11
Nombre de T.-km (en milliards)	27	28,4	- 5	24,1	+ 12
Parcours moyen de la T. (en km)	265	254,7	+ 4	210,4	+ 27

Le tonnage commercial transporté est en baisse sensible à la fois par rapport à l'année dernière et par rapport à 1938. Cette diminution, succédant à la reprise que nous avons enregistré en 1941, traduit l'aggravation de la conjoncture économique, en même temps que l'insuffisance des moyens que nous avons pu mettre à la disposition des usagers.

Mais le nombre de tonnes-km écoulé, en revanche, une forte augmentation sur le temps de paix, conséquence de l'allongement du parcours moyen de la tonne que nous avons déjà signalé. Nous avons enregistré la même tendance en 1941 et indiqué qu'elle est due pour une grande part au régime économique, les marchandises étant d'abord dirigées, en fonction des besoins de la répartition ou de la réquisition, sur des centres de stockage au lieu d'être expédiées sur les lieux de consommation.

§ 3.- Les tarifs et l'action commerciale

I.- Niveau général de la tarification.-

Comme nous l'avons déjà dit, les tarifs voyageurs, à l'exception des abonnements de travail, ont fait l'objet, le 15 octobre 1942, d'un relèvement d'environ 27,5 %. Du fait de cette majoration, les prix au kilomètre se sont trouvés portés à :

- 0 fr 95 en 1ère classe,
- 0 fr 67 en 2ème classe,
- 0 fr 51 en 3ème classe.

Toutefois, les frais de gare et de contrôle ayant été en même temps supprimés, le taux réel d'augmentation ressort seulement à 22,5 %.

Aucune modification d'ordre général n'a été apportée, au contraire, cette année, aux tarifs des marchandises.

Seuls les droits d'enregistrement des bagages ont été sensiblement doublés et les taxes d'excédent ont été relevées de

II.- Mesures diverses.-

Les mesures qui ont été prises au cours de 1942 dans le domaine commercial ont, comme l'année dernière, essentiellement répondu aux préoccupations suivantes :

- adapter les tarifs et la réglementation aux conditions économiques nouvelles ;
- augmenter le rendement des transports et éviter les trafics inutiles.

A.- Trafic-voyageurs.-

Notre Service Commercial a poursuivi sa politique de simplification et d'unification des tarifs et de la réglementation. C'est ainsi que le régime des arrêts en cours de route a été modifié ; la délivrance du bulletin d'arrêt a été supprimée et la validité des billets simples utilisés avec arrêt en cours de route a été portée uniformément à 5 jours.

D'autre part, nous avons eu à lutter contre le trafic que tendaient à instaurer certains intermédiaires à la suite de la raréfaction des places de luxe : les bulletins de supplément des places couchées S.M.C.F. et des places de W.L. sont désormais nominatifs, personnels et incessibles.

B.- Trafic-marchandises.-

Les dispositions que nous avons prises ont eu surtout pour objet d'améliorer le rendement du matériel. Nous citerons plus spécialement les nouvelles mesures suivantes, qui sont venues renforcer l'action propre de notre personnel :

- relèvement des droits de stationnement, des droits frappant les retards dans le chargement et le déchargement des wagons et des cadres, des pénalités pour séjour des wagons sur les embranchements ;
- augmentation du taux des primes allouées pour chargement ou déchargement dans des délais réduits ;

- perception d'un droit en cas d'annulation d'une demande de matériel ;

- interdiction des réexpéditions dans l'ensemble des gares S.N.C.F. ;

- allongement de la période d'ouverture des gares.

On mesurera l'ampleur des résultats obtenus en considérant :

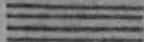
- d'une part, que l'écart moyen entre deux chargements successifs, qui était de 15 jours en août 1940, a pu être réduit à moins de 6 jours dès juin 1942 ;

- d'autre part, que le tonnage moyen des wagons chargés, qui n'atteignait que 9 T. en 1938 et avait été porté à 10,8 T. à fin 1941, était de 12,4 T. en novembre 1942.

.....

3ème PARTIE

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



La S.N.C.F. a pu encore, au cours de l'exercice 1942, consolider sa situation financière.

En premier lieu, malgré l'évolution défavorable des dépenses et sans avoir manqué de maintenir sa politique de provisions et d'amortissement en application de l'Avenant du 4 mars 1942, elle solde son compte d'exploitation en équilibre.

D'autre part, poursuivant l'aménagement de notre dette à long et à moyen termes entreprise au cours du précédent exercice, nous avons réussi à mener à bien deux nouvelles opérations de conversion et de consolidation. Ces opérations ont souligné une nouvelle amélioration de notre crédit sur le marché des capitaux. Notre situation de trésorerie, de son côté, est demeurée satisfaisante, nous assurant à tous moments, sans aucun recours au Trésor, le volant de disponibilités nécessaire au fonctionnement de nos services.

Enfin, sur le plan comptable, il nous est apparu que la présentation du bilan de votre Société pouvait encore être clarifiée. Nous vous proposons, en conséquence, quelques nouvelles modifications de nature à parfaire la réforme à laquelle vous avez bien voulu l'année dernière donner votre accord.

.....

.....

des données ci-après :

Le budget primitif de 1942 avait été arrêté en fonction

SECTION I - Budget primitif

des charges en grand équilibre.

cessaire pour équilibrer le compte de liquidation, sous déduction
ajustée en fin d'année et, le cas échéant, ramenée à la somme né-
cessaire proposée ; toutefois, la subvention ainsi allouée est
correspondant au produit qui était attendu, pour l'exercice, des
verser à la S.N.C.F., par acomptes trimestriels, une subvention
à une demande d'augmentation ou d'aménagement des tarifs, doit

- d'autre part, le Trésor, en cas d'opposition du Gouvernement
à 1939 ne sont pas incorporées dans l'équilibre ;

- d'une part, les charges des emprunts des réseaux antérieurs
régime qui est ainsi présentement applicable :

Bonne-tous à rappeler deux des principes essentiels du
de loi en temps de guerre, modifiées par l'avenant du 4 mars 1942.
Convention du 9 septembre 1939 sur le régime financier des Chemins
dispositions combinées de la Convention du 21 août 1937 et de la
tes et des dépenses à la charge de la S.N.C.F. par application des
dans quelles conditions doit être réalisé l'équilibre des recettes-
Nous vous avons indiqué, dans notre précédent rapport,

CHIFFRE PREMIER
EQUILIBRE BUDGETAIRE A LA CHARGE
DE LA S.N.C.F.

- en ce qui concerne les recettes, les évaluations avaient été établies en supposant un trafic égal à celui enregistré en 1941 ;

- en ce qui concerne les dépenses, nous avons escompté une diminution des effectifs du personnel, en même temps que la stabilité des conditions de la rémunération ; nous avons prévu, d'autre part, une notable baisse des parcours de trains-voyageurs, le nombre de km-trains marchandises étant, au contraire, légèrement augmenté, compte tenu des chiffres enregistrés au cours des derniers mois précédents ; enfin, nous avons tracé un programme de travaux supérieur à celui de 1941 pour les réparations et l'entretien, mais encore loin de correspondre, pour les renouvellements, à nos besoins normaux, l'augmentation des crédits inscrits traduisant, pour le surplus, la hausse des prix.

La balance des recettes et des dépenses s'établissait, au total, ainsi qu'il suit :

- Recettes.....	21.748 M.
- Dépenses.....	25.146 M.
soit une prévision de déficit de.....	3.398 M.

A défaut d'économies, dont la réalisation ne pouvait être envisagée en raison des circonstances, l'article 18 de la Convention du 31 août 1937, en même temps que l'article 2 de celle du 9 septembre 1939, commandait l'étude des relèvements de tarifs propres à rétablir l'équilibre. Dans le cadre de ces dispositions, le Conseil d'Administration a proposé :

- en ce qui concerne les voyageurs, une majoration des prix de base au km variant de 9 à 17 % suivant la classe ;

- en ce qui concerne les marchandises, une augmentation générale de 10 %, correspondant à la part non encore satisfaite de la demande de relèvement de 20 % que nous avons présentée en 1941.

En outre, nous insistions auprès du Gouvernement pour qu'il intervienne auprès des Autorités d'occupation à l'effet d'obtenir d'elles un accroissement de leurs versements, tenant compte de l'élévation de notre prix de revient.

Le produit attendu de ces différentes mesures devait procurer une recette supplémentaire de 3.040 M., ramenant, avec la variation corrélative de la prime d'exploitation, le déficit prévu à 398,1 M.

Cette insuffisance - 1,6 % seulement du montant des dépenses - pouvait provisoirement être laissée sans couverture, d'autant que le budget comportait, à concurrence de 1.085 M., tout un ensemble de charges dont il était légitime d'attendre le remboursement.

SECTION II - Révision des prévisions



I.- Ainsi que la Convention du 9 septembre 1939 nous en fait obligation jusqu'à la cessation officielle des hostilités, nous avons procédé de trimestre en trimestre à la révision de ces prévisions.

A.- Les résultats enregistrés au cours des trois premiers mois ont fait ressortir une augmentation de dépenses supérieure à celle des recettes. Dans ces conditions, compte tenu du supplément de ressources à attendre du relèvement des tarifs ^{l'indemnité compensatrice} ou de ~~l'indemnité compensatrice~~ devant, le cas échéant, y être substituée, l'insuffisance à prévoir s'est trouvée portée à 665 M.

Etant donné l'incertitude qui pesait encore, à l'époque, sur les conditions dans lesquelles s'exécuterait notre budget, il n'est pas apparu qu'une telle aggravation dût, sans plus attendre, justifier un remaniement de nos propositions.

B.- Pendant le deuxième trimestre, la progression des recettes a été légèrement supérieure à celle des dépenses. De ce fait, l'estimation de l'insuffisance à prévoir, calculée dans les mêmes conditions que précédemment au regard des majorations de tarifs demandées, a été réduite, au 1er juillet,

à 545 M.

Toutefois, la persistance et l'importance d'un tel déficit ne pouvaient manquer de retenir notre attention. Au surplus, dès ce moment, était-il raisonnable de penser, compte tenu de la hausse à prévoir sur les prix et de l'évolution déjà défavorable du trafic des marchandises, que la situation n'irait, par la suite, qu'en s'aggravant. Nous avons donc repris l'examen du problème des majorations tarifaires et fait connaître, en définitive, au Secrétaire d'Etat aux Communications que, tout en maintenant notre demande d'augmentation de 10 % des tarifs-marchandises, nous estimions nécessaire que le relèvement des tarifs-voyeurs fut porté, en moyenne, à 27 %.

C.- La révision à laquelle il a été procédé à la date du 1er octobre a fait ressortir une nouvelle augmentation des recettes-voyeurs, en même temps qu'une diminution des dépenses, résultant, notamment, des réductions de parcours auxquelles nous avons dû procéder.

Notre prévision de déficit, compte tenu toujours du produit attendu des mesures tarifaires proposées, a ainsi été ramené à 235,3 M.

II.- Le Conseil Général des Transports, dans sa séance du 19 février 1942, a reconnu fondées les raisons invoquées à l'appui de nos propositions de relèvement des tarifs.

Il a admis qu'une majoration des tarifs-voyageurs de l'ordre de grandeur envisagé au moment de la présentation de notre budget "serait acceptable pour l'économie générale et vraisemblablement, dans les circonstances actuelles, sans effet appréciable sur le volume du trafic", indiquant, toutefois, qu'une majoration uniforme pour les 3 classes de voitures pourrait être plus facilement supportée par la masse des usagers. Par contre, tout en considérant que l'augmentation proposée en ce qui concerne les tarifs-marchandises "ne serait pas appelée à déprimer l'activité économique actuelle non plus qu'à limiter le chiffre du tonnage transporté", il a émis l'avis, comme en 1941, que la décision à prendre à cet égard ne pouvait l'être par le Gouvernement que dans le cadre de la politique générale des prix.

En fait, ainsi que nous en avons déjà précédemment rendu compte, seuls, en même temps que le prix du transport des bagages, les tarifs-voyageurs ont été relevés. Encore la décision n'est-elle intervenue que le 15 octobre 1942, suivant des modalités, d'ailleurs assez différentes de nos propositions. Le taux moyen de majoration a été porté à 27,5 %. Mais il n'a pas été appliqué aux abonnements de travail et les frais de gare et de contrôle ont été supprimés.

Dans ces conditions, en application même des dispositions de l'article 13 de la Convention du 31 août 1937, modifiées par l'avenant du 4 mars 1942, le Trésor a dû verser à la S.N.C.F. une indemnité tenant compte à la fois du retard et de la réduction apportés à la mise en vigueur de l'augmentation des tarifs-voyageurs et de l'absence de toute majoration des tarifs-marchandises. Par acomptes, nous avons encaissé, à ce titre, une somme globale de..... 1.992 M.

SECTION III.- Résultats au 31 décembre 1942

Nos recettes - y compris les sommes encaissées au Trésor du chef de l'indemnité compensatrice - s'élevaient, au 31 dé-

Les charges qui, dans ce domaine, nous incomberont par la suite. conditions, une nouvelle provision destinée à diminuer d'autant 1942 et, ceci fait, nous mettons encore en réserve, dans les mêmes termes, du mobilier et de l'outillage effectivement réalisés en d'exploitation, la totalité des dépenses de renouvellement du ma- Enfin, nous couvrons, par prélèvement sur nos ressources

libre correspondant à des conditions normales. ce point de vue, comme en 1941, la S.N.C.F. assure donc un équi- exécutées et que les événements nous ont empêchés d'effectuer. De des travaux d'entretien et des réparations qui auraient dû être ment celles que nous avons effectuées, mais également les charges Dans nos dépenses, d'autre part, sont comprises non seule-

venir. maintien de notre situation financière au cours des exercices à dues à l'un et à l'autre de ces titres un appoint appréciable au pensons trouver dans le remboursement des sommes qui nous sont soltement accrues d'une masse importante de charges de guerre. Nous du territoire, nos dépenses continuant, par ailleurs, à être produi dans nos recettes aucun versement au titre du matériel retenu hors L'équilibre a été obtenu sans que se trouve encore inclus

ils méritent, à divers points de vue, de retenir l'attention. tion au cours de l'exercice. Néanmoins, tels qu'ils se présentent constances exceptionnelles dans lesquelles s'est déroulée notre ge Ces résultats traduisent, sans doute, l'incidence des cir- sont arrêtées au chiffre de..... 27.548,3 M. En définitive, les recettes et dépenses de l'exercice

L'équilibre exact du compte de liquidation. reverrons au Trésor la somme de 3,8 M. nécessaire pour assurer Conformément aux prescriptions de l'Avenant du 4 mars 1942, nous Elles dépassaient ainsi le montant correspondant des dépenses. cembre 1942, à..... 27.552,2 M.

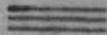
Nous ne pouvons que regretter que votre Société n'ait pas été mise en mesure, par l'adoption des augmentations de tarifs que, dès le début de l'exercice, elle avait considérées à juste titre, comme indispensables, d'atteindre ces résultats avec les seules ressources qu'elle perçoit elle-même des usagers.

.....

.....

CHAPITRE II

CAPITAL SOCIAL, EMPRUNTS ET TRESORERIE



Section I .- Capital social



Le Capital de votre Société a été fixé par l'article 2 de la Convention du 31 août 1937 à 1.419.412.000 fr, représentés par 1.391.024 actions A d'une valeur nominale de 500 fr remises aux cinq Compagnies concessionnaires et 1.447.800 actions B de même valeur nominale remises à l'Etat en représentation de leurs apports respectifs.

Nous avons poursuivi, au cours des années 1938 à 1942, l'amortissement des actions A, conformément au tableau annexé à nos statuts. Au 31 décembre 1942, 36.901 actions A avaient été amorties et remplacées par un nombre équivalent d'actions de jouissance, dites actions J, ce qui ramène à 1.354.123 le nombre d'actions A détenues par les Compagnies.

Le montant des intérêts versés aux actions s'élevait, au 31 décembre 1942, à 206.568.180 fr pour les actions A et à 217.170.000 fr pour les actions B.

Nous vous rappelons qu'aux termes de l'article 3 de la Convention du 31 août 1937, les Compagnies ont obligation d'inscrire à un compte spécial les sommes encaissées par elles chaque année au titre de l'intérêt et de l'amortissement de leurs actions A, les dites sommes ne pouvant, en principe, faire l'objet de répartition entre leurs actionnaires avant le 31 décembre 1955. Elles doivent pouvoir justifier, à tout

moment, de l'emploi des fonds ainsi mis en réserve à la Commission des Comptes de la S.N.C.F. Comme chaque année, cette Commission vous rend compte, dans son Rapport, des vérifications auxquelles elle a procédé.

SECTION II.- Dette à long ~~XXXXX~~ et moyen termes

Ainsi que nous l'avons souligné dans notre précédent Rapport, votre Société, pendant les trois premiers exercices de son fonctionnement, s'était tenue à l'écart du marché et n'avait eu recours que pour de faibles montants à des émissions des titres des Réseaux.

En 1941, elle a fait appel, pour la première fois, sous sa propre signature, à l'épargne publique, émettant en juin un emprunt de 4.528 M. destiné à assurer la couverture de dépenses d'établissement et procédant en décembre à une large opération de conversion d'obligations et de bons pour un montant total de 17.700 M.

L'évolution favorable du marché qui nous avait permis ces interventions s'est poursuivie en 1942 et nous n'avons pas manqué de mettre ces circonstances à profit pour achever la première étape de réalisations que, dans le domaine des conversions et de la consolidation, nous nous étions fixée. Nous avons pu, en même temps, nous assurer le complément de ressources dont

il était souhaitable que nous puissions disposer pour la couverture de nos dépenses d'établissement.

I.- Opérations nouvelles de 1942.

A.- Consolidation des Bons 5% 1932-1942.

Au 1er mars venaient à échéance massive les Bons décennaux 5% émis en 1932 par les Compagnies de l'Est, du Midi, du P.L.M., du P.O. et par les Administrations des Chemins de fer de l'Etat et d'Alsace/Lorraine, à concurrence d'un montant nominal de 5.320 M.

Nous n'avions pas jugé opportun de comprendre ces titres dans l'opération réalisée en décembre 1941, la proximité de leur échéance leur valant, à ce moment, un caractère de placement à court terme qui interdisait, en ce qui les concerne, toute éventualité de conversion. Par contre, l'amélioration enregistrée dans les conditions du marché dès février 1942 nous a donné la possibilité d'offrir en remplacement un emprunt à moyen terme, à concurrence de la faculté d'émission de 4.942 M.- correspondant au produit net primitif des Bons - que nous ouvrait le remboursement. Cet emprunt a été réalisé sous forme de Bons du type suivant, défini, dans les conditions prévues par l'article 28 de la Convention du 31 août 1937, par arrêté du Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances du 7 février 1942:

- 3 1/2%, tous impôts présents et futurs à la charge de la S.N.C.F., à l'exception des droits de transmission, de transfert et de conversion;

- amortissables en 15 années par semestrialités sensiblement constantes, avec faculté de remboursement anticipé à toute époque.

Emis à 96,5%, par coupures de 2.000 et de 5.000 fr, les titres ont été immédiatement placés en totalité : la souscription ouverte le 16 février a été close dès le lendemain. Ainsi, le prix d'émission étant resté pratiquement le même qu'en décembre 1941 (96,65%), quelques semaines avaient suffi pour que notre taux d'intérêt s'améliorât de 4 à 3 1/2%.

B.- Conversion des obligations 6% brutes.

a.- Les obligations 6% brutes des Grands Réseaux n'avaient pu davantage, en raison de leur taux nominal élevé, être converties en décembre 1941, alors que le nouveau titre était un 4% demi-net.

Cette conversion, au contraire, est devenue possible à partir du moment où le taux de 3 1/2% inauguré par nous en février 1942 pour des titres à moyen terme, fut consacré à long terme, par le Trésor, en juin, puis par le Crédit National en octobre. Nous avons décidé de la tenter en décembre.

b.- Conformément aux dispositions de la loi du 1er décembre 1942, la conversion a porté sur les obligations suivantes, d'un montant global de 4.320 M.;

- obligations 6% anciennes des Compagnies de l'Est, du Midi, du Nord, du P.L.M. et du P.O., ainsi que du Syndicat des Chemins de fer de Grande Ceinture de Paris;

- obligations 6% type 1921, tranche A, de la Compagnie du P.L.M.

Les modalités de réalisation, en tous points comparables à celles de la conversion de décembre 1941, ont été définies par arrêtés du Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances des 1er et 2 décembre 1942 :

.....

- la conversion s'opérait, avec effet du 1er janvier 1943, en obligations 3 1/2 %, tous impôts présents ou futurs à la charge de la S.N.C.F. à l'exception des droits de transmission, de transfert et de conversion, amortissables en 40 ans par tirages semestriels ou rachats en bourse, avec faculté de remboursement anticipé à toute époque (coupures de 2000, 10.000 et, pour les besoins de la conversion, 500 fr) ;

- un délai s'étendant du 8 au 20 décembre était laissé aux porteurs pour demander le remboursement de leurs titres.

D'autre part, le prix d'émission a été fixé à 910 fr pour 1.000 fr.

Les remboursements, qui atteignirent 380 M., quoique proportionnellement légèrement supérieurs à ceux enregistrés lors de la précédente conversion, n'ont encore représenté qu'un pourcentage modéré, 9 %, du montant total des titres appelés à la conversion.

Au total, l'économie actuarielle moyenne procurée par l'opération est de l'ordre de 20 M. par an. En outre, 8 M. de titres, répartis en 7 types différents, seront remplacés par un nombre de titres environ 8 fois moindre.

c.- Tant pour faire face aux remboursements et au paiement des impôts et soultes que pour couvrir des dépenses d'établissement, nous avons procédé en même temps à une émission contre numéraire d'obligations 3 1/2 % du même type. La souscription, entièrement assurée dans un délai très réduit, a donné 1.660 M. d'argent frais.

II.- Situation de la dette au 31 décembre 1942.

Les diverses opérations d'aménagement que nous avons pu réaliser tant en 1941 qu'en 1942, jointes à quelques novations de moindre portée intéressant nos obligations en devises vis-à-vis du Trésor et à l'amortissement contractuel qui a été

normalement poursuivi, ont modifié profondément la structure générale de notre dette à long et à moyen termes à fin 1942.

Celle-ci, au cours des cinq premiers exercices de la S.N.C.F., s'est accrue d'environ 4 milliards pour la couverture des dépenses d'établissement, passant en nominal de 93 à 97 milliards.

Mais, dans le même temps, grâce notamment aux conversions et consolidations de 1941 et de 1942, le nombre des titres en circulation a été ramené de 94 M. à 76 M., soit une diminution de 18 M. D'autre part, les économies réalisées sur les arrérages permettent de faire face, désormais, au service de l'intérêt et de l'amortissement sans augmentation des charges totales. Ces charges s'élevaient, fin 1940, à 6.460 M., représentant un taux moyen de 7 %. Elles ne sont, fin 1942, que de 5.420 M., soit un taux moyen de 6,6 %. Encore, faut-il tenir compte de ce que les charges nouvelles comprennent l'amortissement en 15 années de la dette de 5 milliards à échéance massive que représentaient les bons 5 % 1932-1942.

L'Etat a été de loin le principal bénéficiaire de la politique que nous avons suivie, tant du fait des répercussions qu'elle a entraînées sur le montant des annuités versées à la S.N.C.F. en remboursement de charges que du fait de l'abaissement qui en est résulté du montant des charges de grand équilibre.

Quant aux charges de la dette incombant en propre à notre budget, elles s'élèvent à 330 M. à fin 1942 et sont relatives, pour 70 M., aux prêts de la Caisse des Dépôts et Consignations au titre du plan des grands travaux contre le chômage (980 M.) et pour la reste, soit 260 M., aux émissions d'obligations S.N.C.F. (4.700 M.), couvrant, à concurrence de 4.300 M., les dépenses d'établissement de 1938 à 1942 et laissant un reliquat de l'ordre de 400 M. pour la couverture des dépenses de l'exercice 1943.

SECTION III.- Couverture des dépenses et charges en 1942

I.- Emprunts et avances.-

Les besoins auxquels nous avons dû faire face en 1942, en dehors du fonds de roulement nécessaire à la marche de nos Services, sont les suivants :

- charges d'emprunts non incorporées dans l'équilibre budgétaire.....	3.866.402.937,7
- dépenses d'établissement à couvrir par l'emprunt.....	723.110.561,5
- diminution des ressources d'établissement.....	354.988.726,3
Total.....	4.944.502.225,5

La couverture de l'ensemble de ces besoins a été assurée par l'excédent des ressources d'établissement réalisées en 1941 et par des avances du Trésor consenties au titre de l'article 25 de la Convention du 31 août 1937.

A.- Ressources d'emprunts imputables au compte d'établissement.-

Le mouvement des ressources d'emprunts imputables au compte d'établissement s'est traduit en 1942, comme nous venons de l'indiquer, par une diminution de..... 354.988.726,3

La justification de cette diminution est donnée ci-après :

	Ressources réalisées	Ressources remboursées (1)	Net
- Obligations, bons et emprunts divers.....	19.064.046.482,5	19.324.555.625,2	- 560.509.142,6
- Avances du Trésor au titre du Programme Spécial d'Équipement (Conv. du 8 janvier 1941)	205.520.416,3	-	+ 205.520.416,3
		

(1) Non compris ceux des emprunts remboursés dont la charge incombe suivant les dispositions législatives ou contractuelles en vigueur au compte annuel de liquidation.

a.- Obligations, bons et emprunts divers.- Les chiffres que nous venons de donner tiennent compte de la conversion des obligations 5 % 1933, 5 1/2 % 1935, 8 % 1938 et des Bons 6 % 1934-1949 des Réseaux réalisée à la date du 1er janvier 1942, ainsi que de l'opération de consolidation des Bons 5 % 1932-1942 dont nous avons rendu compte.

Le montant des ressources réalisées se décompose comme il suit :

- Obligations 4 % 1941 remises en échange de titres convertis.....	13.453.284.214,8
- Bons 3 1/2 % 1942 émis en février.....	4.940.981.900,-
- Obligations 3 1/2 % 1943 émises en décembre.....	1.659.799.367,8

Le taux effectif moyen d'intérêts et de frais accessoires des émissions d'obligations (à l'exclusion de l'opération de conversion) ressort pour nous à 4,87 %, contre 5,09 % en 1941 et 7,42 % en 1940.

D'autre part, nous avons enregistré les remboursements ci-après :

- Obligations et Bons des Réseaux convertis au 1er janvier 1942.....	14.667.844.934,3
- Bons 5 % 1932-1942 des Réseaux remboursés le 1er mars 1942.....	4.941.265.474,1
- Emprunts divers remboursés par anticipation.....	15.445.226,8

b.- Avances du Trésor au titre du Programme Spécial d'Equipement.- Les dépenses du Programme Spécial d'Equipement autorisé par l'article 3 de la loi du 9 octobre 1940 se sont élevées à 327.251.596,5 en 1942.

Conformément à la Convention du 8 janvier 1941, celles de ces dépenses effectuées au titre des Travaux Complémentaires ont été couvertes à concurrence de 1/5ème par un prélèvement sur les disponibilités du Fonds de Renouvellement et, pour 4/5ème, par des avances spéciales du Trésor.

Le montant total desdites avances, compte tenu de celles déjà consenties en 1940 et 1941, ressortait ainsi, au 31 décembre 1942, à 357.791.592

B.- Avances du Trésor (Art. 25 de la Convention du 31 août 1937.-

Les avances du Trésor prévues par l'article 25 de la Convention du 31 août 1937 couvrent, à titre obligatoire, les insuffisances des comptes annuels de liquidation établis dans les conditions prévues par l'article 21 de la même Convention.

Au cours de l'exercice 1942, nous n'avons reçu de telles avances qu'au titre des charges de grand équilibre de l'exercice 1941 pour un montant de 4.063.098.246,6 portant le total des avances de cette nature à 17.162.557.122,5

Par contre, en application de la décision prise par votre dernière Assemblée, nous avons remboursé le solde des avances consenties pour la couverture de l'insuffisance de petit équilibre de l'exercice 1938, soit 47.770.934 fr 8

II.- Moyens de trésorerie et disponibilités.-

Les ressources que nous venons d'analyser, s'ajoutant à l'excédent des produits de l'exploitation sur nos dépenses, nous ont permis de réduire notre dette à court terme et d'augmenter nos disponibilités.

Comme l'année dernière, non seulement nous n'avons demandé au Trésor aucune avance en cours d'exercice au titre de l'article 27 de la Convention du 31 août 1937, mais nous nous sommes abstenus de tout emprunt nouveau sur le marché, nous bornant au renouvellement des opérations venant à échéance. Notre dette à court terme s'est ainsi trouvée ramenée progressivement, par le jeu de quelques remboursements, au niveau qu'exigeaient nos besoins.

Parallèlement, le solde créditeur de notre compte courant du Trésor s'est accru.

Ajoutons que les ressources correspondant au montant non encore utilisé de notre provision pour travaux différés et du Fonds de renouvellement ne nous ont pas paru devoir être utilisées à couvrir indifféremment les besoins de la trésorerie de quelque nature qu'ils soient. Il convient de les garder en réserve jusqu'au jour où il sera possible de les investir dans les emplois spéciaux en vue desquels elles ont été constituées.

Depuis octobre, nous souscrivons, en conséquence, chaque mois, à l'aide de ces sommes, un Bon du Trésor à un an d'une valeur de 500 M., nous constituant ainsi, peu à peu, un portefeuille à échéances suffisamment échelonnées et pouvant, le moment venu, être facilement mobilisé. Au 31 décembre 1942, la S.N.C.F. disposait ainsi, en nominal, de 1.500 M. de fr de Bons du Trésor.

CHAPITRE III

BILAN ET RESULTATS COMPTABLES



SECTION I.- Présentation du bilan



§ 1^{er}.- Modifications de structure



Dans votre Assemblée du 30 juin 1942, vous avez bien voulu approuver les nouvelles modalités de présentation que nous vous avons proposées en vue, tout à la fois, de rendre la texture de notre bilan plus claire et de la rapprocher davantage de celle en usage dans les entreprises industrielles.

Ces dispositions ont été maintenues cette année. Toutefois, tenant compte notamment de suggestions formulées par la Commission des Comptes, nous avons estimé nécessaire d'y apporter encore quelques retouches.

En application des dispositions de l'article 35 de la loi du 24 juillet 1937, modifié par le décret-loi du 30 octobre 1935, vous aurez à vous prononcer sur ces modifications, après avoir entendu le Rapport de la Commission des Comptes.

I.- Comptabilisation des emprunts.-

Les emprunts obligataires figurent, au Passif, pour le montant net encaissé au moment de l'émission, la contrepartie, à l'Actif, étant constituée par les dépenses dont ces emprunts assurent la couverture. Ce procédé est celui qui était employé par les anciens Réseaux. Toutefois, la Commission des Comptes avait fait observer, dans son Rapport sur l'exercice 1938,

"qu'il a l'inconvénient de ne pas faire ressortir le montant de la dette à rembourser par la Société", ajoutant que "cette remarque prend une valeur particulière en ce qui concerne les emprunts de remplacement et les emprunts à l'étranger".

Nous avons examiné avec toute l'attention qu'il mérite le problème ainsi soulevé, sur lequel, d'ailleurs, le Représentant de l'Etat à votre Assemblée a récemment encore attiré notre attention et cet examen, poursuivi dans le cadre des données, pour le moins incertaines, de la doctrine et de la jurisprudence, nous a conduits aux conclusions suivantes.

C.- Emprunts obligataires.-

Nous avons écarté successivement deux des méthodes qui auraient pu être envisagées :

- la première eut consisté à inscrire les emprunts pour leur valeur nominale de remboursement; mais cette solution ne donnerait pas entière satisfaction en ce sens qu'elle aboutirait à comptabiliser en quelque manière comme une dette actuelle des remboursements qui ne sont exigibles que par annuités échelonnées dans le temps;

- avec la seconde - la seule qui eut été vraiment conforme aux principes admis en matière de faillite, nous aurions porté, chaque année, au Passif, la valeur actuelle de nos emprunts; mais une telle solution ne saurait être retenue par une Société telle que la vôtre dont les emprunts sont multiples et complexes, sans exiger, au moment de l'établissement des comptes de chaque exercice, un travail très long et difficile.

En définitive, il nous est donc apparu qu'il y avait lieu de maintenir la règle suivant laquelle le seul montant à comprendre dans le total du bilan est le produit net réellement encaissé lors de l'émission. Toutefois, tenant compte des critiques qui ont été formulées, nous avons considéré que la présentation du document lui-même pouvait être améliorée, de telle manière que tout créancier fût en mesure de se rendre compte de la situation réelle de notre de

A cet effet, le bilan de fin 1942 donne, au Passif, sous le libellé "Dettes à long terme", en regard des comptes "Emprunts obligataires" et "Emprunts divers", la valeur de remboursement, d'une part, et la prime de remboursement d'autre part, faisant ainsi ressortir par différence le capital réalisé encore non amorti.

B.- Emprunts libellés en devises étrangères.-

Jusqu'ici, les emprunts libellés en devises étrangères figuraient, au Passif, pour le montant de leur produit net converti en francs-français au cours du change de la date de réalisation. Cette présentation fait apparaître le capital réalisé restant à amortir par différence entre le montant nominal à rembourser et la prime de remboursement correspondante.

En vue de permettre une ventilation plus exacte des engagements, la réévaluation de ces sommes a été effectuée sur la base des derniers cours de change connus à la date d'arrêté du bilan. Ainsi ressort une différence de change, qui a été portée, à l'Actif, sous la rubrique "Divers" à un poste nouveau intitulé "Différences de change sur emprunts obligataires et divers".

Cette dernière constatation de différences de change touche non seulement les emprunts libellés en devises étrangères, mais encore les emprunts libellés en francs-français émis en remplacement de tels emprunts pour lesquels subsiste une différence de change à amortir.

II.- Capitaux sociaux des Compagnies.-

Le souci de faire apparaître en pleine clarté toutes les obligations de la S.N.C.F. nous a conduits à quelques modifications moins importantes en ce qui concerne les capitaux sociaux des Compagnies. Deux d'entre elles, en effet, la Compagnie du Nord et celle du Midi, ont émis des actions avec primes. D'autre part, les

ressources d'établissement provenant du capital de la Compagnie P.L.M. étaient originellement inférieures au montant nominal du capital en raison des conditions de la fusion intervenue en 1857 entre la Compagnie de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée.

Au compte du Passif "Dettes à long terme" figure désormais exactement le nominal des actions des Compagnies restant à rembourser, le compte "Amortissement par remboursement des capitaux des Compagnies et anciens Réseaux d'Etat" recevant, conformément à la règle générale en la matière, l'intégralité des ressources de la nature considérée ne possédant pas le caractère de passif envers des tiers.

Dans le cas particulier de la Compagnie P.L.M., nous constatons, à l'Actif, sous la rubrique "Divers - Dépenses diverses à amortir - Dépenses diverses", le montant de la valorisation apportée à la fraction non amortie du capital de cette Compagnie pour porter ladite fraction à la valeur nominale inscrite au Passif dans le compte "Dettes à long terme".

III.- Disponibilités provenant de la provision pour travaux différés et du Fonds de renouvellement des installations et du ...

Ainsi que nous l'avons indiqué, nous investissons principalement en bons du Trésor à un an les disponibilités provenant de notre provision pour travaux différés et du Fonds de renouvellement.

Cet emploi a donné lieu à l'inscription d'un nouveau poste à l'Actif, sous la rubrique générale "Emploi (valeurs et titres) des Réserves et Provisions".

En contre partie, il a paru nécessaire de faire passer au Passif le montant de la provision pour travaux différés, même, qui, dans le bilan de 1941, avait été englobée parmi

"Divers" du chapitre "Réserves et Provisions".

§ 2.- Indications relatives à divers postes

I.- Compte d'établissement.

A.- Lignes du Réseau d'Alsace et de Lorraine.-

Au 1er janvier 1938, la juxtaposition, dans le bilan d'entrée de la S.N.C.F., des balances à fin 1937 des anciens Réseaux a eu pour résultat de comprendre deux fois, à l'actif, la valeur des lignes du Réseau A.L. Ces deux valeurs étaient, d'ailleurs différentes :

- l'une, non explicitée, mais que l'on peut chiffrer à 219 M. environ, provenait de la balance de la Compagnie de l'Est et était égale aux dépenses de construction des lignes;

- l'autre avait son origine dans la balance du Réseau A.L. et correspondait, pour un chiffre de 325 M., à la capitalisation d'une rente de 20,5 M. servie depuis le Traité de Francfort de 1871 par l'Etat à la Compagnie de l'Est jusqu'en 1918, en compensation de la perte des lignes, rente que le Réseau A.L. remboursait chaque année à l'Etat.

Le Passif du même bilan d'entrée portait, de son côté, trace de ce double emploi :

- la première écriture figurait dans les emprunts contractés par la Compagnie de l'Est,

- la seconde, correspondant à l'obligation - devenue caduque - du Réseau A.L. de payer annuellement 20,5 M. à l'Etat, était comprise dans la valeur représentative du capital originaire de ce Réseau.

Pour faire cesser cette double imputation, nous avons réduit à l'actif les dépenses d'établissement de 325

Passif étant aménagé en conséquence.

B. - Prolongements Sarrois

A la suite des accords franco-allemands de Rome et de Naples, en date des 3 décembre et 18 février 1935, 38,7 de lignes sarroises qui étaient exploitées par le Réseau A.L.

ont été rétrocédées à l'Allemagne, ainsi que du matériel roulant

Les dépenses d'établissement correspondant à ces

lignes et à ce matériel s'élevaient à 24.500.000 frs; elles fi-

guraient jusqu'à ce jour à notre compte d'établissement dans l'at-

tente de la suite à donner à la demande adressée à l'Etat par le

Réseau A.L. en 1936 et tendant à ce que lui soit attribuée, en

considération de la perte subie par lui, une partie de l'indem-

unité forfaitaire de 900 M. versée par l'Allemagne pour les pre-

priétés de l'Etat français en Sarre.

La demande d'indemnité a été confirmée par le

Réseau A.L. en 1937, puis par la S.N.C.F. en 1942. Bien qu'il

n'ait pas encore abouti, il a été jugé préférable de ne pas

ser plus longtemps au compte d'établissement une somme qui ne

correspond plus à aucun actif réel et de la virer au débit d'

compte de redressement d'un exercice antérieur à 1938, compris

sous la rubrique "Comptes divers" des "Créditeurs divers" du

C. - Lignes déclassées ou cédées.

D'accord avec le Contrôle financier, nous a-

procédé aux opérations d'amortissement que rendaient nécess

d'une part, les déclassements de lignes prononcés, dans les

lignes que nous avons rappelées, par les lois des 7 mars 19

30 novembre 1941, d'autre part, la cession de la ligne de

à Massy-Palaiseau à la Compagnie du Métropolitain.

nous
M., le

Les opérations affectent le bilan dans les conditions suivantes :

- le montant des dépenses de construction des lignes, soit 601 M.4, a été retiré du compte des Immobilisations "Etablissement des lignes et travaux complémentaires"; il a été reporté à concurrence de la part remboursable en annuités par l'Etat, soit 466 M., au compte des créances remboursables par annuités "Avances au Trésor";
- pour le surplus, ces dépenses ont été amorties :
 - à concurrence de la part qui avait été couverte en capital par l'Etat, soit 15 M.2, par contraction avec le compte "Amortissement par concours financiers divers";
 - à concurrence de la part non remboursable, soit 120 M.2, par prélèvement sur le Fonds de Renouveaulement, celui-ci recevant, d'autre part, le produit des récupérations, soit 37 M. 2 en 1942.

D. - Dépenses d'établissement de caractère social supérieures à 400.000 francs.-

Par Dépêche du 4 août 1942, le Secrétaire d'Etat aux Communications a informé la S.N.C.F. qu'il donnait son accord aux propositions que celle-ci lui avait faites, tendant à ce que "les dépenses d'établissement ou d'acquisition de caractère social envisagées par la S.N.C.F. soient désormais, et en principe, immédiatement amorties par imputation au compte d'exploitation".

En conséquence, à partir de 1942, les dépenses de l'espèce sont amorties sur le compte d'exploitation.

Toutefois, ces dépenses correspondant à des actifs non productifs de revenus mais néanmoins réels, il a été jugé préférable d'en garder trace dans les écritures. Elles figurent donc à l'Actif dans un compte englobé au bilan sous la rubrique "Etablissement des lignes et travaux complémentaires". En contre partie, leur amortissement est constaté au Passif dans

.....

me
km
t.
elle ;
dans
à l'
une
un
s
Passif
vont
aires,
condi
88 et
Paris

un compte compris dans la rubrique "Amortissements par concours financiers divers" du bilan.

E. - Participations financières.

Nous rappelons que les participations financières ne sont inscrites au compte d'établissement que pour le montant des capitaux effectivement versés.

Les sommes non encore appelées, qui ne représentent, en définitive, qu'une obligation éventuelle, figurent, à l'Actif, sous la rubrique "Comptes divers" des "Débiteurs divers" la contre partie se trouvant au Passif sous la rubrique "Comptes courants et tiers créanciers" des "Créditeurs divers".

II. - Réserves et Provisions.-

Au 1er septembre 1939, les navires appartenant à la S.N.C.F. étaient groupés, en trois flottes ayant chacune une origine et un rôle différents :

- la flotte Ouest, comprenant trois paquebots et trois cargos, qui assurait le service régulier Dieppe-Newhaven,
- la flotte Sud-Ouest, comprenant douze cargos anciens, qui étaient loués à la Compagnie Delmas-Vieljeux,
- la flotte Sud-Est, comprenant quatorze cargos charbonniers, qui transportait les charbons étrangers nécessaires à la satisfaction des besoins du chemin de fer.

Les règles suivies en matière d'amortissement différaient pour les trois flottes :

- pour la flotte Ouest, aucun amortissement annuel n'était effectué : les règles prévues pour le matériel roulant étaient appliquées au matériel naval;
- pour la flotte Sud-Ouest, l'amortissement variait chaque année selon les possibilités; le montant en était prélevé sur le compte d'exploitation;

.....

- pour la flotte Sud-Est, l'amortissement s'effectuait au moyen d'une dotation annuelle égale à 5 % du coût initial et prélevée sur le compte d'exploitation.

En outre, une part des indemnités reçues de l'Etat au titre de la loi Tasso pour les flottes Ouest et Sud-Est était mise en réserve en vue de son affectation au renouvellement des navires.

Depuis la guerre, les indemnités allouées aux armateurs par l'Etat français pour l'affrètement ou la réquisition de leurs navires comprennent une part importante destinée à couvrir les charges d'amortissement et de remplacement de ces navires. A ces indemnités s'ajoutent, d'une part, celles qui pourront être dues par la part des navires si l'Etat français n'use pas de la faculté qu'il s'est réservée d'effectuer le remplacement en nature et, d'autre part, les indemnités dues, soit par les autorités d'occupation, soit par l'Etat français pour compte d'autres gouvernements étrangers, au titre des navires qui se trouvent hors du contrôle des autorités françaises ou perdus.

En cet état, il est apparu qu'il convenait de donner aux sommes que la S.N.C.F. a reçues ou qu'elle aura recevoir pour l'amortissement ou le remplacement de ses navires une imputation conforme à leur destination. La solution retenue a été la création d'un fonds de renouvellement spécial du matériel naval compris au Passif sous la rubrique "Divers" de "Réserves et Provisions".

Ce compte a reçu les sommes qui ne concernent et qui étaient précédemment imputées à divers comptes d'attente. Au 31 décembre 1942, son montant s'élevait à 128 M.

SECTION II.- Résultats comptables

8.1er.- Compte d'établissement

Le compte d'établissement figurant au bilan au 31 décembre 1941 s'élevait, en dépenses, à 94.410.717.658,6
 et, en ressources, à 96.842.759.037,3

Par suite des modifications apportées à la présentation des comptes, et notamment de la constatation des différences de change des emprunts en devises étrangères à amortir, ces chiffres doivent être augmentés, à l'Actif, et au Passif de 3.076.326.385,6

I.- Dépenses (Annexe XI).

Le montant des dépenses au 31 décembre 1941, rectifié comme il vient d'être exposé, s'établit à 97.487.044.044,2

Compte tenu des redressements d'écritures effectués en 1942 au titre des exercices antérieurs, ce chiffre est encore à rectifier de - 23.207.580,4

D'autre part, le montant des sommes correspondant à la part amortie, en 1942, des emprunts de couverture et portées en atténuation de l'actif a été de - 580.439.311,-

Enfin, les dépenses nettes de premier établissement de l'exercice 1942 se sont élevées à 1.692.261.527,1

Le montant total des dépenses d'établissement au 31 décembre 1942 est, dans ces conditions, de 98.595.658.679,9

II.- Ressources (Annexe X)

Le montant des ressources au 31 décembre 1941, rectifié comme nous l'avons dit, s'établit à 99.919.085.422,

Nous avons fait, en 1942, les imputations suivantes :

- ressources de l'exercice 401.067.983,5
- montant des emprunts amortis en 1942, y compris différences de change sur emprunts en devises, porté en atténuation de l'Actif - 560.439.311,-

Balance nette - 159.371.327,5

Le montant total des ressources d'établissement se trouve ainsi porté, à fin 1942, à 99.759.714.095,4

Ce chiffre fait ressortir un excédent de 1.164 M. par rapport au montant des dépenses d'établissement à la même date. Cet excédent sera utilisé, à concurrence d'une somme de 728 M. environ, pour les besoins de l'opération de conversion en date du 1er janvier 1943, le surplus demeurant disponible pour la couverture des dépenses d'établissement de l'exercice 1943.

§ 2.- Compte d'exploitation

I.- Recettes.

Les recettes totales du compte d'exploitation se sont élevées à 27.548.297.335,-

Elles comprennent, suivant détail donné à l'annexe I :

- les recettes du trafic pour .. 26.874.858.290,9
- les recettes diverses pour ... 673.439.044,1

II.- Dépenses.

Les dépenses d'exploitation proprement dites se

sont élevées à (1) 24.895.221.562,

Le détail est donné à l'Annexe II.

A ce chiffre il y a lieu d'ajouter

la dotation du Fonds de renouvellement,

soit 2.039.557.963,5

Le montant total des dépenses

d'exploitation s'élève ainsi à 26.934.779.526,-

§ 3.- Charges de capital

I.- Charges brutes à répartir.

Les charges brutes de capital constatées dans l'exercice se sont élevées à 6.624.919.352,2

De ce montant, il convient de déduire le produit du prélèvement de 10% sur les intérêts et primes de remboursement, soit ... 172.271.099,3
net 6.652.648.252,9

II.- Liquidation des charges.

Les charges brutes doivent être atténuées :

- des charges incombant à l'Etat remboursées sous forme d'annuités 2.261.378.446,2
 - des charges incombant à divers 22.814.098,9
 - des charges incombant au compte d'établissement 5.668.656,7
 - des produits des participations imputées au compte d'établissement 3.933.188,3
- Ensemble 2.293.788.390,1

De ce montant, il convient de déduire le produit du prélèvement de 10% reversé à

(1) Compte tenu des prélèvements sur dépenses publiques, les dépenses nettes d'exploitation ressortent à 24.894.932.209,4.

l'Etat et à divers, soit

Le montant net des atténuations
sort ainsi à

Le solde des charges, soit 4.420.312,.....

se répartit comme suit entre les divers paragraphes du compte
de liquidation :

1°) charges incombant au § B-b 418.744.593,9

Ces charges sont afférentes :

- à la rémunération des actions de
capital de la S.N.C.F. pour ... 88.437.610,-

- aux dépenses d'établissement des
exercices 1938 à 1942 pour 254.183.094,7

- à l'augmentation des stocks
d'approvisionnement au cours de
l'exercice 1942 pour 5.223.523,5

- au fonds de roulement pour .. 70.900.365,7

2°) charges incombant au § B-c 3.866.402.937,7

Il s'agit des charges des dépenses
d'établissement antérieures à 1938, non
incorporées dans l'équilibre budgétaire.

3°) charges incombant au § B-e 135.164.936,6

Cette rubrique concerne les sommes versées aux Compagnies
en application de l'article 5 de la Convention du 31 août 1937.

Le détail des charges de capital et de leur liquidation
est donné à l'Annexe IV.

§ 4.- Insuffisance des exploitations annexes

La perte subie sur certaines exploitations annexes et
participations financières s'élève à 6.536.547,7

Le détail est donné à l'Annexe V.

CHAPITRE IV

Liquidation de l'exercice

(Annexe VII)

Le compte de liquidation pour l'exercice 1942 s'établit conformément aux dispositions des articles 19 et 21 de la Convention du 31 août 1937, de l'article 167 de la loi de finances du 31 décembre 1938 et de la Convention du 9 septembre 1939 modifiée par l'avenant du 4 mars 1942.

Les Recettes s'élèvent à 27.548.297.335,-
=====

En regard de ces recettes, doivent être inscrites :

- a) les dépenses d'exploitation comprenant :
- les dépenses d'exploitation proprement dites 24.894.932.209,4
 - la dotation du fonds de renouvellement des installations et du matériel 2.029.557.963,5
- b) les charges effectives du capital social et des emprunts contractés après le 1er janvier 1938 pour le compte de la S.N.C.F., déduction faite de tous remboursements 418.744.593,9
- c) les charges effectives des autres emprunts de toute nature pris en charge par la S.N.C.F. en vertu des articles 30 et 31 de la Convention du 31 août 1937, déduction faite de tous remboursements 3.866.402.937,7
- d) les insuffisances des exploitations annexes et des participations financières 6.536.547,7
- e) les sommes versées aux Compagnies de l'Est, du Midi, du Nord, du P.L.M. et du P.O. par application de l'article 5 de la Convention du 31 août 1937 135.164.936,6
- f) les primes prévues à l'article 36 de ladite Convention 63.361.083,9

Le total des dépenses est ainsi de ... 41.414.700.272,7
=====

L'insuffisance totale ressort donc à . 3.866.402.937,7
=====

chiffre égal au montant des charges d'emprunts afférents aux

dépenses d'établissement antérieures au 1^{er} janvier 1938.
Par application des dispositions de l'article 19 de la Convention du 31 août 1937, de la loi du 31 décembre 1938 et de la Convention du 9 août 1942, le montant de ces charges fait l'objet d'une avance sans intérêts, remboursable dans les conditions fixées à l'article 24 de la Convention du 31 août 1937.

Ajoutons que les chiffres par lesquels se traduit la liquidation de l'exercice ne sont pas définitifs. Ils sont susceptibles de se trouver ultérieurement modifiés par l'arrêté ministériel qui clôturera les comptes après avis de la Commission de vérification des Comptes.

Nous vous demandons, Messieurs, d'approuver les comptes et le bilan de l'exercice 1942, tels que nous venons de les exposer.

APPLICATION DE L'ARTICLE 10 DE LA
CONVENTION DU 31 AOÛT 1937

L'article 10 de la Convention du 31 août 1937 prévoit qu'il est, chaque année, rendu à l'Assemblée Générale un compte spécial de l'exécution des marchés ou entreprises dans lesquels les Administrateurs ont un intérêt direct ou indirect, et pour lesquels autorisation doit être donnée par l'Assemblée Générale. Cette autorisation a été accordée pour 1942 par une résolution de votre Assemblée Générale du 30 juin 1942.

La Commission des Comptes présentera un rapport spécial sur l'exécution de ces marchés ou entreprises en 1942.

Nous vous demandons de donner acte de ce compte rendu et de renouveler, pour l'exercice 1943, l'autorisation prévue par l'article 10 de la Convention.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Aucune modification n'est intervenue au cours de l'exercice dans la composition du Conseil d'Administration.

Toutefois, M. CLAUDON, Directeur Général des Transports au Secrétariat d'Etat aux Communications, et qui, en cette qualité, y siégeait comme Commissaire du Gouvernement en application des dispositions de l'article 11 de la Convention du 31 août 1937, a été, par décret du 18 novembre 1942, nommé Directeur Général honoraire, pour être appelé, par la suite, au poste important de Gouverneur de l'Ecole Polytechnique.

Votre Assemblée tiendra certainement, en s'associant aux regrets que nous a causés le départ de M. CLAUDON, à rendre hommage au concours précieux qu'il n'a cessé d'apporter à la Société Nationale depuis son origine, et plus récemment, en particulier, au cours des périodes parfois très difficiles que nous avons eu à traverser, associant en toutes circonstances, avec dévouement, ses efforts aux nôtres en vue de la solution des problèmes que pose le maintien de notre activité.

M. MORANE, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, nommé Directeur des Chemins de fer au Secrétariat d'Etat aux Communications par décret du 27 octobre 1942, a remplacé M. CLAUDON dans les fonctions de Commissaire du Gouvernement.

COMMISSION DES COMPTES

M. BARBIER DE LA SERRE, Inspecteur Général honoraire des Finances, Représentant de l'Etat à la Commission des Comptes, est décédé au début de cette année.

.....

M. BARBIER de la SERRE faisait partie de la Commission depuis 1938 et n'a cessé, au cours de ses 5 années de mandat, de prendre une part active à ses travaux. Nous nous associons avec regrets que cette perte a causés à la Commission des Comptes.

Le mandat des quatre représentants des actionnaires autres que l'Etat au sein de la Commission, qui avaient été nommés pour trois ans à dater du 1er janvier 1941 par l'Assemblée Spéciale du 5 septembre 1940, prend fin le 1er janvier 1944. Conformément aux dispositions de l'article 27 de nos Statuts, nous avons convoqué ces actionnaires en une Assemblée Spéciale qui sera tenue à l'issue de votre Assemblée en vue de la désignation de leurs représentants pour une nouvelle période de trois ans à dater du 1er janvier 1944.

Nous vous rappelons que les Représentants de l'Etat au sein de cette même Commission ont été nommés pour trois ans à dater du 1er juillet 1941 par arrêté interministériel du 16 décembre 1941. Leur mandat prendra donc fin le 1er juillet 1944.