

Projet de budget au 16 octobre 1942

Rectifications du 16 au 20/10/42

Textes présentés le 21/10/42

à Monsieur le Président

21 octobre 1942

43 Bb

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous transmettre, ci-joint, la Note justificative du budget d'exploitation pour l'exercice 1943. En annexes, vous trouverez des détails sur les éléments de base du budget, les recettes et les dépenses.

Votre respectueux et dévoué,
Le Directeur Général,

Budget Explor

Lettre au Ministre à jour

Note justificative à jour

Exposé de l'histoire

Année C Prop. de diff.

Année 34-38

pp 29-42

Note sur le calcul de

l'annuité de renouveau

Note sur le effectif MT.

| Pindus | 90 | 91 | 92 | 93 | 94 | 95 | 96 | 97 | 98 | 99 | 100 |
|------------------------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|
| / | / | / | / | | | | | | | | |
| X | X | | | | | | | | | | |
| de la part de M. P. P. | | | | | | | | | | | |
| / | / | | | | | | | | | | |
| X | X | / | / | | | | | | | | |
| / | / | / | / | | | | | | | | |

B

PLAN DE LA NOTE SUR LE BUDGET D'EXPLOITATION
DE 1943.

-1-1-1-1-1-1-1-1-

NOTE JUSTIFICATIVE

ANNEXE A (1)

Éléments de base du budget.

- Section I - TRAFIC
II - PARCOURS
III - TRAVAUX
IV - PRIX ET CONSOMMATIONS
V - PERSONNEL.

ANNEXE B (1)

RECETTES :

- Section I - RECETTES DU TRAFIC
II - RECETTES ALLEMANDES
III - VERSEMENTS DE L'ÉTAT FRANÇAIS
IV - RECETTES HORS TRAFIC.

ANNEXE C (1)

DEPENSES :

- Section I - PERSONNEL ET CHARGES PATRONALES
II - DEPENSES DE COMBUSTIBLES, CARBURANTS ET ÉNERGIE
ÉLECTRIQUE
III - DEPENSES DE TRAVAUX
IV - DEPENSES DIVERSES
V - PROVISION POUR TRAVAUX DIFFERES
VI - FOND DE RENOUVELLEMENT
VII - CHARGES FINANCIERES ET PRIME D'EXPLOITATION
VIII - RÉCAPITULATION DES DEPENSES PAR CHAPITRES.

(1) Ces annexes ne seront pas présentées au Conseil.

Société Nationale
des
Chemins de fer français

B

PLAN DE LA NOTE SUR LE BUDGET DE 1943

1)
Les "Note justificative" (pour le Conseil) sont jointes des
annexes destinées à M. le Président et à M. le Directeur Général.

ANNEXE A

Eléments de base du budget

SECTION I - TRAFIC
II - PARCOURS
III - TRAVAUX
IV - PRIX ET CONSOMMATIONS
V - PERSONNEL

ANNEXE B

RECETTES :

SECTION I - RECETTES DU TRAFIC
II - RECETTES ALLEMANDES
III - VERSEMENTS DE L'ETAT FRANCAIS
IV - RECETTES HORS TRAFIC

ANNEXE C

DEPENSES :

SECTION I - PERSONNEL ET CHARGES PATRONALES
II - DEPENSES DE COMBUSTIBLES, CARBURANTS ET ENERGIE
ELECTRIQUE
III - DEPENSES DE TRAVAUX
IV - DEPENSES DIVERSES
V - PROVISION POUR TRAVAUX DIFFERES
VI - FONDS DE RENOUVELLEMENT
VII - CHARGES FINANCIERES ET PRIME D'EXPLOITATION
VIII - RECAPITULATION DES DEPENSES PAR CHAPITRES

ANNEXE D

EQUILIBRE BUDGETAIRE DE L' S.N.C.F.

(1) pour le Conseil d'Administration
(2) pour M. le Président et pour M. le Directeur Général

10 octobre 1942.

B

PLAN DE LA NOTE SUR LE BUDGET D'EXPLOITATION
DE 1943

-:-:-:-:-

NOTE JUSTIFICATIVE

NOTE JUSTIFICATIVE

ANNEXE A (I)

Éléments de base du budget.

- Section I - TRAFIC
II - PARCOURS
III - TRAVAUX
IV - PRIX ET CONSOMMATIONS
V - PERSONNEL.

ANNEXE B (I)

RECETTES :

- Section I - RECETTES DU TRAFIC
II - RECETTES ALLEMANDES
III - VERSEMENTS DE L'ÉTAT FRANÇAIS
IV - RECETTES HORS TRAFIC.

ANNEXE C (I)

DEPENSES :

- Section I - PERSONNEL ET CHARGES PATRONALES
II - DEPENSES DE COMBUSTIBLES, CARBURANTS ET ÉNERGIE
ÉLECTRIQUE
III - DEPENSES DE TRAVAUX
IV - DEPENSES DIVERSES
V - PROVISION POUR TRAVAUX DIFFERES
VI - FOND DE RENOUVELLEMENT
VII - CHARGES FINANCIERES ET PRIME D'EXPLOITATION
VIII - RECAPITULATION DES DEPENSES PAR CHAPITRES.

(I) Ces annexes ne seront pas présentées au Conseil.

Société Nationale
des
Chemins de fer français

B

PLAN DE LA NOTE SUR LE BUDGET DE 1943

-:-:-:-:-

A la "Note justificative" (pour le Conseil) sont jointes des annexes destinées à M.le Président et à M.le Directeur Général.

ANNEXE AÉléments de base du budget

| | |
|---------|----------------------------|
| SECTION | I - TRAFIC |
| | II - PARCOURS |
| | III - TRAVAUX |
| | IV - PRIX ET CONSOMMATIONS |
| | V - PERSONNEL |

ANNEXE BRECETTES :

| | |
|---------|-------------------------------------|
| SECTION | I - RECETTES DU TRAFIC |
| | II - RECETTES ALLEMANDES |
| | III - VERSEMENTS DE L'ÉTAT FRANÇAIS |
| | IV - RECETTES HORS TRAFIC |

ANNEXE CDEPENSES :

| | |
|---------|---|
| SECTION | I - PERSONNEL ET CHARGES PERSONNELLES |
| | II - DEPENSES DE CONSOMMABLES, CARBURANTS ET ENERGIE ELECTRIQUE |
| | III - DEPENSES DE TRAVAUX |
| | IV - DEPENSES DIVERSES |
| | V - PROVISION POUR TRAVAUX DIVERS |
| | VI - FOND DE RENOUVELLEMENT |
| | VII - CHARGES FINANCIERES ET PRIX D'EXPLOITATION |
| | VIII - RECAPITULATION DES DEPENSES PAR CHAPITRES |

ANNEXE DEQUILIBRE BUDGETAIRE DE LA S.N.C.F.10 octobre 1942.

- Page 1 - avant dernière ligne
a enregistrer en 1943 pourront avoir pour conséquence
de modifier nos prévisions budgétaires.
- Page 2 - I éléments de base du budget
dernier paragraphe - Ces éléments ont fait l'objet d'é-
tudes particulières dont nous allons donner ci-après
les résultats.
- Page 3 - 5ème ligne - au début d'octobre 1942; et les autorités
occupantes elles-mêmes envisagent un parc minime de
208.000 wagons; cette diminution
- Page 4 - Prix et consommation 4ème ligne ou pratiquement certaines,
comme celle de charbon
- Page 5 - 10ème ligne-livrer à la Reichsbahn et, surtout augmentation
- Page 6 - c Effectifs et salaires dernier paragraphe
Mais l'augmentation de 477 unités économie de
plus de 3.000 agents par rapport à
- Page 7 - 5ème ligne - Mérite son dévouement et que justifient des
difficultés matérielles et morales.
- 14ème ligne - sans engager l'avenir nous embauchions au
cadre permanent.
- 4ème paragraphe - Notre budget pour en simplifier la
présentation a été fait
- 5ème paragraphe puisqu'il faudra remplacer les agents
- 6ème paragraphe et cela malgré toutes les difficultés
actuelles, alimentaires et autres.
- Page 8 - II Recettes 2ème ligne et des tarifs mis en vigueur
- Page 12 - Nous allons examiner nos prévisions de dépenses en les
répartissant par grandes catégories. ~~Toutefois étant~~
Déjà dit page I ~~donné l'évolution actuelle presque sûrement~~
~~trop faible.~~

I° Dépenses de personnel

/.....

Or nous disons qu'en 2° paragraphe - Au compte d'exploitation la variation
fait l'effectif (d'effectifs se traduit par un supplément de dépenses
diminue de 839- (de 58 M.
477 = 362 p.6

...

Page I2 - 4ème paragraphe - Au total, les dépenses de personnel
d'où vient la (sont évaluées en 1943 à 13.028 M. en augmentation
différence (de 1.100 M. sur celles de 1942
1835 + 58 = 1893 (

Page I6 - 9ème ligne et surtout le nombre impressionnant des
soustractions

Page I7 - 6ème provision pour travaux différés
4ème paragraphe soit ensemble 1.071 M. contre une
provision de pour 1942.

Page I8 - 8° Charges financières et prime d'exploitation
I° paragraphe - Ces charges passent de
il est anormal (soit une augmentation de 43 M 2 conséquence provisoire
que la conver- (des modalités financières de la conversion.
sion accroisse (
les charges. (

page 20 - 2ème ligne - que nous occasionnent les difficultés
et le prix des opérations de livraison de
ces colis.

dernier paragraphe

Les hausses des salaires et des prix intervenues pendant la même période justifient pour 1943, à effectif et programme égaux, un supplément de dépenses de 12.300 M. dont nous n'avons pas à prévoir la couverture complète par les augmentations de tarifs, à cause du résultat de nos efforts d'économies et du meilleur rendement financier du trafic supplémentaire.

Société Nationale
des
Chemins de fer Français
-:-:-:-

NOTE SOMMAIRE

SUR LE BUDGET D'EXPLOITATION DE 1943

-:-:-:-

Ce budget présente de grands éléments d'incertitude : trafic subordonné aux circonstances économiques et au parc de matériel, difficultés d'approvisionnements ainsi que de recrutement de main-d'œuvre, évolution des prix.

I - ELEMENTS DE BASETRAFFIC.

Nous prévoyons, dans l'ensemble, un nombre de voyageurs-km égal à celui que l'on envisage actuellement pour 1942. Compte tenu du chargement moyen du wagon et de la distance moyenne de la tonne transportée, on peut estimer, en ce qui concerne les marchandises, que le nombre de tonnes-km sera, en 1943, inférieur d'environ 2 % au trafic que l'on prévoit actuellement pour 1942. En effet, le trafic sera gêné par l'amenuisement progressif du parc, ramené en moyenne à 208.000 wagons en 1943, contre 218.600 en 1942, mais le rendement du matériel sera légèrement amélioré.

PARCOURS.

Nous prévoyons des parcours de trains égaux aux parcours probables de 1942 (240 Mkm) (1). Pour les parcours de machines, on envisage 339 Mkm contre 338 Mkm en 1942 (1); cet accroissement est la conséquence des nouvelles mesures prises pour améliorer l'utilisation des machines.

PROGRAMMES DE TRAVAUX.

Pour le matériel roulant, le programme envisagé est celui que l'on a considéré comme réalisable (2). Pour les locomotives à vapeur, il est inférieur, à la fois, au programme initial de 1942 et aux réalisations probables de cet exercice. Il en va de même d'ailleurs pour les voitures. Pour les wagons, au contraire, on prévoit un nombre plus considérable de petites opérations, le programme des grandes révisions étant sensiblement égal aux réalisations probables de 1942.

...

(1) La prévision de juillet était de 240,5 Mkm-trains et de 343,5 Mkm-machin

(2) La différence avec le programme normal est prévue à la provision pour travaux différés.

Pour le matériel employé par la Reichsbahn, le programme est comparable à celui de 1942.

On envisage un recours un peu plus important à l'industrie privée pour l'exécution de tous ces travaux.

Pour la Voie, dans l'impossibilité de faire toutes les grosses réparations nécessaires, notre programme d'entretien courant a dû être intensifié et dépasse quelque peu la normale pour la signalisation et les installations de sécurité; il s'en rapproche sensiblement pour la voie et les autres installations, le total de nos autres travaux autres que les renouvellements reste d'ailleurs inférieur à la normale. Quant au programme de renouvellements, c'est lui qui subit les réductions les plus importantes, toutefois, il est un peu supérieur à celui de 1942 :

renouvellement de voie, 800 km contre 490 (programme normal 1.900 km);

renouvellement de ballast, 1.150 km contre 815 (programme normal 1.800 km).

PRIX & CONSUMMATIONS.

Les consommations de combustibles passent de 7.330.000 T. en 1942 (1) à 7.249.000 T. en 1943; le prix à la tonne passe de 276 fr. à 334 fr., compte tenu d'une hausse de 44 fr. qui interviendra probablement avant la fin de l'année 1942.

La consommation kilométrique de charbon est de 16 kg 7 comme en 1942. Ce chiffre, élevé, tient essentiellement à la proportion toujours croissante des parcours marchandises par rapport aux parcours voyageurs, ainsi qu'à la mauvaise qualité du combustible.

Pour l'énergie électrique, on prévoit une consommation totale de 742,5 MkwH contre 746 MkwH en 1942 (1); le prix moyen du KwH augmente de 4,5 % par rapport à 1942.

Le prix des matières ferreuses est demeuré stationnaire depuis décembre 1940. Il y a au contraire une hausse très sensible sur les métaux non ferreux, les huiles et les bois. L'indice des prix des matières du Service du Matériel et Traction peut être évalué à 1.500 en 1943 (base 100 en 1915) en hausse de 10 % sur le prix des matières consommées en 1942.

Nos prix, conformément aux règles habituelles, sont en fait les prix probables au 1er janvier 1943; il est à présumer que de nouvelles augmentations interviendront au cours de l'exercice et que, par conséquent, nos prévisions de dépenses seront presque sûrement faibles.

REPERCUSSIONS.

Les difficultés de recrutement de la main-d'œuvre sont bien connues et importantes. Nous cherchons à y remédier en faisant passer un certain nombre d'auxiliaires au cadre permanent pour essayer de nous les attacher. Le budget est fait dans l'hypothèse où les agents prisonniers ne rentreraient pas en 1943. Nous envisageons, en outre, le départ de 3.900 cheminots pour l'Allemagne et leur remplacement nombre par nombre par des auxiliaires.

(1) Révision de juillet.

Les effectifs nécessaires (à tous comptes) passent de 412.732 (1) en 1942 à 413.209 (2) en 1943. Cette augmentation est purement apparente car elle comprend pour 839 agents le rattachement, à partir du 1er janvier 1943, des Services des Titres des Compagnies. Compte tenu de ce fait, des mesures prises pour améliorer le rendement des machines, de l'augmentation des prestations aux autorités d'occupation, l'augmentation masque en réalité, une économie de plus de 3.000 agents.

On envisage le départ pour toutes causes de 13.600 agents en 1943, contre 13.800 en 1942 et 20.750 en 1938. Les mises à la retraite demeurent très inférieures à la normale (3.500 prévues en 1943 contre 12.000 en 1938). On a dû tenir compte du rythme actuel des révocations pour voia.

Nous prévoyons l'embauchage au cadre permanent de 11.534 agents (attachés, spécialistes, élèves et apprentis). Ce nombre est supérieur à celui qui est prévu pour 1942 (10.800) et à celui de 1941 (3.308): cette augmentation est nécessitée par l'obligation de conserver les agents dressés qui nous sont indispensables.

SALAIRES.

Nous supposons le maintien, au cours de 1943, des conditions actuelles de rémunération. Le salaire moyen de l'agent du cadre permanent est passé de 20.136 fr. en 1938 à 30.118 fr. en 1942 (budget initial); il est maintenant de 39.839 fr. Pour les auxiliaires, la rémunération est passée, en moyenne, de 12.940 fr. en 1938 à 23.827 f. en 1943.

II - RECETTES

A - RECETTES DU TRAFIC.

Pour les recettes voyageurs, nous avons tenu compte des résultats acquis à la fin de la 39ème semaine (9.551 M. 7) qui présentent un boni de 48 % par rapport à nos prévisions initiales. En admettant, pour les treize dernières semaines, que ce boni soit ramené à 25 % (3) seulement, on aboutit, pour 1942, à une recette probable de 7.460 M. Ce dernier chiffre tient compte de la hausse des tarifs appliquée à partir du 15 octobre. Nous avons admis que le trafic voyageurs de 1943 sera égal à celui de 1942, mais, comme les majorations de tarifs précitées seront appliquées pendant l'année entière, la recette probable de 1943 a été fixée à 8.700 M.

(1) La révision budgétaire de juillet 1942 donne un effectif de 411.079 agents. Mais ce chiffre est inférieur aux effectifs nécessaires de 1.653 ag. qui représentent le déficit de nos effectifs, résultat des difficultés actuelles d'embauchage provoquant des travaux différés. C'est donc au chiffre de 412.732 qu'il faut comparer.

(2) Les effectifs dont les Services disposeront en réalité seront inférieurs de 5.000 unités à ce chiffre; la réserve correspondante sera mise à leur disposition si les circonstances du marché de la main-d'œuvre le permettent.

(3) Une modification de 5 % du boni prévu par rapport aux prévisions initiales entraîne une modification de 62 M. qui, compte tenu de la majoration des tarifs, serait de 76 M. en 1943.

Une évaluation analogue est faite pour les marchandises. A la fin de la 39^{ème} semaine, les résultats acquis sont inférieurs de 0,4 % aux prévisions budgétaires initiales et l'on admet, pour les treize autres semaines de l'exercice, une baisse de 10 % (1) par rapport au budget initial. Sur ces bases, la recette de 1943 est évaluée à 12.120 M.

Pour 1943, on avait vu qu'on pouvait prévoir que le trafic serait inférieur de 2 % à celui de 1942; dans ces conditions, la recette marchandises a été fixée à 11.280 M.

Enfin, au titre des recettes pour exercices antérieurs, on a inscrit une somme de 100 M.

B - RECETTES ALLEMANDES.

Nous prévoyons, au titre des transports, une recette égale à celle que l'on envisage au titre de l'exercice 1942.. 4.000 M. (2)

En outre, nous prévoyons, à titre d'indemnité de privation de jouissance à frais de réparation de matériel retenu à l'étranger une recette de 2.000 M., chiffre résultant de l'accord transactionnel auquel aboutiront vraisemblablement les pourparlers en cours.

C - VERSEMENTS DE L'ETAT.

Pour la Poste, nous prévoyons 260 M., soit 20 M. de moins que dans la révision budgétaire de juillet 1942. Nous savons maintenant qu'à tarif ou prix de revient constants, la versement pour 1942 aurait été de 280 M. Nous majorons cette somme de 40 M. pour tenir compte de l'augmentation des prix de revient et des tarifs.

D - RECETTES HORS TRAFIC.

Nous prévoyons, en 1943, 591 M. 4 contre 533 M. en 1942. L'augmentation porte principalement sur les produits de placements de fonds (augmentation de nos disponibilités au Trésor).

Comme on le verra plus loin, le budget est en déséquilibre et il sera nécessaire de présenter de nouvelles propositions tarifaires. Nous en enlaiserons le produit ou, à défaut, une subvention compensatrice équivalente.

-
- (1) Une modification de 3 % de l'abattement prévu par rapport aux prévisions initiales entraîne une modification de recettes de 167 M. pour 1942 et de 163 M. pour 1943 (baisse du trafic de 2 % admise par rapport à 1942).
- (2) En raison de la hausse de notre prix de revient, il est parfaitement justifié que nous demandions une hausse de 15 % des recettes de transport, nous entreprendrons au plus tôt les démarches nécessaires, mais il serait prématuré de tenir compte, dès maintenant, de leur résultat aléatoire.

III - DÉPENSES

DÉPENSES D'EXPLOITATION PROPREMENT DITES.

Compte tenu des indications d'ordre général données ci-dessus, les dépenses, divisées en grandes catégories, ont évolué de la façon suivante :

| | 1942 | 1943 |
|------------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|
| | Révision | Prévisions |
| | de juillet | |
| Personnel..... | 11.201 ^M ₄ | 13.028 ^M ₃ |
| Charges patronales..... | 2.503,5 | 2.875,4 |
| Combustibles, carburants & énergie | | |
| électrique..... | 2.368,3 | 2.670,1 |
| Dépenses de travaux autres que les | | |
| dépenses de personnel..... | 4.211,1 | 4.602,- |
| Dépenses diverses..... | 2.263,9 | 2.375,5 |
| Total..... | 22.548 ^M ₂ | 25.551 ^M ₃ |

L'accroissement des charges patronales est imputable à l'augmentation des retraites, au relèvement du taux de la dotation patronale. Elle tient compte d'allocations aux agents détachés en Allemagne (3.900 agents, soit 64 M.).

Au sujet des dépenses diverses, nous noterons que les indemnités pour pertes, avaries & retards, passent de 392 M. 5 à 464 M. que les dépenses relatives aux services extérieurs passent de 111 M. 9 à 150 M. 4, le service de livraison à domicile s'étant considérablement amplifié.

Nous ajouterons que, grâce aux économies réalisées par les Services, la plupart des dépenses diverses ne comportent que des augmentations très inférieures à celles que justifierait la hausse des prix.

PROVISION POUR TRAVAUX DIFFÉRÉS.

Nous avons indiqué plus haut que les programmes de travaux n'étaient pas des programmes normaux. Il y a donc lieu de prévoir l'inscription aux dépenses d'une provision pour travaux différés qui s'élèvera pour 1943 à 312 M. 6 pour le Matériel et 758 M. 9 pour la Voie, soit au total 1.071 M. 5.

Naturellement, il n'est prévu, dans l'ensemble, aucun rattrapage du retard des exercices 1941 et 1942, et les provisions pour cet exercice devront être réévaluées.

FONDS DE RENOUVELLEMENT.

Le 1^{er} élément s'élève à 229 M. contre 143 M. en 1942. Le 2^{ème} élément constitue l'annuité de renouvellement du matériel et s'élèvera à 2.040 M.

Nous proposons, en effet, de demander au Ministre de fixer cet élément à 60 % de l'annuité totale de 1943. Il s'élèvera à 2.040 M., à quoi il y a lieu d'ajouter 50 M. pour réévaluation du solde non employé des annuités précédentes (1).

CHARGES FINANCIÈRES A PRIME D'EXPLOITATION.

Les dépenses de cette rubrique (en petit équilibre) ont été évaluées pour 1942 à 615 M. 3 (dont 37 M. 7 au titre de la prime d'exploitation); elles sont ramenées en 1943 à 575 M. 9, non compris la prime qui sera calculée en fonction des propositions tarifaires que l'examen du budget nous conduira à présenter.

Aux charges ci-dessus, il y a lieu d'ajouter, pour mémoire celles qui ne sont pas incluses dans l'équilibre financier de la S.N.C.F. (charges de grand équilibre), soit 3.909 M. 1 en 1942 et 3.952 M. 3 en 1943.

IV - EQUILIBRE BUDGETAIRE DE LA S.N.C.F.

| | |
|----------------------------|---------------------------|
| Les recettes étant de..... | 27.931 ^M 4 |
| et les dépenses de..... | 29.717,7 |
| il y a un déficit de..... | <u>1.786^M3</u> |

Nous rappelons que le Ministre n'a pas donné suite à la proposition de majoration de 10 % des tarifs marchandises et n'a autorisé, pour les voyageurs, qu'une majoration nette de :

$27,5 - 5,1 = \dots 22,4 \%$
alors que nous avions demandé 27 %.

Sur la base des recettes prévues plus haut, ces majorations représenteraient 315 M. pour les voyageurs et 1.188 M. pour les marchandises, soit au total 1.507 M. qui, impôts déduits, donneraient un produit net de 1.450 M. environ.

(1) Nous avions envisagé de créer une provision spéciale relative à l'amortissement du matériel retenu à l'étranger, pour compléter à 100 % cet amortissement. Cette provision se serait élevée à 1.300 M.

CONCLUSION

Nous nous trouvons donc en présence d'un déficit d'environ 1.650 M. Il est donc parfaitement justifié de renouveler nos propositions d'augmentations de tarifs. Elles couvriraient le déficit à concurrence de 1.450 M. ce qui nous ramènerait à un résultat voisin de l'équilibre.

Il y aura d'ailleurs lieu d'examiner si nous ne devons pas demander également, au titre de l'article 18, la majoration envisagée pour les petits colis (50 M.), pour lesquels vous avez accepté ma proposition de ne pas les présenter seuls à ce titre; ces majorations s'ajouteraient maintenant aux propositions visées à la fin de l'exposé.

Je crois devoir rappeler que, par suite de la tendance actuelle des prix, nos prévisions de dépenses ont toutes chances de se révéler trop faibles.

Note justificative

Budg. au 16/10

Reçu en fin de collation avec exemplaire de M. Muel

CHIFFRE DE L'AN L'AN
DES
POSSIBLE N'EST PAS

CHIFFRE

NOTE JUSTIFICATIVE

DU BUDGET D'EXPLOITATION DE 1943

-:-:-:-:-

Préambule

Les incertitudes et les menaces qui pèsent, tant sur l'activité économique générale que sur les conditions de l'exploitation ferroviaire, nous conduisent à formuler sur l'ensemble de nos prévisions des réserves plus sérieuses encore que les années précédentes.

La situation est cependant différente pour les recettes intimement liées aux fluctuations du trafic, et pour les dépenses qui peuvent faire l'objet d'évaluations relativement plus précises.

Nos prévisions de recettes, en ^{effet}, pourront difficilement donner lieu à des plus-values appréciables, étant donné la situation du trafic voyageurs et du parc marchandises; par contre, une diminution de l'activité économique ou une nouvelle contraction du parc de wagons peuvent avoir pour conséquences des moins-values importantes.

A l'inverse des recettes, nos dépenses peuvent difficilement baisser : les dépenses de personnel qui représentent près de la moitié de l'ensemble ne peuvent diminuer beaucoup; les dépenses d'entretien du matériel et de la voie, prévues pour des chiffres faibles malgré leur absolue nécessité, ne peuvent donner lieu à économies; d'ailleurs, toute réduction du programme se traduirait seulement par un virement à la provision pour travaux différés. Seules donc ou presque les dépenses de combustibles et de quelques matières de consommation pourraient diminuer directement avec le trafic, mais leur influence relative est faible. Par contre, notre budget étant établi suivant la règle usuelle, sur la base des prix à fin de l'exercice précédent, nos prévisions de dépenses peuvent être modifiées par des hausses qui se produiront vraisemblablement en cours d'exercice.

...

Sous ces réserves, nous proposons d'arrêter notre budget aux chiffres suivants :

| | |
|----------------|----------------------------|
| Recettes | 28.031,4 ^M |
| Dépenses | <u>29.705,1</u> |
| Déficit | <u>1.673,7^M</u> |

Ce résultat nécessite de nouveaux aménagements de tarifs. Nous y reviendrons dans notre conclusion.

I - ELEMENTS DE BASE DU BUDGET

Notre budget est essentiellement conditionné par les divers éléments suivants :

- le trafic, en fonction duquel sont calculées les recettes et auquel sont liés les parcours,
- le programme arrêté pour les travaux du matériel et de la voie,
- les effectifs et les consommations de matières déterminés par les éléments ci-dessus,
- l'évolution enfin des prix et des salaires.

Ces éléments ont fait l'objet d'études particulières dont nous allons donner ci-après les résultats.

a) Trafic.

Le trafic voyageurs est limité par les parcours car l'utilisation moyenne des trains ayant considérablement augmenté depuis le début des hostilités (79 en 1938, 298 en décembre 1941, 380 en août 1942) est presque arrivée à saturation, il est peu probable qu'elle puisse augmenter encore. Le parcours moyen n'a pas sensiblement varié depuis plusieurs mois, nous le supposons donc constant, et nous prévoyons pour 1943 un nombre total de voyageurs-km de 23 milliards égal à celui de 1942 alors qu'il n'était que de 17 milliards 5 en 1941.

...

RD. 19/10/1942

octobre 1942.

Société Nationale
des
Chemins de fer Français

-1-1-1-

NOTE JUSTIFICATIVE

DU BUDGET D'EXPLOITATION DE 1943

-1-1-1-1-1-

Préambule

Les incertitudes et les menaces qui pèsent, tant sur l'activité économique générale que sur les conditions de l'exploitation ferroviaire, nous conduisent à formuler sur l'ensemble de nos prévisions des réserves plus sérieuses encore que les années précédentes.

La situation est cependant différente pour les recettes intimement liées aux fluctuations du trafic, et pour les dépenses qui peuvent faire l'objet d'évaluations relativement plus précises.

Nos prévisions de recettes, en effet, pourront difficilement donner lieu à des plus-values appréciables, étant donné la situation du trafic voyageurs et du parc marchandises; par contre, une diminution de l'activité économique ou une nouvelle contraction du parc de wagons peuvent avoir pour conséquences des moins-values importantes.

A l'inverse des recettes, nos dépenses peuvent difficilement baisser : les dépenses de personnel qui représentent près de la moitié de l'ensemble ne peuvent diminuer beaucoup; les dépenses d'entretien du matériel et de la voie, prévues pour des chiffres faibles malgré leur absolue nécessité, ne peuvent donner lieu à économies; d'ailleurs, toute réduction du programme se traduirait seulement par un virement à la provision pour travaux différés. Seules donc ou presque les dépenses de combustibles et de quelques matières de consommation pourraient diminuer directement avec le trafic, mais leur influence relative est faible. Par contre, notre budget étant établi, suivant la règle usuelle, sur la base des prix à fin de l'exercice précédent nous ne devons pas nous dissimuler, en présence de la tendance actuelle de l'économie, que les hausses importantes ^{du} seront vraisemblablement à enregistrer en 1943 ^{pourront} avoir pour conséquences de ^{modifier} nos prévisions budgétaires.

.....

Sous ces réserves, nous proposons d'arrêter notre budget aux chiffres suivants :

| | |
|----------------|----------------------|
| Recettes | 28.031,4 |
| Dépenses | <u>29.705,1</u> |
| Déficit: | 1.673 ^M 7 |

Ce résultat nécessite de nouveaux aménagements de tarifs. Nous y reviendrons dans notre conclusion.

o o

I - ÉLÉMENTS DE BASE DU BUDGET.

Notre budget est essentiellement conditionné par les divers éléments suivants :

- le trafic, en fonction duquel sont calculées les recettes et auquel sont liés les parcours,
- le programme arrêté pour les travaux du matériel et de la voie,
- les effectifs et les consommations de matières déterminés par les éléments ci-dessus,
- l'évolution enfin des prix et des salaires.

Ces éléments ont fait l'objet d'études particulières dont nous allons donner ci-après *les résultats*...

a) Trafic.

Le trafic voyageurs est limité par les parcours car l'utilisation moyenne des trains ayant considérablement augmenté depuis le début des hostilités (70 en 1938, 358 en décembre 1941, 320 en août 1942) est presque arrivée à saturation, il est peu probable qu'elle puisse augmenter encore. Le parcours moyen n'a pas sensiblement varié depuis plusieurs mois, nous le supposons donc constant, et nous prévoyons pour 1943 un nombre total de voyageurs-km de 13 milliards égal à celui de 1942 alors qu'il n'était que de 17 milliards 5 en 1941.

Pour le trafic marchandises, ce sont les possibilités du parc qui conditionnent le trafic et non plus les besoins de transport comme en temps de paix. Or notre parc de wagons, qui était de 418.000 unités au 31 août 1939 (1), n'en comptait plus que 200.000 au cours de l'automne 1941 et 204.000 au début d'octobre 1942; à l'heure actuelle les autorités occupantes elles-mêmes envisagent un parc minimum de 200.000 wagons; cette diminution profonde et continue du nombre des wagons est encore aggravée par la chute de l'effectif de nos locomotives passé de 13.927 (1) en août 1939 à 11.332 en septembre 1942, et par la réduction de la qualité moyenne de ce parc, nos meilleures machines étant parties pour l'Allemagne. Les efforts faits pour accélérer la rotation des wagons dont l'indice est passé de 0,8 en août 1939 à 0,87 en août 1942, ne permettent pas de contrebalancer entièrement nos pertes de matériel. Nous devons donc envisager pour 1943 une légère diminution du trafic marchandises. Au total, nous prévoyons un trafic de 26,7 milliards de tonnes-km contre 27,2 milliards en 1942 et 28,4 milliards en 1941.

b) Parcours.

Le trafic, vu dans l'ensemble de celui de 1942, nous amène à fixer à 240 millions de kilomètres trains, dont 67 pour les voyageurs et 173 pour les marchandises, nos prévisions de parcours. Nous rappelons qu'en 1939 (1) nos parcours avaient atteint 300 Mkm dont 41 pour les voyageurs et que nos prévisions initiales de 1943 étaient de 250 Mkm dont 67 pour les voyageurs et 183 pour les marchandises.

Compte tenu des parcours de machines de manœuvres que nous fixons à 45 Mkm et des parcours divers (M.L.F., renforts et adjonctions) nos prévisions de parcours de machines sont au total de 330 Mkm se décomposant en :

| | |
|-----------------------------------|-----------|
| Vapeur | 271,5 Mkm |
| Électrique | 66,5 Mkm |
| autorails (compte pour moitié) .. | 1, - Mkm |

339, - Mkm

Ce chiffre est à rapprocher des 240 Mkm de 1939 et des 254 Mkm initialement prévus pour 1943.

c) Travaux.

Le programme de travaux relatif au matériel est considéré comme réalisable dans les circonstances actuelles. Il tient compte pour le matériel moteur, de la probabilité de réparations accidentelles de plus en plus nombreuses et de travaux d'entretien plus importants par suite de la banalisation des machines; il tient compte également des réparations relatives au matériel utilisé par la Wehrmacht.

(1) Sous-direction de Strasbourg annexée.

Pour la S.N.C.F., nous prévoyons une légère diminution du nombre de grandes réparations de locomotives (1.126 contre 1.124 pour 1942) et de lavages (3.138 contre 3.270); par contre, les réparations de wagons des diverses catégories augmenteront en nombre par rapport à 1942 (20.720 Rev.4 contre 19.970 et 25.970 Rev.1 et 3 contre 22.840). Quant aux grands entretiens de voitures, ils diminuent de 1/7^{ème} environ.

Pour la Reichsbahn, les grandes réparations de locomotives ne diminueront que peu, les lavages seront en augmentation sensible et les réparations de wagons seront à peu près les mêmes qu'en 1942.

Ces travaux seront répartis entre nos ateliers et l'industrie au mieux des possibilités de chacun. En principe, nous conservons la plus forte part des réparations légères (lavages ou Rev. 1) et nous confions à l'industrie une grande partie des opérations les plus importantes (G.R. de locomotives ou Rev. 4 de voitures).

Pour la Voie, les circonstances nous obligent à porter notre effort sur les travaux d'entretien proprement dits, en renonçant pour une part importante, aux grosses réparations d'ensemble, certes plus économiques en définitive mais qui nécessitent des moyens dont nous ne disposons pas.

Nous prévoyons donc un entretien presque normal des voies et même un certain rattrapage du retard pris en 1942 sur l'entretien de la signalisation et des installations de sécurité; au total cependant nos travaux autres que les renouvellements restent inférieurs à la normale. Quant au programme de renouvellement, c'est lui qui subit les réductions les plus importantes: renouvellement de voie (900 km de voie dont 450 km en rails neufs pour un programme normal de 1.900) renouvellement de ballast (1.150 km pour un programme normal de 1.800).

d) Prix et consommations.

Les prix qui ont servi de base à notre budget sont les derniers prix actuellement connus. Nous avons tenu compte des augmentations nouvelles, mêmes non encore intervenues, quand elles étaient déjà fixées ou pratiquement certaines, comme celle du charbon.

Les consommations correspondent évidemment aux éléments de base de notre budget: parcours et travaux; toutefois le problème est différent suivant qu'il s'agit du charbon ou des autres matières. Pour le charbon, nous espérons obtenir les quantités qui sont nécessaires aux kilomètres-trains que nous avons prévus. Pour les autres matières, le réapprovisionnement est de plus en plus difficile et conditionnera en fait notre activité.

1°) Nous examinerons rapidement les principales matières consommées par le Service du Matériel.

La consommation de charbon, qui a été de 8^{MT} 6 en 1938, sera sans doute de 7^{MT} 8 en 1942. Pour 1943, nous avons prévu 7^{MT} 125 correspondant à une consommation kilométrique moyenne de 26 kg 7. Cette consommation kilométrique qui n'était que de 21 kg en 1931 a beaucoup augmenté depuis cette époque pour diverses raisons: mauvaise qualité du combustible, forte utilisation de machines grosses consommatrices, la plupart de nos machines modernes ayant été livrées à la Reichsbahn, et, *surtout*, augmentation considérable de la proportion des trains de marchandises dont la consommation kilométrique est beaucoup plus forte que celle des trains de voyageurs. Le prix moyen de la tonne, qui était de 247 fr en 1941 ^{sur} sans doute de 290 fr en 1942, s'élèverait à 334 fr en 1943 en raison de la hausse en instance devant les autorités d'occupation.

La consommation d'énergie électrique sera sans doute voisine au total de celle qui est prévue pour 1942, quoique nous envisageons par suite de l'augmentation de la charge moyenne des trains une consommation kilométrique moyenne de 11,17 kWh un peu supérieure à celle envisagée pour 1942. Nous avons tenu compte de la hausse de prix récemment intervenue, dans la mesure où nous achetons du courant. Au total, notre prix moyen pondéré est augmenté d'environ 4,5 % et sera de 0,334 le kWh.

Les prix des métaux ferreux, qui ont doublé depuis 1938, n'ont pas varié depuis décembre 1940; quant à notre consommation, elle sera en fait, comme pour l'ensemble des matières, limitée seulement par nos possibilités d'approvisionnements, mais elle pourrait être de 180.000 T.

La situation est la même pour les métaux non ferreux, dont les prix, stables maintenant, ont augmenté d'environ 20% depuis 1938, mais qui sont presque impossibles à trouver. Nos besoins très réduits en raison des circonstances, s'élèvent encore à environ 2.000 T de cuivre.

Notre consommation d'huiles de graissage n'est plus que le tiers de ce qu'elle était en 1938. Nos besoins actuels seraient de 10.000 T.

Notre situation en bois est très grave. Nos stocks qui étaient de 600.000 m³ sont à peu près nuls. Or, notre consommation est évaluée à 20.000 m³ pour 1942.

Pour l'ensemble des matières employées pour le Service du Matériel, et de la Traction, non compris le combustible, l'indice moyen pondéré des prix par rapport à 1913 peut, en 1942, être évalué à 1.500 contre 1.248 en 1941 et 1.480 environ pendant les six premiers mois de 1942.

2°) Au Service de la Voie, plus encore qu'au Service du Matériel, les consommations sont très inférieures aux besoins réels de l'entretien. Les prix, sauf ceux des traverses, n'ont pas varié depuis juillet 1941.

En 1938, nous avons consommé 135.000 tonnes de rails à 1.365^{fr} la tonne; en 1942, nous avons prévu 133.000 tonnes, mais nous ne dépasserons sans doute pas 36.100 tonnes à 2.591 fr. Pour 1943, nous limitons nos prévisions à 33.000 tonnes au même prix.

Nous prévoyons de même la consommation de 2.500.000^{fr} traverses neuves à 70 fr pièce (contre 4.200.000 en 1938 à 52 fr 75) et de 1.500.000^{fr} m3 de ballast à 49 fr 60 le m3 (contre 2.800.000 m3 en 1938 à 30 fr).

Pour les autres matières: éclisses, tirefonds, fils de cuivre, etc... les prix prévus sont, aux qualités près, les mêmes que pour le Service du Matériel.

a) Effectifs et salaires.

Nous procédons depuis l'armistice, à une étude minutieuse de nos besoins d'effectifs et la continuité de cet effort nous permet à l'heure actuelle de serrer la réalité de près, compte tenu naturellement des circonstances exceptionnelles que nous traversons. Nos besoins sont très supérieurs à ce qu'ils seraient avec le même trafic pour un exercice normal. Ils se trouvent accrus, non seulement par les prestations aux autorités d'occupation, mais encore par les difficultés de toutes sortes (défense passive, manque de matières, etc.) que rencontrent nos services, par la diminution de rendement et l'augmentation de la morbidité consécutives à la sous-alimentation par les mesures que nous prenons pour améliorer la rotation de nos wagons et l'utilisation de nos machines, par la nécessité de faire face à l'augmentation continue du trafic de détail (personnel de maintenance), enfin par l'effort que nous devons faire pour pousser, malgré la pénurie de matières, l'entretien de notre matériel.

| | |
|--|----------------|
| Nos prévisions de besoins sont de | 413.209 agents |
| à rapprocher des prévisions d'avril 1941..... | 414.000 - |
| et des prévisions rectifiées au 1er juillet 1942.. | 412.732 (1) |

Mais l'augmentation de 477 unités que nous présentons est purement apparente, car elle comprend, pour 839 agents, le rattachement, à partir du 1er janvier 1943, des Services des Vitres des Compagnies. Compte tenu de ce fait, des mesures prises pour améliorer le rendement des machines et de l'accroissement des prestations aux autorités d'occupation, l'augmentation d'effectifs masque en réalité une économie de plus de 3.000 agents, par rapport à 1942.

Si cette part était donnée la difficulté de recrutement, on peut évaluer à 5.000 unités (1.000 pour le Tracé et 4.000 pour la Voie) d'agents qui ne seront utilisés que si l'embauchage le permet.

(1) Réduction non faite des abattements résultant des difficultés d'embauche

Nous noterons cependant que nous n'avons pas cru, dans les circonstances actuelles, devoir réduire notre personnel médical et d'assistance sociale, mais que nous l'avons au contraire légèrement étoffé pour apporter à notre personnel toute l'aide que mérite son dévouement, et que justifient ses difficultés matérielles et morales.

Nos agents permanents, au nombre de 385.700 environ au 31 décembre 1942, ne seront, sans doute, au cours de 1943, que 384.600. Nous prévoyons, en effet, 13.500 départs (1) chiffre le plus faible enregistré depuis 1938 (20.750 en 1938, 14.000 environ en 1942) et 11.500 embauchages environ. En 1942, nous avons eu beaucoup de difficultés à recruter ou à garder des auxiliaires qui trouvent souvent ailleurs des salaires très supérieurs à ceux que nous pouvons leur offrir. Il est donc nécessaire que, sans engager l'avenir, nous ~~cherchions à~~ embauchions au cadre permanent un nombre suffisant d'agents pour assurer notre encadrement futur et nous attacher parmi nos auxiliaires les sujets les plus méritants.

Pour compléter nos effectifs, il nous faudra disposer en moyenne de 48.600 auxiliaires environ, le service de la Voie ayant à lui seul besoin de plus de la moitié de ce nombre.

Notre budget, pour en simplifier la présentation, a été fait en supposant que les 13.000 agents encore prisonniers ne rentreront qu'après le 1er janvier 1944. Si nous pouvions les voir revenir avant, il n'en résulterait pas pour nous d'excédent de personnel car nous réduirions d'autant le nombre de nos auxiliaires.

Enfin, les départs de cheminots pour l'Allemagne (2) ne modifieront en rien nos effectifs nécessaires, puisqu'il faudra remplacer les agents du cadre permanent partis par autant d'auxiliaires.

Avec le trafic et les effectifs que nous prévoyons, le rendement horaire de nos agents serait en 1943 de 72,5 unités de trafic, c'est-à-dire qu'il serait très supérieur à celui de 1938 qui n'a atteint que 52 unités de trafic, et cela malgré toutes les difficultés actuelles, alimentaires et autres.

En ce qui concerne les salaires, notre budget a été établi en supposant le maintien, au cours de 1943, de la rémunération mise en vigueur à partir du 1er août 1942, parallèlement aux mesures prévues par le Gouvernement en faveur des fonctionnaires de l'Etat.

Pour les agents du cadre permanent, ces relèvements portent, comme on le sait, sur les indemnités spéciales temporaires, l'indemnité pour supplément de travail, la prime de fin d'année, les allocations de nuit, les primes de conduite, les bonifications de rendement (pour les ouvriers des grands ateliers), les allocations pour changement de résidence, les indemnités pour heures supplémentaires et les indemnités de fonction.

(1) dont 3.000 départs en retraite.

(2) le nombre des départs prévus est de 3.900.

Nous avons, d'autre part, tenu compte du relèvement des allocations familiales consécutif à la loi du 23 septembre 1942.

Sur ces bases, les salaires moyens d'un agent en activité seraient pour 1943, les suivants :

| | |
|--------------------------------|----------------------|
| agent du cadre permanent | 36.000 ^{fr} |
| auxiliaire | 23.800,- |

Dans l'ensemble, les relèvements attribués à partir du 1er août représentent en moyenne 5.179 fr. par agent, soit 15,9 % de la rémunération antérieure des agents du cadre permanent. Par rapport aux salaires de 1938, la hausse est de 77 % pour les permanents et 84 % pour les auxiliaires. Nous avons expliqué plus haut les difficultés que nous éprouvons pour conserver les agents de cette dernière catégorie : elles justifient les améliorations apportées dans leur rémunérations

II - RECETTES

Les recettes de trafic ont été évaluées sur la base des éléments de trafic étudiés plus haut et des tarifs mis en vigueur le 15 octobre dernier. Nous rappelons que ces récentes majorations de tarif sont inférieures à celles que la S.N.C.F. avait proposées les 12 novembre 1941 et 24 août 1942, en vue de résorber le déficit qui apparaissait pour 1942 dans le budget primitif et dans la révision du 1er juillet.

Les majorations de tarifs demandées pour les voyageurs comportaient le relèvement d'un tiers des frais de gares et de contrôle, les prix de base kilométriques étant portés à 0,60, en 1^{re} classe et à 0,50 en 2^e et 3^e classes. Les tarifs des abonnements de travail et des billets de banlieue étaient également relevés. L'accord réalisé avec le Gouvernement a pour effet de porter les prix de base kilométriques respectivement à 0,50, 0,37 et 0,31, mais les frais de gare et de contrôle sont supprimés au lieu d'être augmentés et les abonnements de travail demeurent au tarif ancien de même que les billets de la banlieue parisienne. En moyenne, le relèvement des tarifs voyageurs est de 22,4 % au lieu de 37 %.

D'autre part, une augmentation des tarifs de bagages a été autorisée, mais la demande de majoration de 10 % des tarifs marchandises a été repoussée.

Les recettes du trafic voyageurs n'ont cessé de croître depuis le début de 1942, malgré les réductions que nous avons

de réaliser dans notre service de trains, cette progression du trafic est imputable notamment aux voyages faits par les particuliers pour le ravitaillement familial, et à la nécessité dans laquelle se trouvent les commerçants et industriels de se rendre fréquemment sur les lieux de production pour tenter de renouveler leurs approvisionnements. Toutefois, il nous paraît vraisemblable, nous l'avons déjà dit plus haut en étudiant le trafic que le mouvement des voyageurs est maintenant arrivé à son maximum, eu égard aux possibilités offertes et que le trafic voyageurs de 1947 sera de même importance que celui de 1943, ce qui donne, aux tarifs actuels une recette de 8.700 M

A tarif égal, les recettes du dernier exercice de paix (de septembre 1938 à août 1939) auraient été de 8.548 M.

En ce qui concerne les marchandises qui, comme nous l'avons dit ci-dessus, n'ont pas subi de majoration de tarif, nous pensons que les recettes seront du même ordre de grandeur qu'en 1943. Nous ferons cependant sur ces dernières un abatement de 25 pour tenir compte de l'évolution de l'économie et de la situation du parc, que confirme notre étude sur le trafic. Comme nous pouvons penser que les recettes de 1943 atteindront 12.120 M, nous fixerons nos prévisions de recettes marchandises de 1943, de même titre, de 9.090 M. II, 980 M

A tarif égal, les recettes du dernier exercice de paix auraient été de 11.760 M.

Depuis l'armistice, nous poursuivons le règlement de divers frais de transports qui nous sont dus par certaines Administrations françaises et étrangères. En 1943, les recouvrements effectués à ce titre peuvent être évalués à 200 M. Il ne reste plus à encaisser que le prix des transports de réfugiés belges effectués en 1940 et quelques recettes militaires françaises, pour une somme totale d'environ 100 M

Nous distinguons deux catégories de recettes à recevoir des autorités occupantes : les frais de transport d'une part, les indemnités qui nous sont dues pour la privation de jouissance du matériel retenu à l'étranger et pour les réparations de matériel faites pour le compte de la Reichsbahn, d'autre part.

Les recettes de transports allemands pour l'année 1943 sont évaluées d'après les versements acquis pour les sept premiers mois à 4.000 M

...

(I) à l'exception des bagages comme nous l'avons dit plus haut.

C'est à une somme égale que nous évaluons la recette correspondante de 1943 (1).

Quant aux indemnités dues à la Société Nationale, tant pour privation d'une partie de son matériel moteur et roulant que pour l'amortissement, la réparation et l'entretien de ce matériel, elles n'ont donné lieu, jusqu'à présent, à aucun encaissement, mais des pourparlers sont en cours et semblent devoir aboutir à un accord transactionnel. La recette afférente à 1943 peut être évaluée à 2.400 M.
90% emm. de 2.738 M. que nous avions envisagé, soit 2.464 M.

L'Administration des Postes doit, aux termes de l'article 20 de la Convention du 31 août 1947, verser à la Société Nationale la valeur des services rendus par celle-ci.

La redevance de 1942 est actuellement évaluée à 280 M. Pour 1943, l'augmentation de notre prix de revient (ajustement des salaires, hausse des prix du combustible et des matières) justifie une majoration de la part de cette redevance afférente aux transports postaux; de même, le relèvement des tarifs de voyageurs réagit sur la part relative aux déplacements d'agents des P.T.T. Ces deux causes nous permettent, sur les mêmes bases qu'en 1942, d'évaluer la redevance de l'exercice à 300 M.

Les recettes hors trafic, qui font l'objet du chapitre II de la nomenclature budgétaire, comprennent les produits du domaine, les locations de terrains, les règlements de communauté, les locations et échanges de matériel, les ventes d'énergie électrique, les produits de placements de fonds et des recettes diverses.

Certaines de ces recettes ont une contre-partie en dépenses (règlements de communauté, locations et échanges de matériel). En fin d'année, les services financiers ne retiennent dans les comptes que le solde positif ou négatif, mais en matière budgétaire, nous indiquons les recettes et les dépenses sans contraction.

Pour l'exercice 1943, le montant des recettes hors trafic peut être évalué à 533 M. Nous prévoyons, en 1943, une augmentation de 58 M. dont 8 M. environ sur les ventes d'énergie électrique, 17 M. sur les produits de placements de fonds, 3 M. sur les recettes diverses et une diminution de l'ordre de 10 M. sur les produits de locations et échanges de matériel.

(1) La hausse de notre prix de revient justifierait une augmentation de 15 % de nos recettes de transports allemands. Nos démarches vont être entreprises à cet effet, mais il serait prématuré de tenir compte, dès maintenant, de leur résultat.

(1) L'exception des dépenses "50ème Régiment de chars" (1)

Récapitulation des Recettes

En résumé, les recettes prévues pour 1943 s'établissent ainsi qu'il suit :

| | | |
|---------------------------------|--|--------------------------|
| Recettes du trafic | (Voyageurs 5.700 ^M) (Marchandises 11.980) |20.680 ^M |
| Recettes sur exercices clos | ..... | 100 |
| Recettes Allemandes | (Transports 4.000) (Privation de jouis- sance et réparation du matériel..... 2.400) | 6.400 |
| Redevance de la Poste | ..... | 250 |
| Recettes hors trafic | ..... | 591,4 |
| Total général des recettes..... | | 28.031,4 ^M |

| | | |
|---|--|-----------------------|
| Ce total est à rapprocher : | | |
| des recettes du dernier exercice de paix (septembre 1938 à août 1939) Sous-direction de Strasbourg exclue | | 15.450,- ^M |
| de celles de 1941 | | 21.833,- |
| et de celles de 1942 (évaluations de juillet 1942) | | 26.763,- |

III - DEPENSES

De même qu'en 1942, les prévisions de dépenses de 1943 présentent, par rapport à celles d'un exercice normal de paix, des différences essentielles, indépendamment de l'incertitude que nous avons fait ressortir dans le préambule de cette note :

a) Nous incorporons au compte d'exploitation diverses dépenses nées de l'état de guerre dont certaines ont un caractère remboursable : réparations de dommages résultant des hostilités, prestations aux autorités occupantes, étant entendu que les remboursements qui nous seront faits seront imputés dans les comptes des exercices au cours desquels ils interviendront;

b) En raison de l'impossibilité d'assurer des programmes normaux d'entretien et de renouvellement du matériel et des installations, nous aurons à reporter dans une " provision pour travaux différés " la valeur représentative des travaux qui auraient dû être supportés par l'exercice 1943.

Nous allons examiner nos prévisions de dépenses en les répartissant par grandes catégories.

1°) Dépenses de personnel.

En ce qui concerne le compte d'exploitation, le ^{nous enregistrons un surplus} supplément de dépenses s'explique par l'augmentation générale de la rémunération intervenue en 1942 et par le relèvement ~~des~~ allocations familiales; ces mesures entraînent un accroissement de dépenses de 1.832 M. à longueur d'année et d'environ 1.100 M par rapport à 1942, le relèvement n'ayant joué que pendant 5 mois de cet exercice.

En outre, le budget de juillet 1942, au contraire de celui de 1943, tenait compte dans les allocations en argent, du fait qu'il serait impossible d'embaucher tout le personnel reconnu nécessaire; le budget de 1943, de plus, fait état des dépenses du service des Titres qui sont en définitive reportées, pour la plus grande part, au grand équilibre. En conséquence, une dépense supplémentaire de l'ordre de 58 M apparaît au titre de la variation des effectifs.

Au total, les dépenses de personnel sont évaluées en 1943 à 13.025 M.⁽¹⁾

Par rapport au total des dépenses d'exploitation proprement dites (Chapitre I à V), les dépenses de personnel représentent 51 % en 1943. La proportion était de 52,3 % en 1942.

2°) Charges patronales.

Il y a lieu de faire une distinction entre les charges patronales normales (retraites, Caisse de Prévoyance, assurances sociales, secours, services médicaux et sociaux, indemnités pour accidents du travail) et les charges de guerre (allocations au personnel mobilisé, prisonnier ou détaché en Allemagne, indemnités de zone, secours de guerre). Les premières s'élèvent en 1943 à 2.136 M. contre 1.897 M. en 1942; les secondes, à ~~2.872~~⁷⁴⁰ contre ~~2.554~~⁶⁰⁷ M.

La plus grande partie des charges patronales normales est constituée par les charges de retraites, c'est-à-dire par la dotation d'équilibre de la Caisse des retraites.

Les revenus de la Caisse des retraites ont diminué à la suite de la conversion d'une partie importante du portefeuille obligatoire; d'autre part, les compressions réalisées dans les effectifs de la S.N.C.F. réduisant le nombre des cotisants, de sorte que les traitements soumis à retenues (2) sont ramenés à

(2) Dont l'assiette n'a pas changé depuis plusieurs années, les relèvements de rémunération intervenus n'étant pas soumis à retenue.

(1) Dans ce chiffre ne sont pas compris les rémunérations allouées aux agents travaillant pour Santos (Etablissements, Trés, Caisse de Retraites, Economat, etc.) dont l'ensemble est d'environ 700 M.

5.400 M. en 1938 à 5.500 M. environ en 1943. Le nombre des retraités est maintenant à peu près stationnaire, mais les arrérages de pensions augmentent à la suite du relèvement des allocations spéciales temporaires, appliqué à partir du 1er août 1942. Du fait de ces diverses causes, les charges de retraites passent de 1.612 M. en 1942 à 1.766 M. en 1943.

Le taux de la cotisation à la Caisse de prévoyance a été relevé à partir du 1er août 1942. De ce fait, la dépense à la charge de la S.N.C.F. passe de 100 M. en 1942 à 125 M. en 1943.

Nous enregistrons de même une augmentation de nos cotisations aux assurances sociales (44 M. en 1943 contre 28 M. en 1942).

Les secours et allocations diverses passent de 78 M. en 1942 à ¹¹⁹ M. en 1943, mais dans cette dernière somme sont compris 20 M. à titre de dépenses d'établissement de caractère social, dépenses qui précédemment n'étaient pas imputées au compte d'exploitation. Le surplus de l'augmentation est dû aux infortunes de plus en plus nombreuses que nous devons soulager, à l'extension donnée aux Services sociaux en général, et à la majoration des subventions allouées aux orphelins (Flandre et National), et également à l'aide apportée aux cantines d'agents.

Les dépenses de Services médical prévues pour 1943 s'élèvent à 71 M. Elles sont sensiblement égales à celles de 1942.

Les indemnités pour accidents du travail bénéficient encore, en 1943, de l'allègement qui résulte de la substitution, réalisée en 1938, du régime de la répartition au régime de la capitalisation; mais cet allègement diminue d'année en année. ~~En 1938, avant le régime actuel, la dépense était de 52 M., en 1938, avant le régime actuel, la dépense était de 52 M.,~~ *la dépense était de 52 M., en 1938, avant le régime actuel, la dépense était de 52 M.,* en 1942 et passe à 33 M. en 1943.

Nous avons dit plus haut que nous avons établi le budget dans l'hypothèse où les agents actuellement prisonniers en Allemagne le demeureraient jusqu'à la fin de l'année. Les allocations prévues de ce chef, augmentées de 64 M. pour le personnel détaché en Allemagne (3.000 unités) s'élèvent au total à 489 M. Nos dépenses seraient réduites d'environ 160 M. si les prisonniers retournaient à la date moyenne du 1er juillet 1943.

Les indemnités au personnel évacué ou replié, indemnités de zone et secours de guerre sont prévus dans le budget de 1943 pour un montant sensiblement égal à celui de 1942 (250 M. contre 247 M.).

5°) Dépenses de combustibles, carburants et énergie électrique.

Ces prévisions de dépenses sont conditionnées par les hypothèses de parcours, de consommation kilométrique et de prix indiquées plus haut.

Nous envisageons pour la traction une consommation, en 1943, de 7.249.200 tonnes de charbon à 334 fr, soit une dépense de 2.431 M. supérieure à 196 M. à celle de 1942.

Les carburants figurent en 1943 pour la même somme qu'en 1942 (13 M 6).

En matière d'énergie électrique, les dépenses imputées à la traction⁽¹⁾ (279 M. en 1943 contre 265 M. en 1942), résultent pour la plus grande part de la facturation, aux prix réels ou forfaitaires, de l'énergie de traction proprement dite.

4°) Dépenses de travaux.

Nous avons étudié dans la première partie de cette note les programmes de travaux des Services du Matériel et des Installations Fixes. Nous allons maintenant examiner les prévisions de dépenses relatives à ces travaux⁽¹⁾

a - Dépenses du Service du Matériel.

Les dépenses normales, correspondant aux programmes réalisables de travaux d'entretien et de réparation du matériel, s'élèvent pour 1943 à 4.036 M. contre 3.518 M. en 1942.

L'augmentation est due surtout à la hausse des prix.

Les dépenses de guerre sont également en progression et passent de 770 M. en 1942 à 893 M. en 1943. Là encore, l'augmentation est due beaucoup plus à la hausse des prix qu'à l'accroissement du volume des travaux.

Les programmes réalisables étant inférieurs aux programmes normaux, nous reportons à la "provision pour travaux différés" les dépenses qui devraient grever l'exercice. Elles intéressent les voitures à voyageurs pour 151 M. et les wagons pour 182 M.

(1) ces dépenses comprennent également le coût du personnel correspondant

b - Dépenses des Services de la Voie
et des Bâtiments.

De même que pour le matériel, les dépenses normales sont limitées par les possibilités d'approvisionnement en matières ainsi que du recrutement de la main-d'œuvre. Nous prévoyons 3.434 M. en 1943 contre 2.940 M. en 1942.

L'augmentation totale de 494 M. porte pour 384 M. sur la hausse des prix et 110 M. sur l'accroissement des programmes que nous avons déjà mis en valeur.

Sur les dépenses de guerre, nous faisons état d'une réduction importante, du fait de l'achèvement des travaux de reconstruction.

Les dépenses prévues en 1943 s'élèvent à 176 M. dont 98 M. pour la reconstruction et 78 M. pour les prestations aux autorités d'occupation. En 1942, les chiffres correspondants sont respectivement de ~~116 M.~~ ^{395^m, 131^c} et de 79 M.

Comme pour le matériel, les programmes normaux ne peuvent être entièrement réalisés, et nous reportons à la "prévision pour travaux différés" la différence, soit 759 M., dont 446 M. pour les renouvellements de voie et de ballast, et 313 M. pour les autres travaux.

5°) Dépenses diverses.

Nous reprenons, sous cette rubrique, toutes les dépenses d'exploitation proprement dites qui n'ont pu être classées dans les catégories personnel et charges patronales, combustibles et carburants, travaux.

a - Dépenses normales.

Les impôts frappant les recettes de transports sont sensiblement égaux (291 M.) à ceux de 1942 (295 M.) car le supplément de recettes procuré par les majorations de tarifs est compensé par la diminution prévue pour les recettes marchandises et les recettes allemandes.

L'impôt foncier, les patentes et autres impôts directs subissent, en 1943, une hausse importante par suite du relèvement du revenu taxable de la propriété bâtie pour les établissements industriels. Ces contributions sont évaluées à 178 M. en 1943 contre 127 M. en 1942.

Les frais de contrôle (28 M. 4) restent inchangés.

...

D. Cliffe de la Réunion de juillet

Les indemnités pour pertes, avaries et retards continuent malheureusement de progresser. De 342 M. en 1941, elles sont passées à 393 M. en 1942 et sont prévues en 1943 pour 464 M., dont 351 M. au titre des pertes, 111 M. pour les avaries et 2 M. pour les indemnités de retards.

C'est l'augmentation des indemnités pour pertes qui est, de beaucoup, la plus importante; elle a pour causes la hausse des prix des marchandises transportées et surtout le nombre des soustractions et vidanges, facilitées par le défaut d'éclairage nocturne des gares et des voies.

Les dépenses relatives à l'éclairage et au chauffage des gares, à l'éclairage des trains, aux consommations diverses des engins moteurs (huile, chiffons, bois d'allumage etc..) et aux autres matières diverses passent, au total, de 385 M. en 1942 à 424 M. en 1943. L'accroissement de ces dépenses est, dans tous les chapitres, considérablement réduit grâce à notre effort d'économies.

Pour la manutention et les travaux divers d'entreprises, les conséquences de la hausse des prix sont également atténuées par les économies réalisées, ainsi d'ailleurs que par l'impossibilité de se procurer certaines matières.

La dépense totale passe de 172 M. en 1942 à 183 M. en 1943.

Nous enregistrons également une diminution sur les dépenses de mobilier, outillage, bûches et agrès (122 M. en 1942 contre 138 M. en 1943). Les dépenses faites en 1942 pour la reconstitution du parc automobile ne se renouvelleront pas en 1943, et les restrictions apportées à l'utilisation des bûches permettent une réduction des frais d'entretien.

En raison du développement du trafic de détail, le service des livraisons à domicile s'est amplifié; cette cause s'ajoutant à la hausse des prix, fait passer les dépenses des services extérieurs de 113 M. en 1942 à 150 M. en 1943.

Les dépenses de coordination s'élèvent en 1943 à 136 M., soit 10 M. de plus qu'en 1942 (hausse des prix et participation éventuelle de la S.N.C.F. au déficit de la ligne d'autobus P.C. remplaçant les trains de voyageurs de la petite Ceinture).

Il est prévu en 1943, pour la production et le transport d'énergie électrique, une dépense globale de 101 M., supérieure de 8 M. à celle de 1942. Cette augmentation provient également de la hausse des prix.

...

Enfin, au titre des frais de bureau, imprimerie, publicité, assurances et indemnités pour accidents aux tiers, les dépenses prévues en 1943 s'élèvent à 219 M. en augmentation de 6 M. sur l'exercice 1942. Ici encore, l'influence de la hausse des prix est fortement atténuée par les économies.

2° - Dépenses de guerre

Au titre de la défense passive, les dépenses de 1943 sont évaluées à 57 M; elles devraient disparaître presque entièrement en 1943, mais les autorités occupantes ayant prescrit des constructions ou renforcements d'abris, il y a lieu d'inscrire en 1943 une provision de 28 M.

Les autres dépenses de guerre comprenant les frais de manœuvres effectuées pour le compte des autorités d'occupation. Nous en récupérons une partie et le solde est de 119 M en 1943 contre 136 M en 1942.

6°) Provision pour travaux différés

Nous avons expliqué que les programmes de travaux d'entretien et de réparation du matériel et des installations fixes sont, en 1943, inférieurs aux programmes d'un exercice normal. Il y a donc lieu de faire application de l'avenant du 4 mars 1941 à la Convention du 6 septembre 1939, aux termes duquel le S.R.G.F. est autorisé à inscrire, parmi ses dépenses d'exploitation, une provision égale à la différence entre les dépenses résultant du programme normal et les dépenses réelles.

En ce qui concerne le matériel, les dépenses différées de 1943 porteront sur les voitures et les wagons, le parc de locomotives devant être entretenu dans des conditions normales.

Pour les installations fixes, le retard portera principalement sur les renouvellements de rails et de ballast, sur l'entretien de la Voie, les grosses réparations des ouvrages d'art et des bâtiments, les T.S. inférieurs à 0 M 4.

Au total, la provision à inscrire dans les comptes de 1943 sera de 313 M pour le Matériel, 759 M. pour la Voie, soit ensemble 1.072 M. contre une provision de 1.177 M en 1942 (qui n'avait pas été versée) (1)

Si on y ajoute les provisions de 1941 (1.149 M) et de 1942 (1.062 M) ainsi que l'augmentation résultant de la réévaluation aux prix actuels de ces deux derniers éléments, la masse de travaux différés représentera une somme totale de 3.283 M.

si l'on a fait 1943, 5 3398 M

7°) Fonds de renouvellement

Depuis l'exercice 1941, la dotation du fonds de renouvellement comprend deux éléments.

Le premier est calculé à raison de 20 % des dépenses complémentaires de premier établissement proprement dites, à l'exclusion

(1) en juillet, la provision figure au budget pour 1.137 M.

10°) Récapitulation des dépenses d'exploitation.

Si nous réintégrons dans les chapitres de la nomenclature budgétaire les dépenses que nous venons d'analyser par grandes catégories, nous pouvons en dresser la récapitulation suivante :

| | |
|---|---------------------|
| Chapitre Ier - Administration générale et dépenses générales | 3.842 M |
| " II - Exploitation | 6.639 |
| " III - Matériel et Traction | 10.107 |
| " IV - Voie et Bâtiments | 4.684 |
| " V - Dépenses diverses | 232 |
| Provision pour travaux différés | <u>1.072</u> |
| Total des dépenses d'exploitation proprement dites | 26.627 |
| Chapitre VI - Fonds de renouvellement | 2.302 |
| " VII - Charges financières | 575 |
| Réserve pour imprévu | <u>200</u> |
| Total général des dépenses | 29.705 ^M |

C O N C L U S I O N

-:-:-:-

Notre budget s'établit ainsi avec 28.031 M. de recettes et 29.705 M. de dépenses, soit avec un déficit de 1.674 M.

L'article 18 de la Convention du 31 août 1937 impose à la Société Nationale l'obligation de faire face, par des augmentations ou ménagements de tarifs, à défaut d'économies suffisantes, à l'équilibre des prévisions budgétaires.

Mais nous avons vu dans quelles conditions notre effort d'économies a été intensifié. Il est donc parfaitement justifié de présenter des propositions d'augmentations de tarifs.

Toutefois, nous nous bornons à reprendre notre demande du 24 août 1943, qui n'a reçu qu'une satisfaction partielle ainsi que nous l'avons rappelé plus haut. Nous y joindrons une demande

...

d'aménagement du tarif des petits colis, dont la nécessité s'impose en raison des frais élevés que nous occasionnent les difficultés et les prix des opérations de livraison de ces colis.

Si il était donné suite à nos propositions, nos recettes de l'exercice 1943 se trouveraient augmentées de la manière suivante :

| | |
|--|----------|
| Tarifs proposés (Voyageurs | 319 M. |
| le 24 août 1942 (Marchandises | 1.138 |
| Proposition nouvelle (petits colis)..... | 50 |
| | 1.557 M. |
| dont il faut déduire pour impôts..... | 62 M. |
| Produit net | 1.495 M. |

Le déficit, compte tenu de l'attribution d'une prime d'exploitation de l'ordre de 56 M., serait ainsi ramené à 280 M., c'est-à-dire moins de 1 % des dépenses.

Il importe de remarquer que si ces propositions étaient adoptées nos majorations de tarifs ne couvriraient cependant pas l'augmentation de nos prix de revient.

En effet, à trafic égal, les augmentations de tarifs intervenues depuis le 1er janvier 1938 jusqu'à maintenant procurent dans le budget de 1943, un supplément de recettes de 5.500 M.; si on y ajoute les 1.500 M. à attendre de notre nouvelle proposition; on arrive à 7.000 M.

Les hausses des salaires et des prix intervenues pendant la même période justifieraient pour 1943, à effectif et programme égaux, un supplément de dépenses de 12.500 M. dont nous n'avons pas à prévoir la couverture complète par les augmentations de tarifs, à cause du résultat de nos efforts d'économies et du meilleur rendement financier du trafic supplémentaire.

Pour le trafic marchandises, ce sont les possibilités du parc qui conditionnent le trafic et non plus les besoins de transport comme en temps de paix. Or notre parc de wagons, qui était de 416.000 unités au 31 août 1939 (I), n'en comptait plus que 260.000 au cours de l'automne 1941 et 204.000 au début d'octobre 1942; cette diminution profonde et continue du nombre des wagons est encore aggravée par la chute de l'effectif de nos locomotives passé de 15.927 (I) en août 1939 à 11.532 en septembre 1942, et par la réduction de la qualité moyenne de ce parc, nos meilleures machines étant parties pour l'Allemagne. Les efforts faits pour améliorer la rotation des wagons dont l'indice est passé de 0,6 en août 1939 à 0,97 en août 1942, ne permettent pas de contrabalancer entièrement nos pertes de matériel. Nous devons donc envisager pour 1943 une légère diminution du trafic marchandises. Au total, nous prévoyons un trafic de 26,7 milliards de tonnes-km contre 27,2 milliards en 1942 et 28,4 milliards en 1941.

b) Parcours.

Le trafic, voisin dans l'ensemble de celui de 1942, nous amène à fixer à 240 millions de kilomètres trains, dont 67 pour les voyageurs et 173 pour les marchandises, nos prévisions de parcours. Nous rappelons qu'en 1938 nos parcours avaient atteint 385 Mkm dont 241 pour les voyageurs et que nos prévisions initiales de 1942 étaient de 250 Mkm dont 67 pour les voyageurs et 183 pour les marchandises.

Compte tenu des parcours de machines de manoeuvres que nous fixons à 45 Mkm et des parcours divers (H.L.P.; renforts et adjonctions) nos prévisions de parcours de machines sont au total de 339 Mkm se décomposant en :

| | |
|----------------------------------|-----------|
| Vapeur | 271,5 Mkm |
| Electriques | 66,5 Mkm |
| Autorails (comptés pour moitié). | 1,- Mkm |
| | <hr/> |
| | 339,- Mkm |
| | ===== |

Ce chiffre est à rapprocher des 480 Mkm de 1938 et des 354 Mkm initialement prévus pour 1942.

c) Travaux.

Le programme de travaux relatif au Matériel est considéré comme réalisable dans les circonstances actuelles. Il tient compte pour le matériel moteur, de la probabilité de réparations accidentelles de plus en plus nombreuses et de travaux d'entretien plus importants par suite de la banalisation des machines; il tient compte également des réparations relatives au matériel utilisé par la Reichsbahn.

(I) Sous-Direction de Strasbourg exclue.

Pour la S.N.C.F., nous prévoyons une légère diminution du nombre de grandes réparations de locomotives (I.120 contre I.154 pour 1942) et de levages (3.136 contre 3.370); par contre, les réparations de wagons des diverses catégories augmenteront en nombre par rapport à 1942 (20.720 Rev. 4 contre 19.070 et 85.970 Rev.I et 3 contre 82.840). Quant aux grands entretiens de voitures, ils diminuent de 1/10ème environ.

Pour la Reichsbahn, les grandes réparations de locomotives ne diminueront que peu, les levages seront en augmentation sensible et les réparations de wagons seront à peu près les mêmes qu'en 1942.

Ces travaux seront répartis entre nos ateliers et l'industrie au mieux des possibilités de chacun. En principe, nous conservons la plus forte part des réparations légères (levages ou Rev.I) et nous confions à l'industrie une grande partie des opérations les plus importantes (G.R. de locomotives ou Rev. 4 de voitures).

Pour la Voie, les circonstances nous obligent à porter notre effort sur les travaux d'entretien proprement dits; en renonçant pour une part importante, aux grosses réparations d'ensemble qui, plus économique en définitive, nécessitent des moyens dont nous ne disposons pas.

Nous prévoyons donc un entretien presque normal des voies et même un certain rattrapage du retard pris en 1942 sur l'entretien de la signalisation et des installations de sécurité; au total cependant nos travaux autres que les renouvellements restent inférieurs à la normale. Quant au programme de renouvellement, c'est lui qui subit les réductions les plus importantes : renouvellement de voie (800 km de voie dont 450 km en rails neufs pour un programme normal de I.900) renouvellement de ballast (I.150 km pour un programme normal de I.800).

d) Prix et consommations.

Les prix qui ont servi de base à notre budget sont les derniers prix actuellement connus. Nous avons tenu compte des augmentations nouvelles même non encore intervenues quand elles étaient déjà fixées ou pratiquement certaines comme celle du charbon.

Les consommations correspondent évidemment aux éléments de base de notre budget: parcours et travaux; toutefois le problème est différent suivant qu'il s'agit du charbon ou des autres matières. Pour le charbon, nous espérons obtenir les quantités qui sont nécessaires aux kilomètres-trains que nous avons prévus. Pour les autres matières, le réapprovisionnement est de plus en plus difficile et conditionnera en fait notre activité.

Récapitulation des Recettes

En résumé, les recettes prévues pour 1943 s'établissent ainsi qu'il suit :

| | | | |
|-----------------------------------|--------------------|---------|-----------------------------|
| Recettes du (Voyageurs | 8.700 ^M | } | 20.580 ^M |
| trafic (Marchandises | 11.880 | | |
| Recettes sur exercices clos | | | 100 |
| Recettes (Transports | 4.000 | } | 6.400 |
| (Privation de jouis- | | | |
| Allemandes (sance et réparation | | | |
| (du matériel..... | 2.400 | | |
| Redevance de la Poste | | | 260 |
| Recettes hors trafic | | | 591,4 |
| Total général des recettes | | | <u>27.931,4^M</u> |

Ce total est à rapprocher :
des recettes du dernier exercice de paix
(septembre 1939 à août 1939) Sous-Direction de
Strasbourg exclue:..... 15.450^M -
de celles de 1941 21.623,-
et de celles de 1942 (évaluations de juillet
1942) 26.763,-

III - DEPENSES

De même qu'en 1941 et 1942, les prévisions de dépenses de 1943 présentent, par rapport à celles d'un exercice normal de paix, des différences essentielles, indépendamment de l'incertitude que nous avons fait ressortir dans le préambule de cette note :

a) ; Nous incorporons au compte d'exploitation diverses dépenses nées de l'état de guerre dont certaines ont un caractère remboursable: réparations de dommages résultant des hostilités, prestations aux autorités occupantes, étant entendu que les remboursements qui nous seront faits seront imputés dans les comptes des exercices au cours desquels ils interviendront;

b) En raison de l'impossibilité d'assurer des programmes normaux d'entretien et de renouvellement du matériel et des installations, nous aurons à reporter dans une "provision pour travaux différés" la valeur représentative des travaux qui auraient dû être supportés par l'exercice 1943.

Nous allons examiner nos prévisions de dépenses en les répartissant par grandes catégories. Toutefois, étant donné l'évolution actuelle de l'économie, il est à présumer que de nouvelles augmentations interviendront au cours de l'exercice et que, par conséquent, nos prévisions de dépenses seront presque sûrement trop faibles.

1°) Dépenses de personnel.

Nous avons étudié plus haut la variation en 1943 des effectifs et celle de la rémunération unitaire de nos agents, par rapport aux mêmes éléments de l'exercice 1942.

Au compte d'exploitation, la variation d'effectifs se traduit par un supplément de dépenses de 58 M.

Les améliorations de rémunération intervenues en 1942 et le relèvement des allocations familiales justifient, à long terme, un accroissement de dépenses de 1.835 M.

Au total, les dépenses de personnel sont évaluées en 1943 à 13.028 M. en augmentation de 1.100 M. sur celles de 1942.

Par rapport au total des dépenses d'exploitation proprement dites (chapitre I à V), les dépenses de personnel représentent 51 % en 1943. La proportion était de 52,3 % en 1938.

2°) Charges patronales.

Il y a lieu de faire une distinction entre les charges patronales normales (retraites, Caisse de prévoyance, assurances sociales, secours, services médicaux et sociaux, indemnités pour accidents du travail) et les charges de guerre (allocations au personnel mobilisé, prisonnier ou détaché en Allemagne, indemnités de zone, secours de guerre). Les premières s'élèvent en 1943 à 2.134 M. contre 1.897 M en 1942; les secondes, à 2.874 M. contre 2.504 M.

La plus grande partie des charges patronales normales est constituée par les charges de retraites, c'est-à-dire par la dotation d'équilibre de la Caisse des retraites.

Les revenus de la Caisse des retraites ont diminué à la suite de la conversion d'une partie importante du portefeuille obligataire; d'autre part, les compressions réalisées dans les effectifs de la S.N.C.F. réduisent le nombre des cotisants, de sorte que les traitements soumis à retenues (1) sont ramenés de

...

(1) dont l'assiette n'a pas changé depuis plusieurs années, les relèvements de rémunération intervenus n'étant pas soumis à retenue.

b - Dépenses des Services de la Voie
et de Bâtiments

De même que pour le matériel, les dépenses normales sont limitées par les possibilités d'approvisionnement en matières ainsi que de recrutement de la main-d'oeuvre. Nous prévoyons 3.434 M en 1943 contre 2.940 M en 1942.

L'augmentation totale de 494 M porte pour 384 M sur la hausse des prix et 110 M sur l'accroissement des programmes que nous avons déjà mis en valeur.

Sur les dépenses de guerre, nous faisons état d'une réduction importante, du fait de l'achèvement des travaux de reconstruction.

Les dépenses prévues en 1943 s'élèvent à 176 M dont 98 M pour la reconstruction et 78 M pour les prestations aux autorités d'occupation. En 1942, les chiffres correspondants sont respectivement de 316 M et de 79 M.

Comme pour le Matériel, les programmes normaux ne peuvent être entièrement réalisés, et nous reportons à la "provision pour travaux différés" la différence, soit 759 M, dont 446 M pour les renouvellements de voie et de ballast, et 313 M pour les autres travaux.

5°) Dépenses diverses

Nous reprenons, sous cette rubrique, toutes les dépenses d'exploitation proprement dites qui n'ont pu être classées dans les catégories personnel et charges patronales, combustibles et carburants, travaux.

a - Dépenses normales

Les impôts frappant les recettes de transports passent de 993 M en 1942 à 1.012 M en 1943; l'augmentation résulte principalement de l'accroissement envisagé sur les recettes voyageurs (majorations de tarifs).

L'impôt foncier, les patentes et autres impôts directs subissent, en 1943, une hausse importante par suite du relèvement du revenu taxable de la propriété bâtie pour les établissements industriels. Ces contributions sont évaluées à 178 M. en 1943 contre 127 M. en 1942.

Les frais de contrôle (25 M 4) restent inchangés.

...

Les indemnités pour pertes, avaries et retards continuent malheureusement de progresser. De 349 M. en 1941, elles sont passées à 395 M en 1942 et sont prévues en 1943 pour 464 M., dont 351 M. au titre des pertes, 111 M. pour les avaries et 2 M. pour les indemnités de retards.

C'est l'augmentation des indemnités pour pertes qui est, de beaucoup, la plus importante; elle a pour causes la hausse des prix des marchandises transportées et surtout le nombre ~~impressionnant~~ des soustractions et vidanges, facilités par le défaut d'éclairage nocturne des gares et des voies.

Les dépenses relatives à l'éclairage et au chauffage des gares, à l'éclairage des trains, aux consommations diverses des engins moteurs (huile, chiffons, bois d'allumage etc.) et aux autres matières diverses passent, au total, de 385 M en 1942 à 414 M en 1943. L'accroissement de ces dépenses est, dans tous les chapitres, considérablement réduit grâce à notre effort d'économies.

Pour la manutention et les travaux divers d'entreprises, les conséquences de la hausse des prix sont également atténuées par les économies réalisées, ainsi d'ailleurs que par l'impossibilité de se procurer certaines matières.

La dépense totale passe de 172 M. en 1942 à 183 M en 1943.

Nous enregistrons également une diminution sur les dépenses de mobilier, outillage, bâches et agrès (129 M en 1943 contre 138 M. en 1942). Les dépenses faites en 1942 pour la reconstitution du parc automobile ne se renouvelleront pas en 1943, et les restrictions apportées à l'utilisation des bâches permettent une réduction des frais d'entretien.

En raison du développement du trafic de détail, le service des livraisons à domicile s'est amplifié; cette cause s'ajoutant à la hausse des prix, fait passer les dépenses des services extérieurs de 112 M en 1942 à 150 M en 1943.

Les dépenses de coordination s'élèvent en 1943 à 156 M, soit 10 M de plus qu'en 1942 (hausse des prix et participation éventuelle de la S.N.C.F. au déficit de la ligne d'auto-bus P.C. remplaçant les trains de voyageurs de la petite Ceinture).

Il est prévu en 1943, pour la production et le transport d'énergie électrique, une dépense globale de 101 M., supérieure de 8 M. à celle de 1942. Cette augmentation provient également de la hausse des prix.

...

Enfin, au titre des frais de bureau, imprimés, publicité, assurances et indemnités pour accidents aux tiers, les dépenses prévues en 1943 s'élèvent à 315 M. en augmentation de 15 M. sur l'exercice 1942. Ici encore, l'influence de la hausse des prix est fortement atténuée par les économies.

2°- Dépenses de guerre

Au titre de la défense passive, les dépenses de 1942 sont évaluées à 57 M.; elles devraient disparaître presque entièrement en 1943, mais les autorités occupantes ayant prescrit des constructions ou renforcements d'abris, il y a lieu d'inscrire en 1943 une prévision de 28 M.

Les autres dépenses de guerre comprennent les frais de manoeuvres effectuées pour le compte des autorités d'occupation. Nous en récupérons une partie et le solde est de 119 M. en 1943 contre 126 M. en 1942.

6°) Provision pour travaux différés.

Nous avons expliqué que les programmes de travaux d'entretien et de réparation du matériel et des installations fixes sont, en 1943, inférieurs aux programmes d'un exercice normal. Il y a donc lieu de faire application de l'avenant du 4 mars 1942 à la Convention du 9 septembre 1939, aux termes duquel la S.N.C.F. est autorisée à inscrire, parmi ses dépenses d'exploitation, une provision égale à la différence entre les dépenses résultant du programme normal et les dépenses réelles.

En ce qui concerne le matériel, les dépenses différées de 1943 porteront sur les voitures et les wagons, le parc de locomotives devant être entretenu dans des conditions normales.

Pour les installations fixes, le retard portera principalement sur les renouvellements de rails et de ballast, sur l'entretien de la Voie, les grosses réparations des ouvrages d'art et des bâtiments, les T.C. inférieurs à 0 M. 4.

Au total, la provision à inscrire dans les comptes de 1943 sera de 312 M. pour le Matériel, 759 M. pour la Voie, soit ensemble 1.071 M. contre une provision de 1.075 M. en 1942.

Si on y ajoute les provisions de 1941 (1.149 M.) et de 1942 (1.062 M.) ainsi que l'augmentation résultant de la réévaluation aux prix actuels de ces deux derniers éléments, la masse de travaux différés représentera une dépense totale de 3.398 M.

7°) Fonds de renouvellement.

Depuis l'exercice 1941, la dotation du fonds de renouvellement comprend deux éléments.

Le premier est calculé à raison de 20 % des dépenses complémentaires de premier établissement proprement dites, à l'exclusion

de celles relatives au renouvellement et à la transformation du matériel roulant, du mobilier et de l'outillage, Ces dépenses d'établissement étant évaluées, en 1943, à 1.145 M., la dotation correspondante est de 229 M.

Le second élément est destiné à financer l'amortissement du matériel roulant. Il est calculé en fonction de la valeur de remplacement du matériel nécessaire aux besoins du trafic, et de sa durée normale d'utilisation. L'Avenant à la Convention du 9 septembre 1939 a prévu des mesures transitoires pour le calcul de l'annuité d'amortissement : fixée à 50 % de sa valeur pour 1942, elle peut être augmentée pour chacun des exercices suivants d'un pourcentage supplémentaire. Les études auxquelles nous venons de procéder nous amènent à proposer de fixer à 3.400 M. le montant de l'annuité complète pour 1943. D'autre part, nous proposons pour cet exercice de porter le pourcentage à 60 % de la valeur de l'annuité, ce qui donnerait 2.040 M., à quoi il faut ajouter le supplément résultant de la réévaluation du solde non employé des annuités précédentes, soit 50 M., ensemble 2.090 M.

8°) Charges financières & prime d'exploitation.

Nous ne parlerons ici que pour mémoire des charges de grand équilibre qui ne sont pas encore supportées par la Société Nationale et ne figurent pas, par conséquent, dans le compte de liquidation. Ces charges passent de 3.909 M. 1 en 1942 à 3.952 M. 3 en 1943, soit une augmentation de 43 M. 2, conséquence provisoire des modalités financières de la conversion.

Les charges de petit équilibre qui étaient prévues pour 437 M. 6 en 1942 sont évaluées à 435 M. 9 dans le budget de 1943, soit une diminution de 1 M. 7, provenant principalement de la réduction des dépenses à couvrir par des moyens de trésorerie.

Les insuffisances des exploitations annexes et des participations financières, ainsi que les charges des actions des Compagnies, sont sans changement (140 M.).

Quant à la prime d'exploitation, elle sera calculée ci-après en fonction des résultats auxquels nous aboutirons après incorporation aux recettes du produit des propositions tarifaires que l'examen du budget nous conduira à présenter.

9°) Réserve pour imprévu.

Comme d'usage, nous ajoutons aux prévisions de dépenses ci-dessus une réserve pour imprévu de 200 M., somme égale à celle qui avait été inscrite dans le budget initial de 1942 et sur laquelle il a déjà été prélevé 44 M.

octobre 1942.

Société Nationale
des
Chemins de fer Français
-:-:-:-

B

NOTE JUSTIFICATIVE

DU BUDGET D'EXPLOITATION DE 1943

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

Préambule

Les incertitudes et les menaces qui pèsent, tant sur l'activité économique générale que sur les conditions de l'exploitation ferroviaire, nous conduisent à formuler sur l'ensemble de nos prévisions des réserves plus sérieuses encore que les années précédentes.

La situation est cependant différente pour les recettes intimement liées aux fluctuations du trafic, et pour les dépenses qui peuvent faire l'objet d'évaluations relativement plus précises.

Nos prévisions de recettes, en effet, pourront difficilement donner lieu à des plus-values appréciables, étant donné la situation du trafic voyageurs et du parc marchandises; par contre, une diminution de l'activité économique ou une nouvelle contraction du parc de wagons peuvent avoir pour conséquences des moins-values importantes.

A l'inverse des recettes, nos dépenses peuvent difficilement baisser : les dépenses de personnel ^{outré} représentent près de la moitié de l'ensemble ne peuvent ~~diminuer~~ beaucoup; les dépenses d'entretien du matériel et de la voie, prévues pour des chiffres faibles malgré leur absolue nécessité, ne peuvent donner lieu à économies; d'ailleurs, toute réduction du programme se traduirait seulement par un virement à la provision pour travaux différés. Seules donc ou presque les dépenses de combustibles et de quelques matières de consommation pourraient diminuer directement avec le trafic, mais leur influence relative est faible. Par contre, notre budget étant établi, suivant la règle usuelle, sur la base des prix à fin de l'exercice, nous ne devons pas nous dissimuler, en présence de la tendance actuelle de l'économie, que les hausses importantes qui seront vraisemblablement à enregistrer en 1943, peuvent avoir pour conséquences d'infirmer nos prévisions budgétaires.

nos prévisions de dépenses peuvent être modifiées par des hausses qui se produiront vraisemblablement au cours de l'exercice.

Sous ces réserves, nous proposons d'arrêter notre budget aux chiffres suivants :

| | |
|---------------|-----------------------|
| Recettes..... | 28.031 ^{M4} |
| Dépenses..... | <u>29.705,7</u> |
| Déficit..... | <u><u>1.674,7</u></u> |

Ce résultat nécessite de nouveaux aménagements de tarifs. Nous y reviendrons dans notre conclusion.

I - ELEMENTS DE BASE DU BUDGET

Notre budget est essentiellement conditionné par les divers éléments suivants :

- le trafic, en fonction duquel sont calculées les recettes et auquel sont liés les parcours,
- le programme arrêté pour les travaux du matériel et de la voie,
- les effectifs et les consommations de matières déterminés par les éléments ci-dessus,
- l'évolution enfin des prix et des salaires.

Ces éléments ont fait l'objet ^{ou fait} d'études particulières dont nous allons donner ci-après l'essentiel. ^{les résultats}

a) Trafic.

Le trafic voyageurs est limité par les parcours car l'utilisation moyenne des trains ayant considérablement augmenté depuis le début des hostilités (79 en 1938, 298 en décembre 1941, 380 en août 1942) est presque arrivée à saturation, il est peu probable qu'elle puisse augmenter encore. Le parcours moyen n'a pas sensiblement varié depuis plusieurs mois, nous le supposons donc constant, et nous prévoyons pour 1943 un nombre total de voyageurs-km de 23 milliards égal à celui de 1942 alors qu'il n'était que de 17 milliards 5 en 1941.

Pour le trafic marchandises, ce sont les possibilités du parc qui conditionnent le trafic et non plus les besoins de transport comme en temps de paix. Or notre parc de wagons, qui était de 416.000 unités au 31 août 1939 (1), n'en comptait plus que 260.000 au cours de l'automne 1941 et 204.000 au début d'octobre 1942; et cette diminution profonde et continue du nombre des wagons est encore aggravée par la chute de l'effectif de nos locomotives passé de 15.927 (1) en août 1939 à 11.532 en septembre 1942, et par la réduction de la qualité moyenne de ce parc, nos meilleures machines étant parties pour l'Allemagne. Les efforts faits pour améliorer la rotation ^{des machines} dont l'indice est passé de 0,6 en août 1939 à 0,97 en août 1942, ne permettent pas de contrebalancer entièrement nos pertes de matériel. Nous devons donc envisager pour 1943 une légère diminution du trafic marchandises. Au total, nous prévoyons un trafic de 26,7 milliards de tonnes-km contre 27,2 milliards en 1942 et 28,4 milliards en 1941.

b) Parcours.

Le trafic, voisin dans l'ensemble de celui de 1942, nous amène à fixer à 240 millions de kilomètres trains, dont 67 pour les voyageurs et 173 pour les marchandises, nos prévisions de parcours. Nous rappelons qu'en 1938 nos parcours avaient atteint 385 Mkm dont 241 pour les voyageurs et que nos prévisions initiales de 1942 étaient de 250 Mkm dont 67 pour les voyageurs et 183 pour les marchandises.

Compte tenu des parcours de machines de manoeuvres que nous fixons à 45 Mkm et des parcours divers (H.L.P., renforts et ad-jonctions) nos prévisions de parcours de machines sont au total de 339 Mkm se décomposant en :

| | |
|---------------------------------|-----------|
| Vapeur..... | 271,5 Mkm |
| Electrique..... | 66,5 Mkm |
| Autorails (comptés pour moitié) | 1,- Mkm |
| | <hr/> |
| | 339,- Mkm |
| | <hr/> |

Ce chiffre est à rapprocher des 480 Mkm de 1938 et des 354 Mkm initialement prévus pour 1942.

c) Travaux.

Le programme de travaux relatif au Matériel est considéré comme réalisable dans les circonstances actuelles. Il tient compte, pour le matériel moteur, de la probabilité de réparations accidentelles de plus en plus nombreuses et de travaux d'entretien plus importants par suite de la banalisation des machines; il tient compte également des réparations relatives au matériel utilisé par la Reichsbahn.

(1) Sous-Direction de Strasbourg exclue.

Pour la S.N.C.F., nous prévoyons une légère diminution du nombre de grandes réparations de locomotives (1.120 contre 1.154 pour 1942) et de levages (3.136 contre 3.370); par contre, les réparations de wagons des diverses catégories augmenteront en nombre par rapport à 1942 (20.720 Rev.4 contre 19.070 et 85.970 Rev.1 et 3 contre 82.840). Quant aux grands entretiens de voitures, ils diminuent de 1/~~10~~^{ème} environ.

Pour la Reichsbahn, les grandes réparations de locomotives ne diminueront que peu, les levages seront en augmentation sensible et les réparations de wagons seront ~~à peu près~~ les mêmes qu'en 1942.

Ces travaux seront répartis entre nos ateliers et l'industrie au mieux des possibilités de chacun. En principe, nous conservons la plus forte part des réparations légères (levages ou Rev.1) et nous confions à l'industrie une grande partie des opérations les plus importantes (G.R. de locomotives ou Rev. 4 de voitures).

Pour la Voie, les circonstances nous obligent à porter notre effort sur les travaux d'entretien proprement dits, en renonçant pour une part importante, aux grosses réparations d'ensemble ^{qui, au} plus économiques en définitive, nécessitent des moyens dont nous ne disposons pas. [manque]

Nous prévoyons donc un entretien presque normal des voies et même un certain rattrapage du retard pris en 1942 sur l'entretien de la signalisation et des installations de sécurité; au total cependant, nos travaux autres que les renouvellements restent inférieurs à la normale. Quant au programme de renouvellement, c'est lui qui subit les réductions les plus importantes : renouvellement de voie (800km de voie dont 450km en rails neufs pour un programme normal de 1.900) renouvellement de ballast (1150 km pour un programme normal de 1.800).

d) Prix et consommations.

Les prix qui ont servi de base à notre budget sont les derniers prix actuellement connus. Nous avons tenu compte des augmentations nouvelles même non encore intervenues quand elles étaient déjà fixées ou pratiquement certaines, comme celle du charbon.

Les consommations correspondent évidemment aux éléments de base de notre budget: parcours et travaux; toutefois le problème est différent suivant qu'il s'agit du charbon ou des autres matières. Pour le charbon, nous espérons obtenir les quantités qui sont nécessaires aux kilomètres-trains que nous avons prévus. Pour les autres matières, ~~xxxxxxx~~ le réapprovisionnement est de plus en plus difficile et conditionnera en fait notre activité.

I^o) Nous examinerons rapidement les principales matières consommées par le Service du Matériel.

La consommation de charbon, qui a été de 8^{MT}8 en 1938, sera sans doute de 7^{MT}3 en 1942. Pour 1943, nous avons prévu 7^{MT}25 correspondant à une consommation kilométrique moyenne de 26 kg 7. Cette consommation kilométrique qui n'était que de 21 kg en 1921 a beaucoup augmenté depuis cette époque pour diverses raisons: mauvaise qualité du combustible, forte utilisation de machines grosses consommatrices, la plupart de nos machines modernes ayant été livrées à la Reichsbahn, et, ~~enfin~~, ^{en fait} augmentation considérable de la proportion des trains de marchandises dont la consommation kilométrique est beaucoup plus forte que celle des trains de voyageurs. Le prix moyen de la tonne, qui était de 247 fr en 1941 et sans doute de 205 fr en 1942, s'élèverait à 334 fr ^{en 1943} en raison de la hausse en instance devant les autorités d'occupation.

La consommation d'énergie électrique sera sans doute voisine au total de celle qui est prévue pour 1942, quoique nous envisagions par suite de l'augmentation de la charge moyenne des trains une consommation kilométrique moyenne de 11,17 kwh un peu supérieure à celle envisagée pour 1942. Nous avons tenu compte de la hausse de prix récemment intervenue, dans la mesure où nous achetons du courant. Au total, notre prix moyen pondéré est augmenté d'environ 4,5 % ~~en moyenne~~ et sera de 0,304^{le} Kw.

Les prix des métaux ferreux, qui ont doublé depuis 1938, n'ont pas varié depuis décembre 1940; quant à notre consommation, elle sera en fait, comme pour l'ensemble des matières, limitée seulement par nos possibilités d'approvisionnements, mais elle pourrait être de 160.000 T.

La situation est la même pour les métaux non ferreux dont les prix, stables maintenant, ~~nt~~ augmenté d'environ 70% depuis 1938, mais qui sont presque impossibles à trouver. Nos besoins, très réduits en raison des circonstances, s'élèvent encore à environ 6.000 T. de cuivre.

Notre consommation d'huiles de graissage n'est plus que la tiers de ce qu'elle était en 1938. Nos besoins actuels seraient de 10.000 T.

Notre situation en bois est très grave. Nos stocks qui étaient de 200.000 m3 sont à peu près nuls. Or, notre consommation est évaluée à 80.000 m3 pour 1942.

Pour l'ensemble des matières employées pour le Service du Matériel et de la Traction, non compris le combustible, l'indice moyen pondéré des prix par rapport à 1913 peut, en 1943, être évalué à 1.500 contre 1.242 en 1941 et 1.450 environ pendant les six premiers mois de 1942.

2°) Au Service de la Voie, plus encore qu'au Service du Matériel, les consommations sont très inférieures aux besoins réels de l'entretien. Les prix, sauf ceux des traverses, n'ont pas varié depuis juillet 1941.

En 1938, nous avons consommé 135.000 tonnes de rails à 1.365 fr la tonne; en 1942, nous avons prévu 102.000 tonnes, mais nous ne dépasserons sans doute pas 36.100 tonnes à 2.591 fr. Pour 1943, nous limitons nos prévisions à 68.000 tonnes au même prix.

Nous prévoyons de même la consommation de ~~28.000~~ ^{28.000} traverses neuves à 78 fr ~~40~~ pièce (contre ~~44.000~~ ^{44.000} en 1938 à 52 fr 75) et de ~~15.000~~ ^{15.000} m3 de ballast à 49 fr 60 le m3 (contre ~~2,8~~ ^{2,8} de m3 en 1938 à 30 fr).

Pour les autres matières: éclisses, tirefonds, fils de cuivre, etc., les prix prévus sont, aux qualités près, les mêmes que pour le Service du Matériel.

e) Effectifs et salaires.

Nous procédons depuis l'armistice, à une étude minutieuse de nos besoins d'effectifs et la continuité de cet effort nous permet à l'heure actuelle de serrer la réalité de près, compte tenu naturellement des circonstances exceptionnelles que nous traversons. Nos besoins sont très supérieurs à ce qu'ils seraient avec le même trafic pour un exercice normal. Ils se trouvent accrus, non seulement par les prestations aux autorités d'occupation, mais encore par les difficultés de toutes sortes (défense passive, manque de matières, etc) que rencontrent nos services, par la diminution de rendement et l'augmentation de la morbidité consécutives à la sous-alimentation, par les mesures que nous prenons pour améliorer la rotation de nos wagons et l'utilisation de nos machines, par la nécessité de faire face à l'augmentation continue du trafic de détail (personnel de manutention), enfin par l'effort que nous devons faire pour pousser, malgré la pénurie de matières, l'entretien de notre matériel.

Nos prévisions de besoins sont de 413.209 agents
à rapprocher des prévisions d'avril 1941..... 414.000 -
et des prévisions rectifiées au 1er juillet 1942 412.732 - (I)

11X *Mme* L'augmentation de 477 unités que nous présentons est purement apparente, car elle comprend, pour 839 agents, le rattachement, à partir du 1er janvier 1943, des Services des Titres des Compagnies. Compte tenu de ce fait, des mesures prises pour améliorer le rendement des machines, de l'accroissement des prestations aux autorités d'occupation, l'augmentation d'effectifs masque en réalité une économie de plus de 3.000 agents, *par rapport à 1942*

Si l'on peut évaluer la difficulté de recrutement on peut évaluer à 5.000 unités (2.000 pour la Traction et 3.000 pour la Voie) les agents qui ne seront utilisés que si l'embauchage le permet.

(I) Déduction non faite des abattements résultant des difficultés d'embauchage.

X Nous noterons cependant que nous n'avons pas cru, dans les circonstances actuelles, devoir réduire notre personnel médical et d'assistance sociale, mais que nous l'avons au contraire légèrement étoffé pour apporter à notre personnel toute l'aide que mérite son dévouement, *et qui peut-être diffère matériellement*

X Nos agents permanents, au nombre de 365.700 environ au 31 décembre 1942, ne seront, sans doute, au cours de 1943, que 364.600. Nous prévoyons, en effet, 13.600 départs (1) chiffre le plus faible enregistré depuis 1938 (20.750 en 1938, 14.000 environ en 1942) et 11.500 embauchages environ. En 1942, nous avons eu beaucoup de difficultés à recruter ou à garder des auxiliaires qui trouvent souvent ailleurs des salaires très supérieurs à ceux que nous pouvons leur offrir. Il est donc nécessaire que, sans engager l'avenir, nous cherchions à embaucher, au cadre permanent un nombre suffisant d'agents pour assurer notre encadrement futur et nous attacher parmi nos auxiliaires les sujets les plus méritants.

Pour compléter nos effectifs, il nous faudra disposer en moyenne de 48.600 auxiliaires environ, le Service de la Voie ayant à lui seul besoin de plus de la moitié de ce nombre.

Notre budget, *pour unifier la population* dans un esprit de simplification, a été fait en supposant que les 18.000 agents encore prisonniers ne rentreront qu'après le 1er janvier 1944. Si nous pouvions les voir revenir avant, il n'en résulterait pas pour nous d'excédent de personnel car nous réduirions d'autant le nombre de nos auxiliaires.

X Enfin, les départs de cheminots pour l'Allemagne (2) ~~si ils se produisaient~~, ne modifieraient en rien nos effectifs nécessaires, puisqu'il faudrait remplacer les agents du cadre permanent partis par autant d'auxiliaires.

X Avec le trafic et les effectifs que nous prévoyons, le rendement horaire de nos agents serait en 1943 de 72,5 unités de trafic, c'est-à-dire qu'il serait très supérieur à celui de 1938 qui n'a atteint que 52 unités de trafic, et cela, malgré toutes les difficultés actuelles, alimentaires et autres.

En ce qui concerne les salaires, notre budget a été établi en supposant le maintien, au cours de 1943, de la rémunération mise en vigueur à partir du 1er août 1942, parallèlement aux mesures prévues par le Gouvernement en faveur des fonctionnaires de l'Etat.

Pour les agents du cadre permanent, ces relèvements portent, comme on le sait, sur les indemnités spéciales temporaires, l'indemnité pour supplément de travail, la prime de fin d'année, les allocations de nuit, les primes de conduite, les bonifications de rendement (pour les ouvriers des grands ateliers), les allocations pour changement de résidence, les indemnités pour heures supplémentaires et les indemnités de fonction.

(1) dont 3.500 départs en retraite.

(2) Le nombre des départs prévus est de 3.900.

Nous avons, d'autre part, tenu compte du relèvement des allocations familiales consécutif à la loi du 25 septembre 1942.

Sur ces bases, les salaires moyens d'un agent en activité seraient, pour 1943, les suivants :

Agent du cadre permanent..... ^{36.100}~~55.839~~ fr.

Auxiliaire ^{23.800}~~23.827~~ fr.

Dans l'ensemble, les relèvements attribués à partir du 1er août représentent en moyenne 5.179 fr. par agent, soit 16,9 % de la rémunération antérieure des agents du cadre permanent. Par rapport aux salaires de 1938, la hausse est de 77% pour les permanents et 84% pour les auxiliaires. Nous avons expliqué plus haut, les difficultés que nous éprouvons pour conserver les agents de cette dernière catégorie: elles justifient les améliorations apportées dans leur rémunération.

II - RECETTES

Les recettes de trafic ont été évaluées sur la base des éléments de trafic étudiés plus haut et les tarifs mis en vigueur le 15 octobre dernier. Nous rappelons que ces récentes majorations de tarif sont inférieures à celles que la S.N.C.F. avaient proposées les 19 novembre 1941 et 24 août 1942, en vue de résorber le déficit qui apparaissait pour 1942 dans le budget primitif et dans la révision du 1er juillet.

Les majorations de tarifs demandées pour les voyageurs comportaient le relèvement d'un tiers des frais de gare et de contrôle, les prix de base kilométriques étant portés à 0,90, 0,65 et 0,50 en 3ème classe. Les tarifs des abonnements de travail et des billets de banlieue étaient également relevés. L'accord réalisé avec le Gouvernement a pour effet de porter les prix de base kilométriques respectivement à 0,95, 0,67 et 0,51, mais les frais de gare et de contrôle sont supprimés au lieu d'être augmentés, et les abonnements de travail demeurent au tarif ancien, de même que les billets de la banlieue parisienne. En moyenne, le relèvement des tarifs voyageurs est de 22,4 % au lieu de 27 %.

D'autre part, la demande de majoration de 10 % des tarifs marchandises est repoussée.

Les recettes du trafic voyageurs n'ont cessé de croître depuis le début de 1942, malgré les réductions que nous avons

D'autre part, une augmentation de tarif de bagages a été autorisée, mais la demande de majoration de 10 % de tarif marchandises a été repoussée.

dû réaliser dans notre service de trains. Cette progression du trafic est imputable notamment aux voyages faits par les particuliers pour le ravitaillement familial, et à la nécessité dans laquelle se trouvent les commerçants et industriels de se rendre fréquemment sur les lieux de production pour tenter de renouveler leurs approvisionnements. Toutefois, il nous paraît vraisemblable, nous l'avons déjà dit plus haut en étudiant le trafic, que le mouvement des voyageurs est maintenant arrivé à son maximum, eu égard aux possibilités offertes, et que le trafic voyageurs de 1943 sera de même importance que celui de 1942, ce qui donne, aux tarifs actuels une recette de..... 8.700 M

↑
A tarif égal, les recettes du dernier exercice de paix (de septembre 1938 à août 1939) auraient été de 6.648 M.

En ce qui concerne les marchandises qui, comme nous l'avons dit ci-dessus, n'ont pas subi de majorations de tarifs, nous pensons que les recettes seront du même ordre de grandeur qu'en 1942. Nous ferons cependant sur ces dernières un abattement de 2 % pour tenir compte de l'évolution de l'économie et de la situation du parc, que confirme notre étude sur le trafic. Comme nous pouvons penser que les recettes de 1942 atteindront 12.120 M, nous fixerons nos prévisions de recettes marchandises de 1943, ~~à part. tar. d.~~ 11.880 M.
100% - prévoit du relèvement du tarif de bagage

A tarif égal, les recettes du dernier exercice de paix auraient été de 11.360 M.

Depuis l'armistice, nous poursuivons le règlement de divers frais de transports qui nous sont dus par certaines Administrations françaises et étrangères. En 1942, les recouvrements effectués à ce titre peuvent être évalués à 200 M. Il ne reste plus à encaisser que le prix des transports de réfugiés belges effectués en 1940 et quelques recettes militaires françaises, pour une somme totale d'environ..... 100 M

Nous distinguons deux catégories de recettes à recevoir des autorités occupantes: les frais de transport d'une part, les indemnités qui nous sont dues pour la privation de jouissance du matériel retenue à l'étranger et pour les réparations de matériel faites pour le compte de la Reichsbahn, d'autre part.

Les recettes de transports allemands pour l'année 1942 sont évaluées d'après les versements acquis pour les sept premiers mois..... 4.000 M

1) à l'exception des bagages comme nous l'avons dit plus haut.

C'est à une somme égale que nous évaluons la recette correspondante de 1943 (1).

Quant aux indemnités dues à la Société Nationale, tant pour privation d'une partie de son matériel moteur et roulant que pour l'amortissement, la réparation et l'entretien de ce matériel, elles n'ont donné lieu, jusqu'à présent, à aucun encaissement, mais des pourparlers sont en cours et semblent devoir aboutir à un accord transactionnel. La recette afférente à 1943 peut être évaluée à *90% environ de 2.738 M. que nous avions envisagés* 2.400 M

L'Administration des Postes doit, aux termes de l'article 20 de la Convention du 31 août 1937, verser à la Société Nationale la valeur des services rendus par celle-ci.

La redevance de 1942 est actuellement évaluée à 220 M. Pour 1943, l'augmentation de notre prix de revient (ajustement des salaires, hausse des prix du combustible et des matières) justifie une majoration de la part de cette redevance afférente aux transports postaux; de même, le relèvement des tarifs de voyageurs réagit sur la part relative aux déplacements d'agents des P.T.T. Ces deux causes nous permettent, sur les mêmes bases qu'en 1942, d'évaluer la redevance de l'exercice à..... 260^M

Les recettes hors trafic, qui font l'objet du chapitre II de la nomenclature budgétaire, comprennent les produits du domaine, les locations de terrains, les règlements de communauté, les locations et échanges de matériel, les ventes d'énergie électrique, les produits de placements de fonds et des recettes diverses.

Certaines de ces recettes ont une contre-partie en dépenses (règlements de communauté, locations et échanges de matériel). En fin d'année, les Services financiers ne retiennent dans les comptes que le solde positif ou négatif, mais en matières budgétaires, nous indiquons les recettes et les dépenses sans contraction.

Pour l'exercice 1942, le montant des recettes hors trafic peut être évalué à 533 M. Nous prévoyons, en 1943, une augmentation de 58 M. dont 8 M. environ sur les ventes d'énergie électrique, 57 M sur les produits de placements de fonds, 3 M. sur les recettes diverses et une diminution de l'ordre de 10 M. sur les produits de locations et échanges de matériel.

(1) La hausse de notre prix de revient justifierait une augmentation de 15 % de nos recettes de transports allemands. Des démarches vont être entreprises à cet effet, mais il serait prématuré de tenir compte, dès maintenant, de leur résultat.

Récapitulation des Recettes

En résumé, les recettes prévues pour 1943 s'établissent ainsi qu'il suit :

| | | | | |
|----------------------------------|--------------------------|--------------------|--------|-----------------------------|
| Recettes du | (Voyageurs..... | 8.700 ^M | }..... | 20.680 ^M |
| trafic | (Marchandises..... | 11.980 | | |
| Recettes sur exercices clos..... | | | | 100 |
| Recettes | (Transports..... | 4.000 | }..... | 6.400 |
| allemandes | (Privation de jouissance | | | |
| | & réparation du maté- | | | |
| | riel..... | 2.400 | | |
| Redevance de la Poste..... | | | | 260 |
| Recettes hors trafic..... | | | | 591,4 |
| Total général des recettes..... | | | | <u>28.031^M 4</u> |

Ce total est à rapprocher :

| | |
|--|-----------------------|
| des recettes du dernier exercice de paix | |
| (septembre 1938-août 1939) Sous-Direction de | |
| Strasbourg exclue..... | 15.450 ^M - |
| de celles de 1941..... | 21.623,- |
| et de celles de 1942 (évaluations de juillet | |
| 1942)..... | 26.763,- |

III - DEPENSES

De même qu'en 1941 et 1942, les prévisions de dépenses de 1943 présentent, par rapport à celles d'un exercice normal de paix, des différences essentielles, indépendamment de l'incertitude que nous avons fait ressortir dans le préambule de cette note :

a) Nous incorporons au compte d'exploitation diverses dépenses nées de l'état de guerre dont certaines ont un caractère remboursable : réparations de dommages résultant des hostilités, prestations aux autorités occupantes, étant entendu que les remboursements qui nous seront faits seront imputés dans les comptes des exercices au cours desquels ils interviendront;

b) En raison de l'impossibilité d'assurer des programmes normaux d'entretien et de renouvellement du matériel et des installations, nous aurons à reporter dans une "provision pour travaux différés" la valeur représentative des travaux qui auraient dû être supportés par l'exercice 1943.

..... Nous allons examiner nos prévisions de dépenses en les répartissant par grandes catégories. Toutefois, étant donné l'évolution actuelle de l'économie, il est à présumer que de nouvelles augmentations interviendront au cours de l'exercice et que, par conséquent, nos prévisions de dépenses seront presque sûrement trop faibles.

1°) Dépenses de personnel.

Au total, les dépenses de personnel sont évaluées en 1943 à 13.028 M.⁽¹⁾ en augmentation de 1.100 M. sur celles de 1942.

Par rapport au total des dépenses d'exploitation proprement dites (chapitres I à V), les dépenses de personnel représentent 51 % en 1943. La proportion était de 52,3 % en 1938.

2°) Charges patronales.

Il y a lieu de faire une distinction entre les charges patronales normales (retraites, Caisse de prévoyance, assurances sociales, secours, services médicaux et sociaux, indemnités pour accidents du travail) et les charges de guerre (allocations au personnel mobilisé, prisonnier ou détaché en Allemagne, indemnités de zone, secours de guerre). Les premières s'élèvent en 1943 à 2.136 M. contre 1.897 M. en 1942; les secondes, à 2.874 M. contre 2.504 M.

La plus grande partie des charges patronales normales est constituée par les charges de retraites, c'est-à-dire par la dotation d'équilibre de la Caisse des retraites.

Les revenus de la Caisse des retraites ont diminué à la suite de la conversion d'une partie importante du portefeuille obligataire; d'autre part, les compressions réalisées dans les effectifs de la S.N.C.F. réduisent le nombre des cotisants, de sorte que les traitements soumis à retenues (2) sont ramenés de

(2) dont l'assiette n'a pas changé depuis plusieurs années, les relèvements de rémunération intervenus n'étant pas soumis à retenue.

(1) Dans ce chiffre ne sont pas comprises les rémunérations allouées aux agents travaillant pour d'autres comptes (Etablissements, Trésor, Caisses de Retraites, Economats etc.) dont l'ensemble est d'environ 700 M.

5.400 M. en 1938 à 5.000 M. environ en 1943. Le nombre des retraités est maintenant à peu près stationnaire, mais les arrérages de pensions augmentent à la suite du relèvement des allocations spéciales temporaires, appliqué à partir du 1er août 1942. Du fait de ces diverses causes, les charges de retraites passent de 1.612 M. en 1942 à 1.766 M. en 1943.

Le taux de la cotisation à la Caisse de prévoyance a été relevé à partir du 1er août 1942. De ce fait, la dépense à la charge de la S.N.C.F. passe de 100 M. en 1942 à 125 M. en 1943.

Nous enregistrons de même une augmentation de nos cotisations aux Assurances sociales (44 M. en 1943 contre 28 M. en 1942).

Les secours et allocations diverses passent de 78 M. en 1942 à 119 M. en 1943, mais dans cette dernière somme sont compris 20 M. à titre de dépenses d'établissement de caractère social, dépenses qui précédemment n'étaient pas imputées au compte d'exploitation. Le surplus de l'augmentation est dû aux infortunes de plus en plus nombreuses que nous devons soulager, à l'extension donnée aux Services sociaux en général, et à la majoration des subventions allouées aux orphelinats (Flamand & National) et également à l'aide apportée aux cantines d'agents.

Les dépenses de Service médical prévues pour 1943 s'élèvent à 71 M. Elles sont sensiblement égales à celles de 1942.

Les indemnités pour accidents du travail bénéficient encore, en 1943, de l'allègement qui résulte de la substitution, réalisée en 1938, du régime de la répartition au régime de la capitalisation; mais cet allègement diminue d'année en année. En 1938, avant le régime actuel, la dépense était de 52 M.; en 1942, elle ~~est~~ ^{pour} ~~été~~ de 29 M. ^(en 1942) et passe à 33 M. en 1943.

Nous avons dit plus haut que nous avons établi le budget dans l'hypothèse où les agents actuellement prisonniers en Allemagne le demeureraient jusqu'à la fin de l'année. Les allocations prévues de ce chef, augmentées de 64 M. pour le personnel détaché en Allemagne (3.900 unités) s'élèvent au total à 489 M. La dépense serait réduite d'environ 160 M. si les prisonniers rentraient à la date moyenne du 1er juillet 1943.

Les indemnités au personnel évacué ou replié, indemnités de zone et secours de guerre sont prévus dans le budget de 1943 pour un montant sensiblement égal à celui de 1942 (250 M. contre 247 M.).

3°) Dépenses de combustibles, carburants & énergie électrique.

Ces prévisions de dépenses sont conditionnées par les hypothèses de parcours, de consommation kilométrique et de prix indiquées plus haut.

Nous envisageons pour la traction une consommation, en 1943, de 7.249.000 tonnes de charbon à 334 fr., soit une dépense de 2.421 M. supérieure de 296 M. à celle de 1942.

Les carburants figurent en 1943 pour la même somme qu'en 1942 (13 M. 6).

En matière d'énergie électrique, les dépenses imputées à la traction⁽¹⁾ (279 M. en 1943 contre 265 M. en 1942) résultent pour la plus grande part de la facturation, aux prix réels ou forfaitaires, de l'énergie de traction proprement dite.

4°) Dépenses de travaux.

Nous avons étudié dans la première partie de cette note les programmes de travaux des Services du Matériel et des Installations fixes. Nous allons maintenant examiner les prévisions de dépenses relatives à ces travaux.⁽¹⁾

a - Dépenses du Service du Matériel.

Les dépenses normales, correspondant aux programmes réalisables de travaux d'entretien et de réparation du matériel, s'élèvent pour 1943 à 4.056 M. contre 3.512 M. en 1942.

L'augmentation est due surtout à la hausse des prix.

Les dépenses de guerre sont également en progression et passent de 770 M. en 1942 à 893 M. en 1943. Là encore, l'augmentation est due beaucoup plus à la hausse des prix qu'à l'accroissement du volume des travaux.

Les programmes réalisables étant inférieurs aux programmes normaux, nous reportons à la "provision pour travaux différés" les dépenses qui devraient grever l'exercice. Elles intéressent les voitures à voyageurs pour 151 M. et les wagons pour 162 M.

1) Ces dépenses comprennent également le coût du personnel correspondant.

b' - Dépenses des Services de la Voie
et des Bâtiments.

De même que pour le Matériel, les dépenses normales sont limitées par les possibilités d'approvisionnement en matières ainsi que de recrutement de la main-d'oeuvre. Nous prévoyons 3.434 M en 1943 contre 2.940 M en 1942.

L'augmentation totale de 494 M porte pour 384 M sur la hausse des prix et 110 M. sur l'accroissement des programmes que nous avons déjà mis en valeur.

Sur les dépenses de guerre, nous faisons état d'une réduction importante, du fait de l'achèvement des travaux de reconstruction.

Les dépenses prévues en 1943 s'élèvent à 176 M, dont 98 M pour la reconstruction et 78 M pour les prestations aux autorités d'occupation. En 1942, les chiffres correspondants sont respectivement de 316 M et de 79 M.

Comme pour le Matériel, les programmes normaux ne peuvent être entièrement réalisés, et nous reportons à la "provision pour travaux différés" la différence, soit 759 M., dont 446 M pour les renouvellements de voie et de ballast, et 313 M. pour les autres travaux.

5°) Dépenses diverses.

Nous reprenons, sous cette rubrique, toutes les dépenses d'exploitation proprement dites qui n'ont pu être classées dans les catégories personnel et charges patronales, combustibles et carburants, travaux.

a - Dépenses normales.

(191 M) Les impôts frappant les recettes de transports ^{sont sensiblement égaux} passent de 993 M. en 1942 à 1.012 M. en 1943; l'augmentation résulte principalement de l'accroissement envisagé sur les recettes voyageurs (majorations de tarifs).

L'impôt foncier, les patentes et autres impôts directs subissent, en 1943, une hausse importante par suite du relèvement du revenu taxable de la propriété bâtie pour les établissements industriels. Ces contributions sont évaluées à 178 M. en 1943 contre 127 M. en 1942.

Les frais de contrôle (25 M 4) restent inchangés.

1) Chiffre de la Révision de juillet.

Les indemnités pour pertes, avaries et retards continuent malheureusement de progresser. De 349 M. en 1941, elles sont passées à 393 M. en 1942 et sont prévues en 1943 pour 464 M., dont 351 M. au titre des pertes, 111 M. pour les avaries et 2 M. pour les indemnités de retards.

C'est l'augmentation des indemnités pour pertes qui est, de beaucoup, la plus importante; elle a pour causes la hausse des prix des marchandises transportées et surtout le nombre impressionnant des soustractions et vièrages, facilités par le défaut d'éclairage nocturne des gares et des voies.

Les dépenses relatives à l'éclairage et au chauffage des gares, à l'éclairage des trains, aux consommations diverses des engins moteurs (huile, chiffons, bois d'allumage etc.) et aux autres matières diverses passent, au total, de 385 M. en 1942 à 424 M. en 1943. L'accroissement de ces dépenses est, dans tous les chapitres, considérablement réduit grâce à notre effort d'économies.

Pour la manutention et les travaux divers d'entreprises, les conséquences de la hausse des prix sont également atténuées par les économies réalisées, ainsi d'ailleurs par l'impossibilité de se procurer certaines matières.

La dépense totale passe de 172 M. en 1942 à 183 M. en 1943.

Nous enregistrons également une diminution sur les dépenses de mobilier, outillage, bâches et agrès (129 M en 1943 contre 138 M. en 1942). Les dépenses faites en 1942 pour la reconstitution du parc automobile ne se renouvelleront pas en 1943, et les restrictions apportées à l'utilisation des bâches permettent une réduction des frais d'entretien.

En raison du développement du trafic de détail, le service des livraisons à domicile s'est amplifié; cette cause, s'ajoutant à la hausse des prix, fait passer les dépenses des services extérieurs de 112 M. en 1942 à 150 M. en 1943.

Les dépenses de coordination s'élèvent en 1943 à 156 M, soit 10 M. de plus qu'en 1942 (hausse des prix et participation éventuelle de la S.N.C.F. au déficit de la ligne d'auto-bus P.C. remplaçant les trains de voyageurs de la Petite Ceinture).

Il est prévu en 1943, pour la production et le transport d'énergie électrique, une dépense globale de 101 M., supérieure de 8 M. à celle de 1942. Cette augmentation provient également de la hausse des prix.

Enfin, au titre des frais de bureau, imprimés, publicité, assurances et indemnités pour accidents aux tiers, les dépenses prévues en 1943 s'élèvent à 275 M., en augmentation de 15 M. sur l'exercice 1942. Ici encore, l'influence de la hausse des prix est fortement atténuée par les économies.

2°- Dépenses de guerre.

Au titre de la défense passive, les dépenses de 1942 sont évaluées à 57 M.; elles devraient disparaître presque entièrement en 1943, mais les autorités occupantes ayant prescrit des constructions ou renforcements d'abris, il y a lieu d'inscrire en 1943 une prévision de 28 M.

Les autres dépenses de guerre comprennent les frais de manœuvres effectuées pour le compte des autorités d'occupation. Nous en récupérons une partie et le solde est de 119 M. en 1943 contre 126 M. en 1942.

6°) Provision pour travaux différés.

Nous avons expliqué que les programmes de travaux d'entretien et de réparation du matériel et des installations fixes sont, en 1943, inférieurs aux programmes d'un exercice normal. Il y a donc lieu de faire application de l'avenant du 4 mars 1942 à la Convention du 9 septembre 1939, aux termes duquel la S.N.C.F. est autorisée à inscrire, parmi ses dépenses d'exploitation, une provision égale à la différence entre les dépenses résultant du programme normal et les dépenses réelles.

En ce qui concerne le matériel, les dépenses différées de 1943 porteront sur les voitures et les wagons, le parc de locomotives devant être entretenu dans des conditions normales.

Pour les installations fixes, le retard portera principalement sur les renouvellements de rails et de ballast, sur l'entretien de la Voie, les grosses réparations des ouvrages d'art et des bâtiments, les T.C. inférieurs à 0 M. 4.

Au total, la provision à inscrire dans les comptes de 1943 sera de 313 M. pour le Matériel, 759 M. pour la Voie, soit ensemble 1.072 M. *contre une provision de 1177 M. pour 1942 (après réévaluation) (1)*

Si on y ajoute les provisions de 1941 (1.149 M) et de 1942 (1.062 M) ainsi que l'augmentation résultant de la réévaluation aux prix actuels de ces deux derniers éléments, la masse de travaux différés ~~représentera une dépense totale de 3.598 M.~~

s'élèvera à fin 1943, à 3398 M.

7°) Fonds de renouvellement.

Depuis l'exercice 1941, la dotation du fonds de renouvellement comprend deux éléments.

Le premier est calculé à raison de 20 % des dépenses complémentaires de premier établissement proprement dites, à l'ex-

En juillet, la provision figure au budget pour 1137 M.

...

clusion de celles relatives au renouvellement et à la transformation du matériel roulant, du mobilier et de l'outillage. Ces dépenses d'établissement étant évaluées, en 1943, à 1.062 M.; la dotation correspondante est de 242 M.4.

Le second élément est destiné à financer l'amortissement du matériel roulant. Il est calculé en fonction de la valeur de remplacement du matériel nécessaire aux besoins du trafic, et de sa durée normale d'utilisation. L'Avenant à la Convention du 9 septembre 1939 a prévu des mesures transitoires pour le calcul de l'annuité d'amortissement : fixée à 50 % de sa valeur pour 1942, elle peut être augmentée pour chacun des exercices suivants d'un pourcentage supplémentaire. Les études auxquelles nous venons de procéder nous amènent à proposer de fixer à 3.400 M. le montant de l'annuité complète pour 1943. D'autre part, nous proposons pour cet exercice de porter le pourcentage à 60 % de la valeur de l'annuité, ce qui donnerait 2.040 M., à quoi il faut ajouter le supplément résultant de la réévaluation du solde non employé des annuités précédentes, soit 50 M.; ensemble 2.090 M.

8°) Charges financières et prime d'exploitation.

Nous ne parlerons ici que pour mémoire des charges de grand équilibre qui ne sont pas encore supportées par la Société Nationale et ne figurent pas, par conséquent, dans le compte de liquidation. Ces charges passent de 3.909 M. I en 1942 à 3.952 M 3 en 1943, soit une augmentation de 43 M 2, ~~conséquence~~ ~~prévisoire des modalités financières de la conversion.~~

Les charges de petit équilibre qui étaient prévues pour 437 M 6 en 1942 sont évaluées à 435 M 9 dans le budget de 1943, soit une diminution de 1 M 7, provenant principalement de la réduction des dépenses à couvrir par des moyens de trésorerie.

Les insuffisances des exploitations annexes et des participations financières, ainsi que les charges des actions des compagnies, sont sans changement (140 M).

Quant à la prime d'exploitation, elle sera calculée ci-après en fonction des résultats auxquels nous aboutirons après incorporation aux recettes du produit des propositions tarifaires que l'examen du budget nous conduira à présenter.

9°) Réserve pour imprévu.

Comme d'usage, nous ajoutons aux prévisions de dépenses ci-dessus une réserve pour imprévu de 200 M., somme égale à celle qui avait été inscrite dans le budget initial de 1942 et sur laquelle il a déjà été prélevé 44 M.

Il est acquis que la conversion a des charges
* l'année 1942 n'ayant supporté que des charges incomplètes sur l'emprunt SNCF 4% 1941 de conversion -

pour
prop
il é
1.450
l'exp

10°) Récapitulation des dépenses d'exploitation.

Si nous réintégrons dans les chapitres de la nomenclature budgétaire les dépenses que nous venons d'analyser par grandes catégories, nous pouvons en dresser la récapitulation suivante :

| | |
|---|------------------------------|
| Chapitre Ier - Administration générale et dépenses générales..... | 3.842 ^M |
| - II - Exploitation..... | 6.630 |
| - III - Matériel et Traction..... | 10.107 |
| - IV - Voie et Bâtiments | 4.684 |
| - V - Dépenses diverses | 292 |
| Provision pour travaux différés | <u>1.072</u> |
| Total des dépenses d'exploitation proprement dites..... | 26.627 ^M |
| Chapitre VI - Fonds de renouvellement..... | 2.302 |
| - VII - Charges financières | 576 |
| Réserve pour imprévu | <u>200</u> |
| Total général des dépenses | 29.705 ^M ===== |

Avant-projet

C O N C L U S I O N

-:-:-:-

Notre budget s'établit ainsi avec 28.031 M. de recettes et 29.705 M. de dépenses, soit avec un déficit de 1.674 M.
=====

L'article 18 de la Convention du 31 août 1937 impose à la Société Nationale l'obligation de faire face, par des augmentations ou aménagements de tarifs, à défaut d'économies suffisantes, à l'équilibre des prévisions budgétaires.

dans quelles conditions notre effort
Mais nous avons vu que notre effort d'économies a été intensifié dans toute la mesure compatible avec les circonstances actuelles. Il est donc parfaitement justifié de présenter des propositions d'augmentations de tarifs.

Toutefois, nous nous bornerons à reprendre notre demande du 24 août 1942, qui n'a reçu qu'une satisfaction partielle ainsi que nous l'avons rappelé plus haut. Nous y joindrons une demande

(Signature)

16/10/42

octobre 1942.

M. Pernet

Société Nationale
des
Chemins de fer Français
-1-1-1-

B

NOTE JUSTIFICATIVE

DU BUDGET D'EXPLOITATION DE 1943

-1-1-1-1-1-1-1-1-

Préambule

Les incertitudes et les menaces qui pèsent, tant sur l'activité économique générale que sur les conditions de l'exploitation ferroviaire, nous conduisent à formuler sur l'ensemble de nos prévisions des réserves plus sérieuses encore que les années précédentes.

La situation est cependant différente pour les recettes intimement liées aux fluctuations du trafic, et pour les dépenses qui peuvent faire l'objet d'évaluations relativement plus précises.

Nos prévisions de recettes, en effet, pourront difficilement donner lieu à des plus-values appréciables, étant donné la situation du trafic voyageurs et du parc marchandises; par contre, une diminution de l'activité économique ou une nouvelle contraction du parc de wagons peuvent avoir pour conséquences des moins-values importantes.

A l'inverse des recettes, nos dépenses peuvent difficilement baisser : les dépenses de personnel représentant près de la moitié de l'ensemble ne peuvent varier beaucoup; les dépenses d'entretien du matériel et de la voie, prévues pour des chiffres faibles malgré leur absolue nécessité, ne peuvent donner lieu à économies; d'ailleurs, toute réduction du programme se traduirait seulement par un virement à la provision pour travaux différés. Seules donc ou presque les dépenses de combustibles et de quelques matières de consommation pourraient diminuer directement avec le trafic, mais leur influence relative est faible. Par contre, notre budget étant établi, suivant la règle usuelle, sur la base des prix à fin de l'année, nous ne devons pas nous dissimuler, en présence de la tendance actuelle de l'économie, que des hausses importantes seront vraisemblablement à enregistrer en 1943, ce qui aura pour conséquences d'infirmer nos prévisions budgétaires.

...

Sous ces réserves, nous proposons d'arrêter notre budget aux chiffres suivants :

| | |
|---------------|------------------------|
| Recettes..... | 27.931 ^M ,4 |
| Dépenses..... | <u>29.717,7</u> |
| Déficit..... | <u>1.786,3</u> |

Ce résultat nécessite de nouveaux aménagements de tarifs. Nous y reviendrons dans notre conclusion.

I - ELEMENTS DE BASE DU BUDGET

Notre budget est essentiellement conditionné par les divers éléments suivants :

- le trafic, en fonction duquel sont calculées les recettes et auquel sont liés les parcours,
- le programme arrêté pour les travaux du matériel et de la voie,
- les effectifs et les consommations de matières déterminés par les éléments ci-dessus,
- l'évolution enfin des prix et des salaires.

Ces éléments ont fait l'objet d'études particulières dont nous allons donner ci-après l'essentiel.

a) Trafic.

Le trafic voyageurs est limité par les parcours car l'utilisation moyenne des trains ayant considérablement augmenté depuis le début des hostilités (79 en 1938, 298 en décembre 1941, 388 en août 1942) est presque arrivée à saturation, il est peu probable qu'elle puisse augmenter encore. Le parcours moyen n'a pas sensiblement varié depuis plusieurs mois, nous le supposons donc constant, et nous prévoirons pour 1943 un nombre total de voyageurs-km de 13 milliards égal à celui de 1942 alors qu'il n'était que de 17 milliards 5 en 1941.

Pour le trafic marchandises, ce sont les possibilités du parc qui conditionnent le trafic et non plus les besoins de transport comme en temps de paix. Or notre parc de wagons, qui était de 416.000 unités au 31 août 1939 (1), n'en comptait plus que 260.000 au cours de l'automne 1941 et 204.000 au début d'octobre 1942; cette diminution profonde et continue du nombre des wagons est encore aggravée par la chute de l'effectif de nos locomotives passé de 15.927 (1) en août 1939 à 11.532 en septembre 1942, et par la réduction de la qualité moyenne de ce parc, nos meilleures machines étant parties pour l'Allemagne. Les efforts faits pour améliorer la rotation, dont l'indice est passé de 0,6 en août 1939 à 0,97 en août 1942, ne permettent pas de contrebalancer entièrement nos pertes de matériel. Nous devons donc envisager pour 1943 une légère diminution du trafic marchandises. Au total, nous prévoyons un trafic de 26,7 milliards de tonnes-km contre 27,2 milliards en 1942 et 28,4 milliards en 1941.

b) Parcours.

Le trafic, voisin dans l'ensemble de celui de 1942, nous amène à fixer à 340 millions de kilomètres trains, dont 67 pour les voyageurs et 173 pour les marchandises, nos prévisions de parcours. Nous rappelons qu'en 1938 nos parcours avaient atteint 385 Mkm dont 241 pour les voyageurs et que nos prévisions initiales de 1942 étaient de 250 Mkm dont 67 pour les voyageurs et 183 pour les marchandises.

Compte tenu des parcours de machines de manoeuvres que nous fixons à 45 Mkm et des parcours divers (H.L.P., renforts et adjonctions) nos prévisions de parcours de machines sont au total de 339 Mkm se décomposant en :

| | |
|----------------------------------|-----------|
| Vapeur..... | 271,5 Mkm |
| Electriques..... | 66,5 Mkm |
| Autotrains (comptés pour moitié) | 1,- Mkm |
| | <hr/> |
| | 339,- Mkm |

Ce chiffre est à rapprocher des 480 Mkm de 1938 et des 354 Mkm initialement prévus pour 1942.

c) Travaux.

Le programme de travaux relatif au Matériel est considéré comme réalisable dans les circonstances actuelles. Il tient compte pour le matériel moteur, de la probabilité de réparations accidentelles de plus en plus nombreuses et de travaux d'entretien plus importants par suite de la banalisation des machines; il tient compte également des réparations relatives au matériel utilisé par la Reichsbahn.

(1) Sous-Direction de Strasbourg exclue.

Pour la S.N.C.F., nous prévoyons une légère diminution du nombre de grandes réparations de locomotives (1.120 contre 1.154 pour 1942) et de levages (3.136 contre 3.370); par contre, les réparations de wagons des diverses catégories augmenteront en nombre par rapport à 1942 (20.720 Rev.4 contre 19.070 et 85.970 Rev.1 et 3 contre 82.840). Quant aux grands entretiens de voitures, ils diminuent de 1/10ème environ.

Pour la Reichsbahn, les grandes réparations de locomotives ne diminueront que peu, les levages seront en augmentation sensible et les réparations de wagons seront à peu près les mêmes qu'en 1942.

Ces travaux seront répartis entre nos ateliers et l'industrie au mieux des possibilités de chacun. En principe, nous conservons la plus forte part des réparations légères (levages ou Rev.1) et nous confions à l'industrie une grande partie des opérations les plus importantes (G.R. de locomotives ou Rev. 4 de voitures).

Pour la Voie, les circonstances nous obligent à porter notre effort sur les travaux d'entretien proprement dits, en renonçant pour une part importante, aux grosses réparations d'ensemble qui, plus économiques en définitive, nécessitent des moyens dont nous ne disposons pas.

Nous prévoyons donc un entretien presque normal des voies et même un certain rattrapage du retard pris en 1942 sur l'entretien de la signalisation et des installations de sécurité; au total cependant, nos travaux autres que les renouvellements restent inférieurs à la normale. Quant au programme de renouvellement, c'est lui qui subit les réductions les plus importantes : renouvellement de voie (800km de voie dont 450km en rails neufs pour un programme normal de 1.900) renouvellement de ballast (1150 km pour un programme normal de 1.800).

d) Prix et consommations.

Les prix qui ont servi de base à notre budget sont les derniers prix actuellement connus. Nous avons tenu compte des augmentations nouvelles même non encore intervenues quand elles étaient déjà fixées ou pratiquement certaines comme celle du charbon.

Les consommations correspondent évidemment aux éléments de base de notre budget: parcours et travaux; toutefois le problème est différencié suivant qu'il s'agit du charbon ou des autres matières. Pour le charbon, nous espérons obtenir les quantités qui sont nécessaires aux kilomètres-trains que nous avons prévus. Pour les autres matières, le problème de l'approvisionnement est de plus en plus difficile et conditionnera en fait notre activité.

1°) Nous examinerons rapidement les principales matières consommées par le Service du Matériel.

La consommation de charbon, qui a été de 9^{MT} en 1938, sera sans doute de 9^{MT} en 1943. Pour 1943, nous avons prévu 7^{MT}25 correspondant à une consommation kilométrique moyenne de 26 kg 7. Cette consommation kilométrique qui n'était que de 21 kg en 1931 a beaucoup augmenté depuis cette époque pour diverses raisons: mauvaise qualité du combustible, forte utilisation de machines grosses consommatrices, la plupart de nos machines modernes ayant été livrées à la Reichsbahn, et, enfin, augmentation considérable de la proportion des trains de marchandises dont la consommation kilométrique est beaucoup plus forte que celle des trains de voyageurs. Le prix moyen de la tonne, qui était de 247 fr en 1941 et sans doute de 275 fr en 1942, s'élèverait à 334 fr en raison de la hausse en instance devant les autorités d'occupation.

La consommation d'énergie électrique sera sans doute voisine au total de celle qui est prévue pour 1943, quoique nous envisagions par suite de l'augmentation de la charge moyenne des trains une consommation kilométrique moyenne de 11,17 kWh un peu supérieure à celle envisagée pour 1943. Nous avons tenu compte de la hausse de prix récemment intervenue, dans la mesure où nous achetons du courant. Au total, notre prix moyen pondéré est augmenté d'environ 4,8 % ~~en moyenne~~ et sera de 0,3304.

Les prix des métaux ferreux, qui ont doublé depuis 1938, n'ont pas varié depuis décembre 1940; quant à notre consommation, elle sera en fait, comme pour l'ensemble des matières, limitée seulement par nos possibilités d'approvisionnement, mais elle pourrait être de 180.000 T.

La situation est la même pour les métaux non ferreux, dont les prix, stables maintenant, ~~ont~~ augmenté d'environ 20% depuis 1938, mais qui sont presque impossibles à trouver. Nos besoins très réduits, en raison des circonstances s'élèvent encore à environ 6.000 T. de cuivre.

Notre consommation d'huiles de graissage n'est plus que le tiers de ce qu'elle était en 1935. Nos besoins actuels seraient de 10.000 T.

Notre situation en bois est très grave. Nos stocks qui étaient de 500.000 m³ sont à peu près nuls. Or, notre consommation est évaluée à 20.000 m³ pour 1943.

Pour l'ensemble des matières employées pour le Service du Matériel et de la Traction, non compris le combustible, l'indice moyen pondéré des prix par rapport à 1913 peut, en 1943, être évalué à 1.300 contre 1.248 en 1941 et 1.450 environ pendant les six premiers mois de 1942.

2°) Au Service de la Voie, plus encore qu'au Service du Matériel, les consommations sont très inférieures aux besoins réels de l'entretien. Les prix, sauf ceux des traverses, n'ont pas varié depuis juillet 1941.

En 1938, nous avons consommé 128.000 tonnes de rails à 1.365 fr le tonne; en 1942, nous avons prévu 102.000 tonnes, mais nous ne dépasserons sans doute pas 35.100 tonnes à 2.891 fr. Pour 1943, nous limitons nos prévisions à 60.000 tonnes au même prix.

Nous prévoyons de même la consommation de 2800.000 de traverses neuves à 78 fr 40 pièce (contre 4400.000 en 1938 à 52 fr 75) et de 1500.000 de m3 de ballast à 49 fr 50 le m3 (contre 2,8 de m3 en 1938 à 30 fr).

Pour les autres matières: dolomies, tirefonds, fils de cuivre, etc., les prix prévus sont, aux qualités près, les mêmes que pour le Service du Matériel.

a) Effectifs et salaires.

Nous procédons depuis l'armistice, à une étude minutieuse de nos besoins d'effectifs et la continuité de cet effort nous permet à l'heure actuelle de serrer la réalité de près, compte tenu naturellement des circonstances exceptionnelles que nous traversons. Nos besoins sont très supérieurs à ce qu'ils seraient avec le même trafic pour un exercice normal. Ils se trouvent accrus, non seulement par les prestations aux autorités d'occupation, mais encore par les difficultés de toutes sortes (défense passive, manque de matières, etc) que rencontrent nos services, par la diminution de rendement et l'augmentation de la morbidité consécutives à la sous-alimentation, par les mesures que nous prenons pour améliorer le rendement de nos wagons et l'utilisation de nos machines, par la nécessité de faire face à l'augmentation continue du trafic de détail (personnel de manutention), enfin par l'effort que nous devons faire pour pousser, malgré la pénurie de matières, l'entretien de notre matériel.

| | | |
|--|----------------|-------|
| Nos prévisions de besoins sont de | 418.200 agents | |
| à rapprocher des prévisions d'avril 1941..... | 416.000 | - |
| et des prévisions rectifiées au 1er juillet 1942 | 418.700 | - (1) |

L'augmentation de 477 unités que nous présentons est purement apparente, car elle comprend, pour 239 agents, le rattachement, à partir du 1er janvier 1943, des Services des Titres des Compagnies. Compte tenu de ce fait, des mesures prises pour améliorer le rendement des machines, de l'accroissement des prestations aux autorités d'occupation, l'augmentation d'effectifs masque en réalité une économie de plus de 5.000 agents.

(1) Réduction non faite des abattements résultant des difficultés d'embauchage.

Nous noterons cependant que nous n'avons pas cru, dans les circonstances actuelles, devoir réduire notre personnel médical et d'assistance sociale, mais que nous l'avons au contraire légèrement étoffé pour apporter à notre personnel toute l'aide que mérite son dévouement.

Nos agents permanents, au nombre de 365.750 environ au 31 décembre 1942, ne seront, sans doute, au cours de 1943, que 364.800. Nous prévoyons, en effet, 13.800 départs (1) chiffre le plus faible enregistré depuis 1938 (20.750 en 1938, 14.000 environ en 1942) et 11.500 embauchages environ. En 1942, nous avons eu beaucoup de difficultés à recruter ou à garder des auxiliaires qui trouvent souvent ailleurs des salaires très supérieurs à ceux que nous pouvons leur offrir. Il est donc nécessaire que, sans engager l'avenir, nous cherchions à embaucher au cadre permanent un nombre suffisant d'agents pour assurer notre encadrement futur et nous attacher parmi nos auxiliaires les sujets les plus méritants.

Pour compléter nos effectifs, il nous faudra disposer en moyenne de 48.600 auxiliaires environ, le Service de la Voie ayant à lui seul besoin de plus de la moitié de ce nombre.

Notre budget, dans un esprit de simplification, a été fait en supposant que les 18.000 agents encore prisonniers ne rentrent qu'après le 1er janvier 1944. Si nous pouvions les voir revenir avant, il n'en résulterait pas pour nous d'excédent de personnel car nous réduirions d'autant le nombre de nos auxiliaires.

Enfin, les départs de cheminots pour l'Allemagne (2) s'ils ne produisaient, ne modifieraient en rien nos effectifs nécessaires, puisqu'il faudrait remplacer les agents du cadre permanent partis par autant d'auxiliaires.

Avec le trafic et les effectifs que nous prévoyons, le rendement horaire de nos agents serait en 1943 de 72,5 unités de trafic, c'est-à-dire qu'il serait très supérieur à celui de 1938 qui n'a atteint que 58 unités de trafic, et cela, malgré toutes les difficultés actuelles alimentaires et autres.

En ce qui concerne les salaires, notre budget a été établi en supposant le maintien, au cours de 1943, de la rémunération mise en vigueur à partir du 1er août 1942, parallèlement aux mesures prévues par le Gouvernement en faveur des fonctionnaires de l'Etat.

Pour les agents du cadre permanent, ces relèvements portent, comme on le sait, sur les indemnités spéciales temporaires, l'indemnité pour supplément de travail, la prime de fin d'année, les allocations de nuit, les primes de conduite, les bonifications de rendement (pour les ouvriers des grands ateliers), les allocations pour changement de résidence, les indemnités pour heures supplémentaires et les indemnités de fonction.

(1) dont 3.500 départs en retraite.

(2) Le nombre des départs prévus est de 3.900.

Nous avons, d'autre part, tenu compte du relèvement des allocations familiales consécutif à la loi du 25 septembre 1942.

Sur ces bases, les salaires moyens d'un agent en activité seraient, pour 1943, les suivants :

Agent du cadre permanent..... 35.839 fr.

Auxiliaire 23.827 fr.

Dans l'ensemble, les relèvements attribués à partir du 1er août représentent en moyenne 5.179 fr. par agent, soit 16,9 % de la rémunération antérieure des agents du cadre permanent. Par rapport aux salaires de 1938, la hausse est de 77% pour les permanents et 84% pour les auxiliaires. Nous avons expliqué plus haut, les difficultés que nous éprouvons pour conserver les agents de cette dernière catégorie; elles justifient les améliorations apportées dans leur rémunération.

II - RECETTES

Les recettes de trafic ont été évaluées sur la base des éléments de trafic étudiés plus haut et des tarifs mis en vigueur le 15 octobre dernier. Nous rappelons que ces récentes majorations de tarif sont inférieures à celles que la S.N.C.F. avait proposé les 19 novembre 1941 et 24 août 1942, en vue de résorber le déficit qui apparaissait pour 1942 dans le budget primitif et dans la révision du 1er juillet.

Les majorations de tarifs demandées pour les voyageurs comportaient le relèvement d'un tiers des frais de gare et de contrôle, les prix de base kilométriques étant portés à 0,50 en 3ème classe. Les tarifs des abonnements de travail et des billets de banlieue étaient également relevés. L'accord réalisé avec le Gouvernement a pour effet de porter les prix de base kilométriques respectivement à 0,95, 0,87 et 0,51, mais les frais de gare et de contrôle sont supprimés au lieu d'être augmentés, et les abonnements de travail demeurent au tarif ancien, de même que les billets de la banlieue parisienne. En moyenne, le relèvement des tarifs voyageurs est de 22,4 % au lieu de 27 %.

D'autre part, la demande de majoration de 10 % des tarifs marchandises est repoussée.

Les recettes du trafic voyageurs n'ont cessé de croître depuis le début de 1942, malgré les réductions que nous avons

de réaliser dans notre service de trains. Cette progression du trafic est imputable notamment aux voyages faits par les particuliers pour le ravitaillement familial, et à la nécessité dans laquelle se trouvent les commerçants et industriels de se rendre fréquemment sur les lieux de production pour tenter de renouveler leurs approvisionnements. Toutefois, il nous paraît vraisemblable, nous l'avons déjà dit plus haut en étudiant le trafic, que le mouvement des voyageurs est maintenant arrivé à son maximum, eu égard aux possibilités offertes, et que le trafic voyageurs de 1943 sera de même importance que celui de 1942, ce qui donne, aux tarifs actuels une recette de..... 8.700 M

↑
A tarif égal, les recettes du dernier exercice de paix (de septembre 1938 à août 1939) auraient été de 6.648 M.

En ce qui concerne les marchandises qui, comme nous l'avons dit ci-dessus, n'ont pas subi de majorations de tarifs, nous pensons que les recettes seront du même ordre de grandeur qu'en 1942. Nous ferons cependant sur ces dernières un abattement de 2 % pour tenir compte de l'évolution de l'économie et de la situation du parc, que confirme notre étude sur le trafic. Comme nous pouvons penser que les recettes de 1942 atteindront 12.120 M, nous fixerons nos prévisions de recettes marchandises de 1943 à..... 11.880 M.

↑
A tarif égal, les recettes du dernier exercice de paix auraient été de 11.660 M.

Depuis l'armistice, nous poursuivons le règlement de divers frais de transports qui nous sont dus par certaines Administrations françaises et étrangères. En 1942, les recouvrements effectués à ce titre peuvent être évalués à 200 M. Il ne reste plus à encaisser que le prix des transports de réfugiés belges effectués en 1940 et quelques recettes militaires françaises, pour une somme totale d'environ..... 100 M

Nous distinguons deux catégories de recettes à recevoir des autorités occupantes: les frais de transport d'une part, les indemnités qui nous sont dues pour la privation de jouissance du matériel retenu à l'étranger et pour les réparations de matériel faites pour le compte de la Reichsbahn, d'autre part.

Les recettes de transports allemands pour l'année 1942 sont évaluées d'après les versements acquis pour les sept premiers mois..... 4.000 M

C'est à une somme égale que nous évaluons la recette correspondante de 1943 (1).

Quant aux indemnités dues à la Société Nationale, tant pour privation d'une partie de son matériel moteur et roulant que pour l'amortissement, la réparation et l'entretien de ce matériel, elles n'ont donné lieu, jusqu'à présent, à aucun encaissement, mais des pourparlers sont en cours et semblent devoir aboutir à un accord transactionnel. La recette afférente à 1943 peut être évaluée à 2.400 M

L'Administration des Postes doit, aux termes de l'article 20 de la Convention du 31 août 1937, verser à la Société Nationale la valeur des services rendus par celle-ci.

La redevance de 1942 est actuellement évaluée à 220 M. Pour 1943, l'augmentation de notre prix de revient (ajustement des salaires, hausse des prix du combustible et des matières) justifie une majoration de la part de cette redevance afférente aux transports postaux; de même, le relèvement des tarifs de voyageurs réagit sur la part relative aux déplacements d'agents des P.T.T. Ces deux causes nous permettent, sur les mêmes bases qu'en 1942, d'évaluer la redevance de l'exercice à 260 M

Les recettes hors trafic, qui font l'objet du chapitre II de la nomenclature budgétaire, comprennent les produits du domaine, les locations de terrains, les règlements de communauté, les locations et échanges de matériel, les ventes d'énergie électrique, les produits de placements de fonds et des recettes diverses.

Certaines de ces recettes ont une contre-partie en dépenses (règlements de communauté, locations et échanges de matériel). En fin d'année, les Services financiers ne retiennent dans les comptes que le solde positif ou négatif, mais en matière budgétaire, nous indiquons les recettes et les dépenses sans contraction.

Pour l'exercice 1942, le montant des recettes hors trafic peut être évalué à 533 M. Nous prévoyons, en 1943, une augmentation de 58 M. dont 8 M. environ sur les ventes d'énergie électrique, 57 M sur les produits de placements de fonds, 3 M. sur les recettes diverses et une diminution de l'ordre de 10 M. sur les produits de locations et échanges de matériel.

(1) La hausse de notre prix de revient justifierait une augmentation de 15 % de nos recettes de transports allemands. Des démarches vont être entreprises à cet effet, mais il serait prématuré de tenir compte, dès maintenant, de leur résultat.

Récapitulation des Recettes

En résumé, les recettes prévues pour 1943 s'établissent ainsi qu'il suit :

| | | |
|-------------------------------------|--------------------|-----------------------------|
| Recettes du (Voyageurs..... | 8.700 ^M | }..... 20.580 ^M |
| trafic (Marchandises..... | 11.880 | |
| Recettes sur exercices clos..... | | 100 |
| Recettes (Transports..... | 4.000 | }..... 6.400 |
| allemandes (Privation de jouissance | | |
| & réparation du maté- | | |
| riel..... | 2.400 | |
| Redevance de la Poste..... | | 260 |
| Recettes hors trafic..... | | 591,4 |
| Total général des recettes..... | | <u>27.931^M 4</u> |

Ce total est à rapprocher :

| | |
|--|-----------------------|
| des recettes du dernier exercice de paix | |
| (septembre 1938 à août 1939) Sous-Direction de | |
| Strasbourg exclue..... | 15.450 ^M - |
| de celles de 1941..... | 21.623,- |
| et de celles de 1942 (évaluations de juillet | |
| 1942)..... | 26.763,- |

III - DEPENSES

De même qu'en 1941 et 1942, les prévisions de dépenses de 1943 présentent, par rapport à celles d'un exercice normal de paix, des différences essentielles, indépendamment de l'incertitude que nous avons fait ressortir dans le préambule de cette note :

a) Nous incorporons au compte d'exploitation diverses dépenses nées de l'état de guerre dont certaines ont un caractère remboursable : réparations de dommages résultant des hostilités, prestations aux autorités occupantes, étant entendu que les remboursements qui nous seront faits seront imputés dans les comptes des exercices au cours desquels ils interviendront;

b) En raison de l'impossibilité d'assurer des programmes normaux d'entretien et de renouvellement du matériel et des installations, nous aurons à reporter dans une "provision pour travaux différés" la valeur représentative des travaux qui auraient dû être supportés par l'exercice 1943.

Nous allons examiner nos prévisions de dépenses en les répartissant par grandes catégories. Toutefois, étant donné l'évolution actuelle de l'économie, il est à présumer que de nouvelles augmentations interviendront au cours de l'exercice et que, par conséquent, nos prévisions de dépenses seront presque sûrement trop faibles.

1°) Dépenses de personnel.

Nous avons étudié plus haut la variation en 1943 des effectifs et celle de la rémunération unitaire de nos agents, par rapport aux mêmes éléments de l'exercice 1942.

Au compte d'exploitation, la variation d'effectifs se traduit par un supplément de dépenses de 58 M.

Les améliorations de rémunération intervenues en 1942 et le relèvement des allocations familiales justifient, à longueur d'année, un accroissement de dépenses de 1.835 M.

Au total, les dépenses de personnel sont évaluées en 1943 à 13.028 M. en augmentation de 1.100 M. sur celles de 1942.

Par rapport au total des dépenses d'exploitation proprement dites (chapitres I à V), les dépenses de personnel représentent 51 % en 1943. La proportion était de 52,3 % en 1938.

2°) Charges patronales.

Il y a lieu de faire une distinction entre les charges patronales normales (retraites, Caisse de prévoyance, assurances sociales, secours, services médicaux et sociaux, indemnités pour accidents du travail) et les charges de guerre (allocations au personnel mobilisé, prisonnier ou détaché en Allemagne, indemnités de zone, secours de guerre). Les premières s'élèvent en 1943 à 2.134 M. contre 1.897 M. en 1942; les secondes, à 2.874 M. contre 2.504 M.

La plus grande partie des charges patronales normales est constituée par les charges de retraites, c'est-à-dire par la dotation d'équilibre de la Caisse des retraites.

Les revenus de la Caisse des retraites ont diminué à la suite de la conversion d'une partie importante du portefeuille obligataire; d'autre part, les compressions réalisées dans les effectifs de la S.N.C.F. réduisent le nombre des cotisants, de sorte que les traitements soumis à retenues (1) sont ramenés de

....

(1) dont l'assiette n'a pas changé depuis plusieurs années, les relèvements de rémunération intervenus n'étant pas soumis à retenue.

5.400 M. en 1938 à 5.000 M. environ en 1943. Le nombre des retraités est maintenant à peu près stationnaire, mais les arrérages de pensions augmentent à la suite du relèvement des allocations spéciales temporaires, appliqué à partir du 1er août 1942. Du fait de ces diverses causes, les charges de retraites passent de 1.612 M. en 1942 à 1.766 M. en 1943.

Le taux de la cotisation à la Caisse de prévoyance a été relevé à partir du 1er août 1942. De ce fait, la dépense à la charge de la S.M.C.F. passe de 130 M. en 1942 à 125 M. en 1943.

Nous enregistrons de même une augmentation de nos cotisations aux assurances sociales (44 M. en 1943 contre 32 M. en 1942).

Les secours et allocations diverses passent de 78 M. en 1942 à 117 M. en 1943, mais dans cette dernière somme sont compris 20 M. à titre de dépenses d'établissement de caractère social, dépenses qui précédemment n'étaient pas imputées au compte d'exploitation. Le surplus de l'augmentation est dû aux infortunes de plus en plus nombreuses que nous devons soulager, à l'extension donnée aux services sociaux en général, et à la majoration des subventions allouées aux orphelinats (Flandre & National).

Les dépenses de Service médical prévues pour 1943 s'élèvent à 71 M. Elles sont sensiblement égales à celles de 1942.

Les indemnités pour accidents du travail bénéficient encore, en 1943, de l'allègement qui résulte de la substitution, réalisée en 1938, du régime de la répartition au régime de la capitalisation; mais cet allègement diminue d'année en année. En 1938, avant le régime actuel, la dépense était de 52 M.; en 1942, elle a été de 29 M. et passe à 33 M. en 1943.

Nous avons dit plus haut que nous avions établi le budget dans l'hypothèse où les agents actuellement prisonniers en Allemagne le demeureraient jusqu'à la fin de l'année. Les allocations prévues de ce chef, augmentées de 64 M. pour le personnel détaché en Allemagne (3.900 unités) s'élèvent au total à 422 M. La dépense serait réduite d'environ 160 M. si les prisonniers rentraient à la date moyenne du 1er juillet 1943.

Les indemnités au personnel évacué ou raplé, indemnités de zone et secours de guerre sont prévus dans le budget de 1943 pour un montant sensiblement égal à celui de 1942 (251 M. contre 247 M.).

3°) Dépenses de combustibles, carburants & énergie électrique.

Ces prévisions de dépenses sont conditionnées par les hypothèses de parcours, de consommation kilométrique et de prix indiquées plus haut.

Nous envisageons pour la traction une consommation, en 1943, de 7.249.000 tonnes de charbon à 334 fr., soit une dépense de 2.421 M. supérieure de 296 M. à celle de 1942.

Les carburants figurent en 1943 pour la même somme qu'en 1942 (13 M. 6).

En matière d'énergie électrique, les dépenses imputées à la traction (278 M. en 1943 contre 265 M. en 1942) résultent pour la plus grande part de la facturation, aux prix réels ou forfaitaires, de l'énergie de traction proprement dite.

4°) Dépenses de travaux.

Nous avons étudié dans la première partie de cette note les programmes de travaux des Services du Matériel et des Installations fixes. Nous allons maintenant examiner les prévisions de dépenses relatives à ces travaux.

a - Dépenses du Service du Matériel.

Les dépenses normales, correspondant aux programmes réalisables de travaux d'entretien et de réparation du matériel, s'élèvent pour 1943 à 4.056 M. contre 3.812 M. en 1942.

L'augmentation est due surtout à la hausse des prix. 3572

Les dépenses de guerre sont également en progression et passent de 770 M. en 1942 à 823 M. en 1943. Là encore, l'augmentation est due beaucoup plus à la hausse des prix qu'à l'accroissement du volume des travaux.

Les programmes réalisables étant inférieurs aux programmes normaux, nous reportons à la "provision pour travaux différés" les dépenses qui devraient grever l'exercice. Elles intéressent les voitures à voyageurs pour 151 M. et les wagons pour 162 M.

....

b° - Dépenses des Services de la Voie

études Bâtiments et des Ateliers

De même que pour le matériel, les dépenses normales sont limitées par les possibilités d'approvisionnement en matières ainsi que de recrutement de la main-d'œuvre. Nous prévoyons 3.424 M en 1943 contre 3.940 M en 1942.

L'augmentation totale de 494 M porte pour 324 M sur la hausse des prix et 110 M. sur l'accroissement des programmes que nous avons déjà mis en valeur.

Sur les dépenses de guerre, nous faisons état d'une réduction importante, du fait de l'achèvement des travaux de reconstruction.

Les dépenses prévues en 1943 s'élèvent à 176 M, dont 98 M pour la reconstruction et 78 M pour les prestations aux autorités d'occupation. En 1942, les chiffres correspondants sont respectivement de 316 M et de 79 M.

Comme pour le matériel, les programmes normaux ne peuvent être entièrement réalisés, et nous reportons à la "provision pour travaux différés" la différence, soit 759 M., dont 448 M pour les renouvellements de voie et de ballast, et 313 M. pour les autres travaux.

5°) Dépenses diverses.

Nous reprenons, sous cette rubrique, toutes les dépenses d'exploitation proprement dites qui n'ont pu être classées dans les catégories personnel et charges patronales, combustibles et carburants, travaux.

a° - Dépenses normales.

Les impôts frappant les recettes de transports passent de 993 M. en 1942 à 1.012 M. en 1943; l'augmentation résulte principalement de l'accroissement envisagé sur les recettes voyageurs (majorations de tarifs).

L'impôt foncier, les patentes et autres impôts directs subissent, en 1943, une hausse importante par suite du relèvement du revenu taxable de la propriété bâtie pour les établissements industriels. Les contributions sont évaluées à 178 M. en 1943 contre 137 M. en 1942.

Les frais de contrôle (25 M 4) restent inchangés.

...

Les indemnités pour pertes, avaries et retards continuent malheureusement de progresser. De 349 M. en 1941, elles sont passées à 395 M. en 1942 et sont prévues en 1943 pour 484 M., dont 351 M. au titre des pertes, 111 M. pour les avaries et 2 M. pour les indemnités de retards.

C'est l'augmentation des indemnités pour pertes qui est, de beaucoup, la plus importante; elle a pour causes la hausse des prix des marchandises transportées et surtout le nombre impressionnant des soustractions et vigances, facilitées par le défaut d'éclairage nocturne des gares et des voies.

Les dépenses relatives à l'éclairage et au chauffage des gares, à l'éclairage des trains, aux consommations diverses des engins moteurs (huile, chiffons, bois d'allumage etc.) et aux autres matières diverses passent, au total, de 365 M. en 1942 à 414 M. en 1943. L'accroissement de ces dépenses est, dans tous les chapitres, considérablement réduit grâce à notre effort d'économies.

790/ Pour la manutention et les travaux divers d'entreprises, les conséquences de la hausse des prix sont également atténuées par les économies réalisées, ainsi d'ailleurs par l'impossibilité de se procurer certaines matières.

La dépense totale passe de 172 M. en 1942 à 183 M. en 1943.

Nous enregistrons également une diminution sur les dépenses de mobilier, outillage, bâches et agès (129 M. en 1943 contre 138 M. en 1942). Les dépenses faites en 1942 pour la reconstitution du parc automobile ne se renouvelleront pas en 1943, et les restrictions apportées à l'utilisation des bâches permettent une réduction des frais d'entretien.

En raison du développement du trafic de détail, le service des livraisons à domicile s'est amplifié; cette cause, s'ajoutant à la hausse des prix, fait passer les dépenses des services extérieurs de 112 M. en 1942 à 150 M. en 1943.

Les dépenses de coordination s'élèvent en 1943 à 156 M., soit 10 M. de plus qu'en 1942 (hausse des prix et participation éventuelle de la S.N.C.F. au déficit de la ligne d'autobus P.O. remplaçant les trains de voyageurs de la Petite Ceinture).

Il est prévu en 1943, pour la production et le transport d'énergie électrique, une dépense globale de 101 M., supérieure de 8 M. à celle de 1942. Cette augmentation provient également de la hausse des prix.

Enfin, au titre des frais de bureau, imprimés, publicité, assurances et indemnités pour accidents aux tiers, les dépenses prévues en 1943 s'élèvent à 315 M., en augmentation de 15 M. sur l'exercice 1942. Ici encore, l'influence de la hausse des prix est fortement atténuée par les économies.

2°- Dépenses de guerre.

Au titre de la défense passive, les dépenses de 1943 sont évaluées à 57 M.; elles devraient disparaître presque entièrement en 1943, mais les autorités occupantes ayant prescrit des constructions ou renforcements d'abris, il y a lieu d'inscrire en 1943 une prévision de 28 M.

Les autres dépenses de guerre comprennent les frais de manœuvres effectuées pour le compte des Autorités d'occupation. Nous en récupérons une partie et le solde est de 119 M. en 1943 contre 126 M. en 1942.

6°) Provision pour travaux différés.

Nous avons expliqué que les programmes de travaux d'entretien et de réparation du matériel et des installations fixes sont, en 1943, inférieurs aux programmes d'un exercice normal. Il y a donc lieu de faire application de l'avenant du 4 mars 1942 à la Convention du 9 septembre 1939, aux termes duquel la S.N.C.F. est autorisée à inscrire, parmi ses dépenses d'exploitation, une provision égale à la différence entre les dépenses résultant du programme normal et les dépenses réelles.

En ce qui concerne le matériel, les dépenses différées de 1943 porteront sur les voitures et les wagons, le parc de locomotives devant être entretenu dans des conditions normales.

Pour les installations fixes, le retard portera principalement sur les renouvellements de rails et de ballast, sur l'entretien de la Voie, les grosses réparations des ouvrages d'art et des bâtiments, les T.C. inférieurs à 0 M 4.

Au total, la provision à inscrire dans les comptes de 1943 sera de 313 M. pour le Matériel, 759 M. pour la Voie, soit ensemble 1.071 M.

Si on y ajoute les provisions de 1941 (1.149 M) et de 1942 (1.062 M) ainsi que l'augmentation résultant de la réévaluation aux prix actuels de ces deux derniers éléments, la masse de travaux différés représentera une dépense totale de 3.390 M.

7°) Fonds de renouvellement.

Depuis l'exercice 1941, la dotation du fonds de renouvellement comprend deux éléments.

Le premier est calculé à raison de 20 % des dépenses complémentaires de premier établissement proprement dites, à l'ex-

clusion de celles relatives au renouvellement et à la transformation du matériel roulant, du mobilier et de l'outillage. Ces dépenses d'établissement étant évaluées, en 1943, à 1.145 M.; la dotation correspondante est de 229 M.

Le second élément est destiné à financer l'amortissement du matériel roulant. Il est calculé en fonction de la valeur de remplacement du matériel nécessaire aux besoins du trafic, et de sa durée normale d'utilisation. L'Avenant à la Convention du 9 septembre 1939 a prévu des mesures transitoires pour le calcul de l'annuité d'amortissement : fixée à 50 % de sa valeur pour 1942, elle peut être augmentée pour chacun des exercices suivants d'un pourcentage supplémentaire. Les études auxquelles nous venons de procéder nous amènent à proposer de fixer à 3.400 M. le montant de l'annuité complète pour 1943. D'autre part, nous proposons pour cet exercice de porter le pourcentage à 60 % de la valeur de l'annuité, ce qui donnerait 2.040 M., à quoi il faut ajouter le supplément résultant de la réévaluation du solde non employé des annuités précédentes, soit 50 M., ensemble 2.090 M.

6°) Provision pour travaux différés.

8°) Charges financières et prime d'exploitation.

Nous ne parlerons ici que pour mémoire des charges de grand équilibre qui ne sont pas encore supportées par la Société Nationale et ne figurent pas, par conséquent, dans le compte de liquidation. Ces charges passent de 3.909 M. 1 en 1942 à 3.952 M. 3 en 1943, soit une augmentation de 43 M. 2, conséquence provisoire des modalités financières de la conversion.

Les charges de petit équilibre qui étaient prévues pour 437 M. 6 en 1942 sont évaluées à 435 M. 9 dans le budget de 1943, soit une diminution de 1 M. 7, provenant principalement de la réduction des dépenses à couvrir par des moyens de trésorerie.

Les insuffisances des exploitations annexes et des participations financières, ainsi que les charges des actions des Compagnies, sont sans changement (140 M.).

Quant à la prime d'exploitation, elle sera calculée ci-après en fonction des résultats auxquels nous aboutirons après incorporation aux recettes du produit des propositions tarifaires que l'examen du budget nous conduira à présenter.

9°) Réserve pour imprévu.

Comme d'usage, nous ajoutons aux prévisions de dépenses ci-dessus une réserve pour imprévu de 300 M., somme égale à celle qui avait été inscrite dans le budget initial de 1942 et sur laquelle il a déjà été prélevé 44 M.

10°) Récapitulation des dépenses d'exploitation.

Si nous réintégreons dans les chapitres de la nomenclature budgétaire les dépenses que nous venons d'analyser par grandes catégories, nous pouvons en dresser la récapitulation suivante :

| | |
|--|--------------------------|
| Chapitre Ier - Administration générale et dépenses générales..... | 3.839 |
| - II - Exploitation..... | 6.650 |
| - III - Matériel et Traction..... | 10.107 |
| - IV - Voie et Bâtiments | 4.684 |
| - V - Dépenses diverses | 292 |
| Provision pour travaux différés | <u>1.072</u> |
| Total des dépenses d'exploitation proprement dites..... | 26.623 M |
| Chapitre VI - Fonds de renouvellement..... | 2.319 |
| - VII - Charges financières | 576 |
| Réserve pour imprévu | <u>200</u> |
| Total général des dépenses | <u>29.718 M</u> ===== |

C O N C L U S I O N

--:--:--

Notre budget s'établit ainsi avec 27.931 M. de recettes et 29.718 M. de dépenses, soit avec un déficit de 1.787 M.

L'article 18 de la Convention du 31 août 1937 impose à la Société Nationale l'obligation de faire face, par des augmentations ou aménagements de tarifs, à défaut d'économies suffisantes, à l'équilibre des prévisions budgétaires.

Mais nous avons vu que notre effort d'économies a été intensifié dans toute la mesure compatible avec les circonstances actuelles. Il est donc parfaitement justifié de présenter des propositions d'augmentations de tarifs.

Toutefois, nous nous bornerons à reprendre notre demande du 24 août 1942, qui n'a reçu qu'une satisfaction partielle ainsi que nous l'avons rappelé plus haut. Nous y joindrons une demande

d'aménagement du tarif des petits colis, dont l'opportunité nous paraît évidente en raison des frais élevés que nous occasionne l'afflux anormal de cette catégorie de transports.

S'il était donné suite à nos propositions, nos recettes de l'exercice 1943 se trouveraient augmentées de la manière suivante :

| | | |
|--|---------------------|--------------------------|
| Tarifs proposés | (Voyageurs..... | 319 ^M |
| le 24 août 1942 | (Marchandises..... | 1.188 |
| Proposition nouvelle (petits colis)..... | | 50 |
| | | <u>1.557^M</u> |
| dont il faut déduire pour impôts..... | | <u>62^M</u> |
| Produit net..... | | <u>1.495^M</u> |
| | | ===== |

Le déficit, compte tenu de l'attribution d'une prime d'exploitation de l'ordre de 50 M., serait ainsi ramené à 340 M., c'est-à-dire moins de 2 % des dépenses.

Il importe de remarquer que les majorations de tarifs proposées n'ont rien d'exagéré.

En effet, à trafic égal, les augmentations de tarifs intervenues depuis le 1er janvier 1938 jusqu'à maintenant procurent, dans le budget de 1943, un supplément de recettes de 5.900 M.; si on y ajoute les 1.500 M. à attendre de notre nouvelle proposition, on arrive à 7.400 M.
=====

Les hausses de salaires et de prix intervenues pendant la même période justifient, pour 1943, à effectifs et programmes égaux, un supplément de dépenses de 12.300 M. qui ne se trouve réduit que grâce à notre effort d'économies.

M/ 15/10/42

octobre 1942.

Société Nationale
des
Chemins de fer Français
-:-:-

B

NOTE JUSTIFICATIVE

DU BUDGET D'EXPLOITATION DE 1943

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

Préambule

Les incertitudes et les menaces qui pèsent, tant sur l'activité économique générale que sur les conditions de l'exploitation ferroviaire, nous conduisent à formuler sur l'ensemble de nos prévisions des réserves plus sérieuses encore que pour les années précédentes.

La situation est cependant différente pour les recettes intimement liées aux fluctuations du trafic, et pour les dépenses qui peuvent faire l'objet d'évaluations relativement plus précises.

Nos prévisions de recettes, en effet, pourront difficilement donner lieu à des plus-values appréciables, étant donné la situation du trafic voyageurs et du parc marchandises; par contre, une diminution de l'activité économique ou une nouvelle contraction du parc de wagons peuvent avoir pour conséquences des moins-values importantes.

Peuvent difficilement
A l'inverse des recettes, nos dépenses ~~présentent indis-~~
écouter cutablement un certain caractère de fixité : les dépenses de personnel représentant près de la moitié de l'ensemble ne peuvent varier beaucoup; les dépenses d'entretien du matériel et de la voie, prévues pour des chiffres faibles malgré leur absolue nécessité, ne peuvent donner lieu à économies, d'ailleurs toute réduction du programme se traduirait seulement par un virement à la provision pour travaux différés. Seules donc ou presque les dépenses de combustibles et de quelques matières de consommation pourraient diminuer directement avec le trafic, mais leur influence relative est faible. Notre budget ^{encore} d'ailleurs est établi, suivant la règle usuelle, sur la base des prix à fin 1942; ^{mais} nous ne devons pas nous dissimuler, en présence de la tendance actuelle de l'économie, que des hausses importantes seront vraisemblablement à enregistrer en 1943.

Par contre,

....

Sous ces réserves, nous proposons d'arrêter notre budget aux chiffres suivants :

| | |
|---------------|-----------------------|
| Recettes..... | 27.931 ^M 4 |
| Dépenses..... | 29.717,7 |
| Déficit..... | 1.786,3 |

Ce résultat nécessite de nouveaux aménagements de tarifs. Nous y reviendrons dans notre conclusion.

I - ELEMENTS DE BASE DU BUDGET

Notre budget est essentiellement conditionné par les divers éléments suivants :

- le trafic, en fonction duquel sont calculées les recettes et ~~devraient normalement être établis les parcours,~~ *et auquel sont liés*
- le programme arrêté pour les travaux du matériel et de la voie,
- les effectifs et les consommations de matières déterminés par les éléments ci-dessus,
- l'évolution enfin des prix et des salaires.

Ces éléments ont fait l'objet d'études particulières dont nous allons donner ci-après l'essentiel.

a) Trafic.

Le trafic voyageurs est limité par les parcours car l'utilisation moyenne des trains ayant considérablement augmenté depuis le début des hostilités (79 en 1938, 298 en décembre 1941, 380 en août 1942) est presque arrivée à saturation; il est peu probable qu'elle puisse augmenter encore. Le parcours moyen n'a pas sensiblement varié depuis plusieurs mois, nous le supposons donc constant, et nous prévoierons pour 1943 un nombre total de voyageurs-km de 23 milliards égal à celui de 1942 alors qu'il n'était que de 17 milliards 5 en 1941.

Pour le trafic marchandises, ce sont les possibilités du parc qui conditionnent le trafic et non plus les besoins de transport comme en temps de paix. Or notre parc de wagons, qui était de 416.000 unités au 31 août 1939 (I), n'en comptait plus que 260.000 au cours de l'automne 1941 et 204.000 au début d'octobre 1942; cette diminution profonde et continue du nombre des wagons est encore aggravée par la chute de l'effectif de nos locomotives passé de 15.927 (I) en août 1939 à 11.532 en septembre 1942, et par la réduction de la qualité moyenne de ce parc, nos meilleures machines étant parties pour l'Allemagne. Les efforts faits pour améliorer la rotation, dont l'indice est passé de 0,6 en août 1939 à 0,98 en août 1942, ne permettent pas de contrebalancer entièrement nos pertes de matériel. Nous devons donc envisager pour 1943 une légère diminution du trafic marchandises. Au total, nous prévoyons un trafic de 26,7 milliards de tonnes-km contre 27,2 milliards ~~280~~ en 1942 et 28,4 milliards ~~335~~ en 1941.

b) Parcours.

Le trafic, voisin dans l'ensemble de celui de 1942, nous amène à fixer à 240 millions de kilomètres trains, dont 67 pour les voyageurs et 173 pour les marchandises, nos prévisions de parcours. Nous rappelons qu'en 1938 nos parcours avaient atteint 385 Mkm dont 241 pour les voyageurs et que nos prévisions initiales de 1942 étaient de 250 Mkm dont 67 pour les voyageurs et 183 pour les marchandises.

Compte tenu des parcours de machines de manoeuvres que nous fixons à 45 Mkm et des parcours divers (H.L.P., renforts et adjonctions) nos prévisions de parcours des machines sont au total de 339 Mkm se décomposant en :

| | |
|-----------------------------------|-----------|
| Vapeur | 271,5 Mkm |
| Electriques | 66,5 Mkm |
| Autorails (comptés par moitié) .. | 1,- Mkm |

339,- Mkm

Ce chiffre est à rapprocher des 480 Mkm de 1938, ~~des 346 Mkm de 1941~~ et des 354 Mkm initialement prévus pour 1942.

(I) Sous-Direction de Strasbourg exclue.

c) Travaux.

Le programme de travaux relatif au Matériel prévu est considéré comme réalisable dans les circonstances actuelles. Il tient compte, pour le matériel moteur, de la probabilité de réparations accidentelles de plus en plus nombreuses et de travaux d'entretien plus importants par suite de la banalisation des machines; il tient compte également des réparations relatives au matériel utilisé par la Reichsbahn.

Pour la S.N.C.F., nous prévoyons une légère diminution du nombre de grandes réparations de locomotives (I.120 contre I.154 pour 1942) et de levages (3.136 contre 3.370); par contre, les réparations de wagons des diverses catégories augmenteront en nombre par rapport à 1942 (20.720 Rev.4 contre 19.070 et 85.970 Rev.I et 3 contre 82.840). Quant aux grands entretiens de voitures ils diminuent de 1/10ème environ.

Pour la Reichsbahn, les grandes réparations de locomotives ne diminueront que peu, les levages seront en augmentation sensible et les réparations de wagons seront à peu près les mêmes qu'en 1942.

Ces travaux seront répartis entre nos ateliers et l'industrie au mieux des possibilités de chacun. En principe, nous conservons la plus forte part des réparations légères (levages ou Rev.I) et nous confions à l'industrie une grande partie des opérations les plus importantes (G.R. de locomotives ou Rev.4 de voitures).

.....

Pour la Voie, les circonstances nous obligent à porter notre effort sur les travaux d'entretien proprement dits, en renonçant, pour une part importante, aux grosses réparations d'ensemble qui, plus économiques en définitive, nécessitent des moyens dont nous ne disposons pas.

Nous prévoyons donc un entretien presque normal des voies et même un certain rattrapage du retard pris en 1942 sur l'entretien de la signalisation et des installations de sécurité; par contre, nous ne pensons pouvoir faire que la moitié environ des renouvellements normaux (800 km de voie dont 450 km en rails neufs, pour un programme normal de 1.800 km); les grosses réparations de voies dont le niveau sera en 1943 voisin de la normale, seront cependant plus faibles que celles qui sont prévues pour 1942. *En fait, au programme de renouvellement, c'est la "voiture" qui a été réduite (le plan ne prévoit pas de renouvellement de voie) (800 km de voie dont 450 km en rails neufs)*

d) Prix et consommations.

Les prix qui ont servi de base à notre budget sont les derniers prix actuellement connus. Nous avons ~~actuellement~~ tenu compte des augmentations nouvelles même non encore intervenues quand elles étaient déjà fixées ou pratiquement certaines comme celle du charbon.

Les consommations correspondent évidemment aux éléments de base de notre budget: parcours et travaux; toutefois le problème est différent suivant qu'il s'agit du charbon ou des autres matières. Pour le charbon, nous espérons obtenir les quantités qui sont nécessaires aux kilomètres-trains que nous avons prévus. Pour les autres matières, le problème des approvisionnement est de plus en plus difficile et conditionnera en fait notre activité.

1°) Nous examinerons rapidement les principales matières consommées par le Service du Matériel.

La consommation de charbon qui a été de 8^{MT} en 1938, sera sans doute de 7^{MT} en 1942. Pour 1943, nous avons prévu 7^{MT} 25 correspondant à une consommation kilométrique kilométrique moyenne de 26 kg. Cette consommation kilométrique qui n'était que de 21 kg. en 1938 a beaucoup augmenté depuis cette époque pour diverses raisons: mauvaise qualité du combustible, forte utilisation de machines grosses consommatrices, la plupart de nos machines modernes ayant été livrées à la Reichsbahn, et, enfin, augmentation considérable de la proportion kilométrique est beaucoup plus forte que celle des trains de voyageurs. Le prix moyen, qui était de 247 fr en 1941 et sans doute de 275 fr en 1942, s'élèverait à 334 fr en raison de la hausse en instance devant les autorités d'occupation.

La consommation d'énergie électrique sera sans doute voisine au total de celle qui est prévue pour 1942, quoique nous envisagions par suite de l'augmentation de la charge moyenne des trains une consommation kilométrique pondérée moyenne de 11,17 kwh un peu supérieure à celle envisagée pour 1942. Nous avons tenu compte de la hausse de prix récemment intervenue, dans la mesure où nous

1921
des hausses de
marchandises
dans les
matières premières

achetons du courant. Au total, notre prix moyen pondéré est augmenté d'environ 4,5 % en moyenne et sera de 0,304

Les prix des métaux ferreux qui ont doublé depuis 1938, n'ont pas varié depuis décembre 1940; quant à notre consommation, elle sera en fait, comme pour l'ensemble des matières, limitée seulement par nos possibilités d'approvisionnements, mais elle pourrait être de 160.000 T.

x des matériaux
La situation est la même pour les métaux non ferreux dont le prix a augmenté d'environ 70 % depuis 1938, mais sont presque impossibles à trouver. Nos besoins très réduits, en raison des circonstances s'élèvent encore à environ 6.000 T. de cuivre.

F. P. L. L.
Notre consommation d'huiles de graissage n'est plus que le tiers de ce qu'elle était en 1938; ~~les prix sont au coefficient 4.~~ Nos besoins actuels seraient de 10.000 T.

fr. par m³
Notre situation en bois est très grave. Nos stocks qui étaient de 200.000 m³ sont ~~tombés à zéro~~. Or, notre consommation est évaluée à 80.000 m³ pour 1942.

x des prix
Pour l'ensemble des matières employées pour le Service du Matériel et de la Traction, non compris le combustible, l'indice moyen pondéré par rapport à 1913 peut, en 1943, être évalué à 1.500 contre 1.242 en 1941 et 1.350 environ pendant les six premiers mois de 1942.

2°) Au Service de la Voie, plus encore qu'au Service du Matériel, les consommations sont très inférieures aux besoins réels de l'entretien. Les prix n'ont pas varié depuis juillet 1942.

x des tonnes
En 1938, nous avons consommé 135.000 tonnes de rails à 1.365 fr; en 1942, nous avons prévu 102.000 tonnes, mais nous ne dépasserons sans doute pas 36.100 tonnes à 2.591 fr. Pour 1943, nous limitons nos prévisions à 68.000 tonnes au même prix.

4 de
Nous prévoyons de même la consommation de 2.800.000 traverses neuves à 78 fr 40 (contre 4.900 en 1938 à 52 fr 75) et de 1.500.000 m³ de ballast à 49 fr 60 (contre 2.800.000 m³ en 1938 à 30 fr.).

Pour les autres matières: éclisses, tirefonds, fils de cuivre, etc., les prix prévus sont, aux qualités près, les mêmes que pour le Service du Matériel.

...

e) Effectifs et salaires.

Nous procédons depuis l'armistice, à une étude minutieuse de nos besoins d'effectifs et la continuité de cet effort nous permet à l'heure actuelle de serrer la réalité de près, compte tenu naturellement des circonstances exceptionnelles que nous traversons. Nos besoins sont très supérieurs à ce qu'ils seraient avec le même trafic pour un exercice normal. Ils se trouvent accrus, non seulement par les prestations aux autorités d'occupation, mais encore par les difficultés de toutes sortes (défense passive, manque de matières, etc.) que rencontre notre service, par la diminution de rendement et l'augmentation de la morbidité consécutives à la sous-alimentation, par les mesures que nous prenons pour améliorer la rotation de nos wagons et l'utilisation de nos machines, par la nécessité de faire face à l'augmentation continue du trafic de détail (personnel de manutention), enfin par l'effort que nous devons faire pour pousser, malgré la pénurie de matières, l'entretien de notre matériel.

| | |
|--|----------------|
| Nos prévisions de besoins sont de | 413.209 agents |
| à rapprocher des prévisions d'avril 1941..... | 414.000 - |
| et des prévisions rectifiées au 1er juillet 1942 | 412.732 - (1) |

L'augmentation de 477 unités que nous présentons est purement apparente, car elle comprend, pour 839 agents, le rattachement, à partir du 1er janvier 1943, des Services des Titres des Compagnies. Nous avons, en fait, une économie de 362 agents due, malgré l'augmentation des travaux pour les Autorités allemandes (+ 1.705 agents) due malgré l'augmentation des travaux pour les autorités allemandes (+ 1.705 agents) et les conséquences des mesures prises pour améliorer le rendement des machines (+ 1.300 agents) aux économies faites dans les divers services.

Nous noterons cependant que nous n'avons pas cru, dans les circonstances actuelles, devoir réduire notre personnel médical et d'assistance sociale, mais que nous l'avons au contraire légèrement étoffé pour apporter à notre personnel toute l'aide que mérite son dévouement.

Nos agents permanents, qui seront au nombre de 365.700 environ au 31 décembre 1942, descendront, sans doute, au cours de 1943, au nombre moyen de 364.600 environ. Nous prévoyons, en effet, 13.600 départs (2) chiffre le plus faible enregistré depuis 1938 (20.750 en 1938, 14.000 environ en 1942) et 11.500 embauches environ. En 1942, nous avons eu beaucoup de difficultés à recruter ou à garder des auxiliaires qui trouvent souvent, dans l'industrie, des salaires très supérieurs à ceux que nous pouvons leur offrir. Il est donc nécessaire que, sans engager l'avenir, nous cherchions à embaucher au cadre permanent un nombre suffisant d'agents pour assurer notre encadrement futur et nous attacher parmi nos auxiliaires les sujets les plus méritants.

- (1) Déduction non faite des abattements résultant des difficultés d'embauchage
 (2) dont 3.500 départs en retraite.

*Compte tenu de
 le fait, des mesures
 prises pour
 améliorer le
 rendement des
 machines, les
 besoins d'accroître
 l'effectif de
 personnel de
 maintenance des
 machines d'entretien
 d'effectif machine
 en réalité une
 économie de
 plus de 3000 agents*

actuels

48660
Pour compléter nos efforts, il nous faudra disposer en moyenne de 48.600 auxiliaires environ, le Service de la Voie ayant à lui seul besoin de plus de la moitié de ce ^{nombre} effectif.

Notre budget, dans un esprit de simplification, a été fait en supposant que les 18.000 agents encore prisonniers ne rentreront qu'après le 1er janvier 1944. Si nous pouvions les voir revenir avant, il n'en résulterait pas pour nous d'excédent de personnel car nous réduirions d'autant le nombre de nos auxiliaires.

Enfin, les départs de cheminots pour l'Allemagne, ⁽²⁾ s'ils se produisaient, ne modifieraient en rien nos besoins, puisqu'il faudrait remplacer les agents du cadre permanent partis par autant d'auxiliaires.

52 X
Avec le trafic ^{que nous prévoyons}, le rendement horaire de nos agents serait en 1943 de 72,5 unités de trafic, c'est-à-dire qu'il serait très supérieur à celui de 1938 qui n'a atteint que 32 unités de trafic, et cela, malgré toutes les difficultés actuelles alimentaires et autres.

En ce qui concerne les salaires, notre budget a été établi en supposant le maintien, au cours de 1943, des relèvements de la rémunération mise en vigueur à partir du 1er août 1942, parallèlement aux mesures prévues par le Gouvernement en faveur des fonctionnaires de l'Etat.

Pour les agents du cadre permanent, ces relèvements portent, comme on le sait, sur les indemnités spéciales temporaires, l'indemnité pour supplément de travail, la prime de fin d'année, les allocations de nuit, les primes de conduite, les bonifications de rendement (pour les ouvriers des grands ateliers), les allocations pour changement de résidence, les indemnités pour heures supplémentaires et les indemnités de fonction.

...

(1) Le nombre des départs prévus est de 3900.00

Nous avons, d'autre part, tenu compte du relèvement des allocations familiales consécutif à la loi du 25 septembre 1942.

Sur ces bases, les salaires moyens d'un agent en activité seraient, pour 1943, les suivants :

| | |
|-------------------------------|-----------------|
| Agent du cadre permanent..... | 35.839 fr. |
| Auxiliaire..... | 23.827 fr. (E). |

Dans l'ensemble, les relèvements attribués à partir du 1er août représentent en moyenne 5.179 fr. par agent, soit 16,9 % de la rémunération antérieure des agents du cadre permanent. Par rapport aux salaires de 1938, la hausse est de 78 % pour les permanents et 84 % pour les auxiliaires. Nous avons expliqué plus haut, les difficultés que nous éprouvons pour conserver les agents de cette dernière catégorie : elles justifient les améliorations apportées dans leur rémunération.

Société Nationale
des
Chemin de fer Français
-1-1-

B

N. 12 JUSTIFICATIVE

DU BUDGET D'EXPLOITATION DE 1943

-1-1-1-1-1-1-1-1-

Preamble

Les incertitudes et les menaces qui pèsent, tant sur l'activité économique générale que sur les conditions de l'exploitation ferroviaire, nous conduisent à formuler sur l'ensemble de nos prévisions des réserves plus sérieuses encore que pour les années précédentes.

La situation est cependant différente pour les recettes intimement liées aux fluctuations du trafic, et pour les dépenses qui peuvent faire l'objet d'évaluations relativement plus précises.

Nos prévisions de recettes, en effet, pourront difficilement donner lieu à des plus-values appréciables, étant donné la situation du trafic voyageurs et du pare marchandises; par contre, une diminution de l'activité économique ou une nouvelle contraction du pare de wagons peuvent avoir pour conséquences des moins-values importantes.

A l'inverse des recettes, nos dépenses présentent indiscutablement un certain caractère de fixité : les dépenses de personnel représentant près de la moitié de l'ensemble ne peuvent varier beaucoup; les dépenses d'entretien du matériel et de la voie, prévues pour des chiffres faibles malgré leur absolue nécessité, ne peuvent donner lieu à économies, d'ailleurs toute réduction du programme se traduirait seulement par un virement à la provision pour travaux différés? Seules donc ou presque les dépenses de combustibles et de quelques matières de consommation pourraient diminuer directement avec le trafic, mais leur influence relative est faible. Notre budget d'ailleurs est établi, suivant la règle usuelle, sur la base des prix à fin 1942, nous ne devons pas nous dissimuler, en présence de la tendance actuelle de l'économie, que ces hausses importantes seront vraisemblablement à enregistrer en 1943.

Sous ces réserves, nous proposons d'arrêter notre budget aux chiffres suivants :

| | |
|---------------|-----------------------|
| Recettes..... | 27.931 ⁸ 4 |
| Dépenses..... | 29.717,7 |
| Déficit..... | 1.786,3 |

Ce résultat nécessite de nouveaux aménagements de tarifs. Nous y reviendrons dans notre conclusion.

I - ELEMENTS DE BASE DU BUDGET

Notre budget est essentiellement conditionné par les divers éléments suivants :

- le trafic, en fonction duquel sont calculées les recettes et devraient normalement être établis les parcours,
- le programme arrêté pour les travaux du matériel et de la voie,
- les effectifs et les consommations de matières déterminés par les éléments ci-dessus,
- l'évolution enfin des prix et des salaires.

Ces éléments ont fait l'objet d'études particulières dont nous allons donner ci-après l'essentiel.

a) Trafic.

Le trafic voyageurs est limité par les parcours car l'utilisation moyenne des trains ayant considérablement augmenté depuis le début des hostilités (79 en 1938, 298 en décembre 1941 ; 380 en août 1942) ~~est~~ est presque arrivée à saturation; il est peu probable qu'elle puisse augmenter encore. Le parcours moyen n'a pas sensiblement varié depuis plusieurs mois, nous le supposons donc constant, et nous prévoyons pour 1943 un nombre total de voyageurs-km de 23 milliards égal à celui de 1942 alors qu'il n'était que de 17 milliard 5 en 1941.

Pour le trafic marchandises, ce sont les possibilités du parc qui conditionnent le trafic et non plus les besoins de transport comme en temps de paix. Or notre parc de wagons, qui était de 418.000 unités au 31 août 1939 (I), n'en comptait plus que 260.000 au cours de l'automne 1941 et 204.000 au début d'octobre 1942; cette diminution profonde et continue du nombre des wagons est encore aggravée par la chute de l'effectif de nos locomotives passé de 15.927 (II) en août 1939 à 11.332 en septembre 1942, et par la réduction de la qualité moyenne de ce parc, nos meilleures machines étant parties pour l'Allemagne. Les efforts faits pour améliorer la rotation, dont l'indice est passé de 0,6 en août 1939 à 0,98 en août 1942, ne permettent pas de contrebalancer entièrement nos pertes de matériel. Nous devons donc ~~combiner~~ pour 1943 une légère diminution du trafic marchandises. Au total, nous prévoyons un trafic de 26,7 milliards de tonnes-km contre 27 milliards 800 en 1942 et 28 milliards 365 en 1941.

b) Parcours.

Le trafic, voisin dans l'ensemble de celui de 1942, nous amène à fixer à 240 millions de kilomètres trains, dont 87 pour les voyageurs et 173 pour les marchandises, nos prévisions de parcours. Nous rappelons qu'en 1938 nos parcours avaient atteint 385 Mkm dont 241 pour les voyageurs et que nos prévisions initiales de 1942 étaient de 350 Mkm dont 87 pour les voyageurs et 183 pour les marchandises.

Compte tenu des parcours de machines de manœuvres que nous fixons à 45 Mkm et des parcours divers (P.L.P., renforts et adjonctions) nos prévisions de parcours des machines sont au total de 339 Mkm se décomposant en :

| | |
|----------------------------------|-----------|
| Vapeur | 271,5 Mkm |
| Electriques | 66,5 Mkm |
| Autosila (comptés par moitié)... | 1,- Mkm |

339,- Mkm

Ce chiffre est à rapprocher des 480 Mkm de 1938, des 346 Mkm de 1941 et des 354 Mkm initialement prévus pour 1942.

(I) Sous-direction de Strasbourg exclue.

c) TRAVAUX.

Le programme de travaux relatif au Matériel prévu est considéré comme réalisable dans les circonstances actuelles. Il tient compte, pour le matériel moteur, de la probabilité de réparations accidentelles de plus en plus nombreuses et de travaux d'entretien plus importants par suite de la banalisation des machines; il tient compte également des réparations relatives au matériel utilisé par la Reichsbahn.

Pour la S.N.C.F., nous prévoyons une légère diminution du nombre de grandes réparations de locomotives (1.120 contre 1.154 pour 1942) et de levages (3.136 contre 3.370); par contre, les réparations de wagons des diverses catégories augmenteront en nombre par rapport à 1942 (20.720 Rev.4 contre 19.070 et 22.970 Rev.1 et 3 contre 22.940). Quant aux grands entretiens de voitures ils diminuent de 1/10ème environ.

Pour la Reichsbahn, les grandes réparations de locomotives ne diminueront que peu, les levages seront en augmentation sensible et les réparations de wagons seront à peu près les mêmes qu'en 1942.

Ces travaux seront répartis entre nos ateliers et l'industrie au mieux des possibilités de chacun. En principe, nous conservons la plus *forte* part des réparations légères (levages ou Rev.1) et nous confions à l'industrie une grande partie des opérations les plus importantes (G.R. de locomotives ou Rev.4 de voitures).

e) Effectifs et salaires.

Nous procédons depuis l'aristice, à une étude minutieuse de nos besoins d'effectifs et la continuité de cet effort nous permet à l'heure actuelle de serrer la réalité de près, compte tenu naturellement des circonstances exceptionnelles que nous traversons. Nos besoins sont très supérieurs à ce qu'ils seraient avec le même trafic pour un exercice normal. Ils se trouvent accrus, non seulement par les prestations aux autorités d'occupation, mais encore par les difficultés de toutes sortes (défense passive, manque de matière, etc.) que rencontre notre service, par la diminution de rendement et l'augmentation de la morbidité consécutives à la sous-alimentation, par les mesures que nous prenons pour améliorer la rotation de nos wagons et l'utilisation de nos machines, par la nécessité de faire face à l'augmentation continue du trafic de détail (personnel de manutention), enfin par l'effort que nous devons faire pour pousser malgré la pénurie de matières, l'entretien de notre matériel.

| | |
|--|----------------|
| Nos prévisions de besoins sont de | 413.300 agents |
| à rapprocher des prévisions d'avril 1941..... | 414.000 - |
| et des prévisions rectifiées au 1er juillet 1942 | 412.732 - (1) |

L'augmentation de 477 unités que nous présentons est purement apparente, car elle comprend, pour 839 agents, le rattachement, à partir du 1er janvier 1943, des Services des Titres des Compagnies. Nous avons, en fait, une économie de 362 agents due, malgré l'augmentation des travaux pour les Autorités allemandes (+ 1.705 agents) ~~due malgré l'augmentation des travaux pour les autorités allemandes (+ 1.705 agents)~~ et les conséquences des mesures prises pour améliorer le rendement des machines (+ 1.300 agents) aux économies faites dans les divers services.

Nous noterons cependant que nous n'avons pas cru, dans les circonstances actuelles, devoir réduire notre personnel médical et d'assistance sociale, mais que nous l'avons au contraire légèrement étoffé pour apporter à notre personnel toute l'aide que mérite son dévouement.

Nos agents permanents, qui seront au nombre de 363.700 environ au 31 décembre 1942, descendront, sans doute, au cours de 1943, au nombre moyen de 354.600 environ. Nous prévoyons, en effet, 13.600 départs (2) chiffre le plus faible enregistré depuis 1938 (20.750 en 1938, 14.000 environ en 1941) et 11.800 embauchages environ. En 1942, nous avons eu beaucoup de difficultés à recruter ou à garder des auxiliaires qui trouvent souvent dans l'industrie des salaires très supérieurs à ceux que nous pouvons leur offrir. Il est donc nécessaire que, sans engager l'avenir, nous cherchions à embaucher au cadre permanent un nombre suffisant d'agents pour assurer notre encadrement futur et nous attacher parmi nos auxiliaires les sujets les plus méritants.

(1) Réduction non faite des abattements résultant des difficultés d'embauchage.
(2) dont 3.600 départs en retraite.

Pour compléter nos efforts, il nous faudra disposer en moyenne de 48.000 auxiliaires environ, le Service de la Voie ayant à lui seul besoin de plus de la moitié de cet effectif.

Notre budget, dans un esprit de simplification a été fait en supposant que les 12.000 agents encore prisonniers ne rentreraient qu'après le 1er janvier 1944. Si nous pouvions les voir revenir avant, il n'en résulterait pas pour nous d'excédent de personnel car nous réduirions d'autant le nombre de nos auxiliaires.

Enfin, les départs de cheminots pour l'Allemagne, (2) s'ils se produisaient, ne modifieraient en rien nos besoins, puisqu'il faudrait remplacer les agents du cadre permanent partis par autant d'auxiliaires.

Avec le trafic que nous prévoyons, le rendement horaire de nos agents serait en 1943 de 72,5 unités de trafic, c'est-à-dire qu'il serait très supérieur à celui de 1939 qui n'a atteint que 32 unités de trafic et cela malgré toutes les difficultés actuelles alimentaires et autres.

En ce qui concerne les salaires, notre budget a été établi en supposant le maintien, au cours de 1943 des relèvements de la rémunération mise en vigueur à partir du 1er août 1942, parallèlement aux mesures prévues par le Gouvernement en faveur des fonctionnaires de l'Etat.

Pour les agents du cadre permanent, ces relèvements portent, comme on le sait, sur les indemnités spéciales temporaires, l'indemnité pour supplément de travail, la prime de fin d'année, les allocations de nuit, les primes de conduite, les bonifications de rendement (pour les ouvriers des grands ateliers), les allocations pour changement de résidence, les indemnités pour heures supplémentaires et les indemnités de fonction.

...

Nous avons, d'autre part, tenu compte du relèvement des allocations familiales consécutif à la loi du 25 septembre 1942.

Sur ces bases, les salaires moyens d'un agent en activité seraient, pour 1943, les suivantes :

| | |
|-------------------------------|-----------------|
| Agent du cadre permanent..... | 35.839 fr. |
| Auxiliaire..... | 23.827 fr. (1). |

Dans l'ensemble, les relèvements attribués à partir du 1er août représentent en moyenne 5.179 fr. par agent, soit 16,9 % de la rémunération antérieure des agents du cadre permanent. Par rapport aux salaires de 1938, la hausse est de 78 % pour les permanents et 84 % pour les auxiliaires. Nous avons expliqué plus haut, les difficultés que nous éprouvons pour conserver les agents de cette dernière catégorie : elles justifient les améliorations apportées dans leur rémunération.

(1) compte non tenu des gardes-barrières.

II - RECETTES

V. 022.11

Le Gouvernement a autorisé la mise en vigueur, à partir du 15 octobre 1942, de majorations tarifaires inférieures toutefois à celles que la S.N.C.F. avait proposées les 19 novembre 1941 et 24 août 1942, en vue de résorber le déficit qui apparaissait pour 1942 dans le budget primitif et dans la révision du 1er juillet.

Les majorations de tarifs demandées pour les voyageurs comportaient le relèvement d'un tiers des frais de gare et de contrôle, les prix de base kilométriques étant portés à 0,90 en 1ère classe, 0,65 en 2ème classe et 0,50 en 3ème classe. Les tarifs des abonnements de travail et des billets de banlieue étaient également relevés. L'accord réalisé avec le Gouvernement a pour effet de porter les prix de base kilométriques respectivement à 0,75, 0,57 et 0,41, mais les frais de gare et de contrôle sont supprimés au lieu d'être augmentés, et les abonnements de travail demeurent au tarif ancien, de même que les billets de la banlieue parisienne. En moyenne, le relèvement des tarifs voyageurs est de 22,4 % au lieu de 27 %.

D'autre part, la demande de majoration de 10 % des tarifs marchandises est repoussée.

C'est sur la base de ces nouveaux tarifs et des éléments de trafic étudiés plus haut, que nous allons évaluer les recettes de l'exercice 1943.

Les recettes du trafic voyageurs n'ont cessé de croître depuis le début de 1942, malgré les réductions massives que nous avons dû réaliser dans notre service de trains comme conséquence du manque de matériel, de combustible et de produits lubrifiants. Cette progression du trafic est due notamment aux voyages faits par les particuliers pour le ravitaillement familial, et à la nécessité dans laquelle se trouvent les commerçants et industriels de se rendre fréquemment sur les lieux de production pour tenter de renouveler leurs approvisionnements. Toutefois, il nous paraît vraisemblable que le mouvement des voyageurs est maintenant arrivé à saturation, eu égard aux possibilités offertes, et que le trafic voyageurs de 1943 sera de même importance que celui de 1942, ce qui donne, aux tarifs actuels, une recette de 8.700 M.

A tarif égal, les recettes du dernier exercice de paix (de septembre 1938 à août 1939) auraient été de 6.648 M. et celles de 1942 peuvent être évaluées à 8.232 M.

Nous avons vu dans la première partie que ce sont actuellement les possibilités du parc qui conditionnent le trafic marchandises. En effet, il ne nous est plus possible, à la suite des livraisons faites à l'Allemagne, de satisfaire toutes les demandes de transport. Nous constatons, il est vrai, un léger allongement du parcours moyen des marchandises, et la recette moyenne par wagon chargé tend à augmenter; mais ces facteurs ne suffisent pas à contrebalancer les effets de la baisse de l'activité générale, et nous devons prévoir, en 1943, un trafic inférieur de 2 % à celui de 1942, ce qui, au niveau des tarifs actuels, correspond à une recette de 11.880 M.

A tarif égal, les recettes du dernier exercice de paix auraient été de 11.660 M. et celles de 1942 peuvent être évaluées à 14.820 M. 11.660
delapub

son 1942
 Depuis l'armistice, nous poursuivons le règlement de divers frais de transports qui nous sont dus par certaines administrations françaises et étrangères. En 1942, les recouvrements effectués à ce titre peuvent être évalués à 200 M. Il ne reste plus à encaisser que le prix des transports de réfugiés belges effectués en 1940 et quelques recettes militaires françaises, pour une somme totale d'environ 100 M
 =====

Nous distinguons deux catégories de recettes à recevoir des autorités occupantes : les frais de transport d'une part, les indemnités qui nous sont dues pour la privation de jouissance du matériel retenu à l'étranger et pour les réparations de matériel faites pour le compte de la Reichsbahn, d'autre part.

Les recettes de transports allemands pour l'année 1942 sont évaluées d'après les versements acquis pour les 7 premiers mois à 4.000 M
 =====

C'est à une somme égale que nous évaluons la recette correspondante de 1943 (1).

Quant aux indemnités dues à la Société Nationale, tant pour privation d'une partie de son matériel moteur et roulant que pour l'amortissement, la réparation et l'entretien de ce matériel, elles n'ont donné lieu, jusqu'à présent, à aucun encaissement, mais des pourparlers sont en cours et semblent devoir aboutir à un accord transactionnel; nous prévoyons que la recette afférente à 1943 peut être évaluée à 2.400 M.
 =====

L'Administration des Postes doit, aux termes de l'article 20 de la Convention du 31 août 1937, verser à la Société Nationale la valeur des services rendus par celle-ci.

La redevance de 1942 est actuellement évaluée à 220 M. Pour 1943, l'augmentation de notre prix de revient (ajustement des salaires, hausse des prix du combustible et des matières) justifie une majoration de la part de cette redevance afférente aux transports postaux; de plus, le relèvement des tarifs de voyageurs réagit sur la part relative aux déplacements d'agents des P.T.T. Ces deux causes nous permettent d'évaluer la redevance de l'exercice à 260 M.
 =====

Les recettes hors trafic, qui font l'objet du chapitre II de la nomenclature budgétaire, comprennent les produits du domaine, les locations de terrains, les règlements de communauté, les locations et échanges de matériel, les ventes d'énergie électrique, les produits de placements de fonds et des recettes diverses.

Certaines de ces recettes ont une contre-partie en dépenses

(1) La hausse de notre prix de revient justifierait une augmentation de 15 % de nos recettes de transports allemands. Des démarches vont être entreprises à cet effet, mais il serait prématuré de tenir compte, dès maintenant, de leur résultat aléatoire.

(réglemente de communauté, locations et échanges de matériel).
 A fin d'année, les Services financiers ne retiennent dans les
 comptes que le solde positif ou négatif, mais en matières bud-
 gétaires, nous indiquons les recettes et les dépenses sans con-
 traction.

Pour l'exercice 1942, le montant des recettes hors trafic
 peut être évalué à 532 M. Nous prévoyons, en 1943, une aug-
 mentation de 55 M. dont 3 M. environ sur les ventes d'éner-
 gie électrique, 57 M. sur les produits de placements de fonds,
 2 M. sur les recettes diverses et une diminution de l'ordre
 de 10 M. sur les produits de locations et échanges de maté-
 riel.

Récapitulation des Recettes

En résumé, les recettes prévues pour 1943 s'établissent
 ainsi qu'il suit :

| | |
|--------------------------------------|--------------------|
| Recettes du (Voyageurs | 8.700 ^M |
| trafic (marchandises | 11.833 |
| Recettes sur exercices clos | 100 |
| Recettes (Transports..... | 4.000 |
| elles- (Privation de jouissance et | |
| mendées (réparation du matériel..... | 6.400 |
| Redevance de la Poste | 250 |
| Recettes hors trafic | <u>391,4</u> |
| Total général des recettes | 37.931,4 |

Ce total est à rapprocher :

| | |
|--|-----------------------|
| des recettes du dernier exercice de paix (septembre 1939 à août 1939) sous-Direc- tion de Strasbourg exclues | 15.431 ^{M,7} |
| de celles de 1941 | 21.623,4 |
| et de celles de 1942 (évaluations)..... | 26.763 |

III - DÉPENSES

De même qu'en 1941 et 1942, les prévisions de dépenses de 1943 présentant, par rapport à celles d'un exercice normal de paix, des différences essentielles, indépendamment de l'incertitude que nous avons fait ressortir dans le préambule de cette note :

a) Nous incorporons au compte d'exploitation diverses dépenses nées de l'état de guerre et qui ont un caractère remboursable : réparations de dommages résultant des hostilités, prestations aux autorités occupantes, étant entendu que les remboursements qui nous seront faits seront imputés dans les comptes des exercices au cours desquels ils interviendront;

b) En raison de l'impossibilité d'assurer des programmes normaux d'entretien et de renouvellement du matériel et des installations, nous aurons à reporter dans une "provision pour travaux différés" la valeur représentative des travaux qui auraient dû être supportés par l'exercice 1943.

Nous allons examiner nos prévisions de dépenses en les répartissant par grandes catégories.

PERSONNEL

Nous avons étudié plus haut la variation en 1943 des effectifs et celle de la rémunération unitaire de nos agents; par rapport aux mêmes éléments de l'exercice 1942.

Au compte d'exploitation, la variation d'effectifs se traduit par une augmentation de 2.048 unités (auxiliaires pour la plupart) entraînant un supplément de dépenses de 58 M.

Les améliorations de rémunération intervenues en 1942 et le relèvement des allocations familiales justifient, à longueur d'année, un accroissement de dépenses de 1.835 M.

Au total, les dépenses de personnel sont évaluées en 1943 à 13.088 M., en augmentation de 1.100 M. sur celles de 1942.

Par rapport au total des dépenses d'exploitation proprement dites (chapitre I à V), les dépenses de personnel représentent 51 % en 1943. La proportion était de 52,3 % en 1939.

CHARGES PATRONALES

Il y a lieu de faire une distinction entre les charges patronales normales (retraites, Caisse de prévoyance, assurances sociales, secours, services médicaux et sociaux, indemnités pour accidents du travail) et les charges de guerre (allocations au personnel mobilisé, prisonnier ou détaché en Allemagne, indemnités de zone, secours de guerre). Les premières s'élèvent en 1943 à 2.134 M. contre 1.897 M. en 1942; les secondes, à 2.874 M. contre 2.894 M.

La plus grande partie des charges patronales normales est constituée par les charges de retraites, c'est-à-dire la dotation d'équilibre de la Caisse des retraites, à laquelle s'ajoutent (pour 25 M. en 1942 et en 1943) les compléments de re-

venues destinées à compenser les pertes de rendement résultant de certains placements immobiliers de la Caisse, par rapport au produit du même capital placé en obligations de chemins de fer.

Les revenus de la Caisse des retraites ont diminué à la suite de la conversion d'une partie importante du portefeuille obligataire; d'autre part, les compressions réalisées dans les effectifs de la S.N.C.F. réduisent le nombre des cotisants, de sorte que les traitements soumis à retenues (1) sont ramenés de 5.400 M. en 1938 à 5.000 M. environ en 1943. Le nombre des retraités est maintenant à peu près stationnaire, mais les ar-rérages de pensions augmentent à la suite du relèvement des allocations spéciales temporaires, appliqué à partir du 1er août 1942. Du fait de ces diverses causes, les charges de re-traites passent de 1.618 M. en 1942 à 1.786 M. en 1943.

Le taux de la cotisation à la Caisse de prévoyance a été relevé à partir du 1er août 1942. De ce fait, la dépense à la charge de la S.N.C.F. passe de 100 M. en 1942 à 125 M. en 1943.

Les cotisations aux Assurances sociales prévues pour 1943 (44 M.) sont en augmentation de 16 M. sur celles de 1942, le plafond des salaires soumis à retenues ayant été relevé et le non retour des prisonniers nous obligeant à recourir en plus forte proportion à la main-d'oeuvre auxiliaire.

Les secours et allocations diverses passant de 78 M. en 1942 à 117 M. en 1943, mais dans cette dernière somme sont compris 20 M. à titre de dépenses d'établissement de caractère social, dépenses qui précédemment n'étaient pas imputées au compte d'exploitation. Le surplus de l'augmentation est dû aux infortunes de plus en plus nombreuses que nous devons soulager, à l'extension donnée aux Services sociaux en général, et à la majoration des subventions allouées aux orphelinats (Flandre et National).

Les dépenses de service médical prévues pour 1943 s'élev-vent à 71 M.. Elles sont sensiblement égales à celles de 1942, mais supérieures de 20 M. à celles de 1941, conséquence de l'aug-mentation des émoluments des médecins spécialistes, de la hausse des produits pharmaceutiques et de la morbidité anormale du personnel.

en 1943 Les indemnités pour accidents du travail bénéficient encore de l'allègement qui résulte de la substitution, réalisée en 1938, du régime de la répartition au régime de la capitalisation; mais cet allègement diminue d'année en année. En 1938, avant le régime actuel, la dépense était de 52 M.; en 1942, elle a été de 28 M. et passe à 35 M. en 1943.

Nous avons dit plus haut que nous avions établi le budget dans l'hypothèse où les agents actuellement prisonniers en Allemagne, le demeureraient jusqu'à la fin de l'année. Les allocations prévues de ce chef, augmentées de 64 M. pour le

(1) dont l'assiette n'a pas changé depuis plusieurs années, les relèvements de rémunération intervenus n'étant pas soumis à retenue.

personnel détaché en Allemagne (5.900 unités) s'élèvent au total à 489 M. Ce chiffre serait réduit d'environ 160 M. si les prisonniers rentraient à la date moyenne du 1er juillet 1943.

Les indemnités au personnel évacué ou replié, indemnités de zone et secours de guerre sont prévus dans le budget de 1943 pour un montant sensiblement égal à celui de 1942 (251 M. contre 247 M.)

DEPENSES DE COMBUSTIBLES, CARBURANTS ET ENERGIE ELECTRIQUE.

Ces prévisions de dépenses sont conditionnées par les hypothèses de parcours, de consommation kilométrique et de prix indiquées plus haut.

Nous envisageons pour la traction une consommation en 1943, de 7.242.000 tonnes de charbon à 334 fr, soit une dépense de 2.421 M. supérieure de 236 M. à celle de 1942.

Les carburants figurent en 1943 pour la même somme qu'en 1942 (13 M 6).

En matière d'énergie électrique, les dépenses imputées à la traction comprennent la facturation, aux prix réels ou forfaitaires, de l'énergie de traction proprement dite (226 M. en 1943 contre 217 M. en 1942); les matières utilisées pour l'entretien des sous-stations (10 M. en 1943 contre 12 M. en 1942); il faut y ajouter les salaires du personnel des sous-stations (38 M. en 1943 contre 29 M. en 1942) et les dépenses afférentes aux travaux exécutés par l'industrie privée (9 M. en 1943 contre 7 M. en 1942) mais ces deux derniers éléments sont compris : le premier dans les dépenses de personnel déjà commentées, et le second, dans les dépenses diverses dont nous allons parler plus loin.

DEPENSES DE TRAVAUX

Nous avons étudié dans la première partie de cette note les programmes de travaux des Services du Matériel et des Installations fixes. Nous allons maintenant examiner les prévisions de dépenses relatives à ces travaux.

1°- DEPENSES DU SERVICE DU MATERIEL

Les dépenses normales, correspondant aux programmes réalisables de travaux d'entretien et de réparation du matériel, s'élèvent pour 1943 à 4.056 M. contre 3.512 M. en 1942.

L'augmentation est due surtout à la hausse des prix.

Les dépenses de guerre sont également en progression et passent de 770 M. en 1942 à 893 M. en 1943. Là encore, l'augmentation est due beaucoup plus à la hausse des prix qu'à l'accroissement du programme, le dernier élément n'intervenant que pour 15 M.

Les programmes réalisables étant inférieurs au programme normal, nous reportons à la "provision pour travaux différés" les dépenses qui devraient grever l'exercice. Elles intéressent les voitures à voyageurs pour 131 M. et les wagons pour 168 M.

2°- DÉPENSES DES SERVICES DE LA VOIE ET DES BATIMENTS

Ici encore, les dépenses normales sont limitées par les possibilités d'approvisionnement en matières ainsi que de recrutement de la main-d'œuvre. Nous prévoyons 3.434 M. en 1943 contre 2.940 M. en 1942.

L'augmentation totale de 494 M. porte pour 384 M. sur la hausse des prix et 110 M. sur l'accroissement des programmes, que nous avons déjà mis en valeur. Mais ces prévisions supposent que le ralentissement actuel de notre activité ne s'aggravera pas du fait de la pénurie de matières premières.

Sur les dépenses de guerre, nous faisons état d'une réduction importante, du fait de l'achèvement des travaux de reconstruction.

Les dépenses prévues en 1943 s'élèvent à 176 M. dont 98 M. pour la reconstruction et 78 M. pour les prestations aux autorités d'occupation. En 1942, les chiffres correspondants sont respectivement de 316 M. et de 72 M.

Comme pour le Matériel, les programmes normaux ne pouvant être entièrement réalisés, nous reportons à la "provision pour travaux différés" la différence, soit 759 M., dont 448 M. pour les renouvellements de voie et de ballast, et 311 M. pour les autres travaux.

DÉPENSES DIVERSES.

Nous reprenons, sous cette rubrique, toutes les dépenses d'exploitation proprement dites qui n'ont pu être classées dans les catégories personnel et charges patronales, combustibles et carburants, travaux.

1°- Dépenses normales.

Les impôts frappant les recettes de transports passent de 993 M. en 1942 à 1.012 M. en 1943; l'augmentation résulte principalement de l'accroissement envisagé sur les recettes voyageurs (majorations de tarifs).

L'impôt foncier, les patentes et autres impôts directs subissent, en 1943, une hausse importante par suite du relèvement du revenu taxable de la propriété bâtie pour les établissements industriels. Ces contributions sont évaluées à 178 M. en 1943 contre 127 M. en 1942.

Les frais de contrôle (22 M. 4) restent inchangés.

Les indemnités pour pertes, avaries et retards continuent malheureusement de progresser. De 349 M. en 1941, elles sont passées à 393 M. en 1942 et sont prévues en 1943 pour 484 M., dont 351 M. au titre des pertes, 111 M. pour les avaries et 2 M. pour les indemnités de retards.

C'est l'augmentation des indemnités pour pertes qui est, de beaucoup, la plus importante; elle a pour causes la hausse des prix des marchandises transportées et surtout le nombre impressionnant des soustractions et vidanges, facilitées par le défaut d'éclairage nocturne des gares et des voies.

L'éclairage et le chauffage des gares et l'éclairage des trains sont prévus pour 74 M. en 1943 contre 73 M. en 1942. L'augmentation est insignifiante et très inférieure à la hausse des prix, grâce aux économies réalisées.

De grosses livraisons de vêtements d'uniforme entraîneront en 1943 un supplément de dépenses de 5 M.

Les consommations diverses des engins moteurs (huile, chiffons, bois d'allumage etc..) passent de 140 M. en 1942 à 153 M. en 1943, du fait de la hausse des prix.

Au total, nous prévoyons pour 414 M. de matières diverses en 1943 au lieu de 385 M. en 1942. Nous insistons sur le fait que l'accroissement de ces dépenses est, dans tous les chapitres, considérablement réduit grâce à notre effort d'économies.

Sous la rubrique "Entretien et travaux divers d'entreprises", nous ne parlons pas ici des dépenses d'entreprises relatives aux travaux du matériel et de la Voie.

On relève une augmentation de 12 M. sur les entreprises de maintenance (148 M. contre 136 M.) à la suite de la révision des contrats, justifiée par les relèvements de salaires.

Les autres dépenses de cette catégorie intéressent notamment les services intérieurs des dépôts, le mobilier et l'outillage des chapitres III et IV et les entreprises de production d'électricité.

Partout, les conséquences de la hausse des prix sont atténuées soit par les économies réalisées, soit encore par l'impossibilité de se procurer certaines matières.

La dépense totale passe de 172 M. en 1942 à 183 M. en 1943.

...

Au chapitre Ier, les frais de bureau sont en légère augmentation (18 M. contre 16 M 5) par suite de la hausse des prix.

Au chapitre II, la dépense relative aux frais de bureau et imprimés des Services centraux et régionaux; des gares et trains, frais de fabrication des billets, documents horaires et tarifaires, y compris la réédition prévue des "tableaux des distances", s'élève à 114 M., en augmentation de 5 M. sur 1942.

Les frais de bureau et d'imprimés des Services du Matériel et de la Traction sont prévus pour 45 M. au lieu de 41 M. en 1942; ceux de la Voie sont inchangés (45 M.).

La dépense prévue pour 1943 au titre des frais de représentation, publicité, commissions aux agences de voyage, est de 12 M 5, en diminution de 1 M. sur celle de 1942. Certains postes de représentation à l'étranger ont été supprimés.

En matière d'assurances et indemnités pour sinistres, Accidents aux tiers, la prévision de 1943 (35 M.) accuse une diminution de 6 M 7 sur 1942. Sans changement en ce qui concerne les assurances et indemnités pour sinistres, on note une diminution sur les accidents aux tiers, l'exercice 1942 ayant supporté une part importante des indemnités relatives à divers accidents graves (La Gergue-Bataires, Sous-le-Bois, Châteaureux, Les Aubrais, Paris-Musterlitz).

Nous enregistrons également une diminution sur les dépenses de mobilier, outillage, bûches et agrès (129 M. en 1942 contre 138 M. en 1943). Les dépenses faites en 1942 pour la reconstitution du parc automobile ne se renouveleront pas en 1943, et les restrictions apportées à l'utilisation des bûches permettant une réduction des frais d'entretien.

Les redevances payées aux propriétaires de wagons particuliers et à la S.G.W. passent de 39 M. en 1942 à 40 M. en 1943.

En raison du développement du trafic de détail, le service des livraisons à domicile s'est amplifié; cette cause, s'ajoutant à la hausse des prix, fait passer les dépenses des services extérieurs de 112 M. en 1942 à 150 M. en 1943.

Les dépenses de coordination s'élèvent en 1943 à 156 M., soit 10 M. de plus qu'en 1942 (hausse des prix et participation éventuelle de la S.N.C.F. au déficit de la ligne d'autobus P.C. remplaçant les trains de voyageurs de la Petite Ceinture).

Il est prévu en 1943, pour la production et le transport d'énergie électrique, une dépense globale de 101 M., supérieure de 8 M. à celle de 1942. Cette augmentation provient également de la hausse des prix.

...

2°- Dépenses de guerre.

Au titre de la défense passive, les dépenses de 1943 sont évaluées à 57 M.; elles devraient disparaître presque entièrement en 1945, mais les autorités occupantes ayant prescrit des constructions ou renforcements d'abris, il y a lieu d'inscrire en 1943 une prévision de 22 M.

Les autres dépenses de guerre comprennent surtout les frais de manœuvres effectuées pour le compte des Allemands. Nous en récupérons une partie sur ces derniers. Le solde est de 119 M. en 1943 contre 136 M. en 1942.

PROVISION POUR TRAV. DE DIFFERES

Nous avons expliqué que les programmes de travaux d'entretien et de réparation du matériel et des installations fixes sont, en 1943, inférieurs aux programmes d'un exercice normal. Il y a donc lieu de faire application de l'avenant du 4 mars 1942 à la Convention du 3 septembre 1939, aux termes duquel le S.M.C.F. est autorisé à inscrire, parmi ses dépenses d'exploitation, une provision égale à la différence entre les dépenses résultant du programme normal et les dépenses réelles.

En ce qui concerne le matériel, les dépenses différées de 1943 porteront sur les voitures et les wagons, la parc de locomotives devant être entretenu dans des conditions normales.

Pour les installations fixes, le retard portera principalement sur les renouvellements de rails et de ballast, sur l'entretien de la Voie, les grosses réparations des ouvrages d'art et des bâtiments, les T.C. inférieurs à 200.

Au total, la provision à inscrire dans les comptes de 1943 sera de 312 M. pour le matériel, 750 M. pour la Voie, soit ensemble 1.071 M.

Si on y ajoute les provisions de 1941 (1.149 M.) et de 1942 (1.082 M.) ainsi que l'augmentation résultant de la réévaluation aux prix actuels de ces deux derniers éléments, la masse de travaux différés représentera une dépense totale de 3.328 M.

FONDS DE RENOUVELLEMENT.

Depuis l'exercice 1941, la dotation du Fonds de renouvellement comprend deux éléments.

Le premier est calculé à raison de 20 % des dépenses complémentaires de premier établissement proprement dites, à l'exclusion de celles relatives au renouvellement et à la transformation du matériel roulant, du mobilier et de l'outillage. Ces dépenses de premier établissement étant évaluées, en 1943, à 1.145 M., la dotation correspondante est de 229 M.

Le second élément est destiné à financer l'amortissement du matériel roulant. Il est calculé en fonction de la valeur de remplacement du matériel nécessaire aux besoins du trafic, et de sa durée normale d'utilisation. L'avenant à la Convention du 7 septembre 1939 a prévu des mesures transitoires pour le calcul de l'annuité d'amortissement : fixée à 50 % de sa valeur pour 1942, elle peut être augmentée pour chacun des exercices suivants d'un pourcentage supplémentaire. Nous proposons pour 1943 de porter le pourcentage à 60 % de la valeur de l'annuité, ce qui donnerait 2.649 M., à quoi il faut ajouter le supplément résultant de la réévaluation du solde non employé des annuités précédentes, soit 50 M., ensemble 3.099 M.

CHARGES FINANCIÈRES ET PRIME D'EXPLOITATION.

Nous ne parlerons ici que pour adjoindre des charges de grand équilibre qui ne sont pas encore supportées par la Société Nationale et ne figurent pas, par conséquent, dans le compte de liquidation. Ces charges passent de 3.309 M. I en 1942 à 3.992 M. I en 1943, soit une augmentation de 683 M. I.

Les charges de petit équilibre qui étaient prévues pour 437 M. I en 1942 sont évaluées à 435 M. I dans le budget de 1943, soit une diminution de 2 M. I, provenant principalement de la réduction des dépenses à couvrir par des moyens de trésorerie.

Les insuffisances des exploitations annexes et des participations financières, ainsi que les charges des actions des Compagnies, sont sans changement (140 M. I.).

Quant à la prime d'exploitation, elle sera calculée ci-après en fonction des résultats auxquels nous aboutirons après incorporation aux recettes du produit des propositions tarifaires que l'examen du budget nous conduira à présenter.

RESERVE POUR IMPRÉVU.

Comme d'usage, nous pensons qu'il convient d'ajouter aux prévisions de dépenses ci-dessus une réserve pour imprévu de 200 M., somme égale à celle qui avait été inscrite dans le budget initial de 1942 et sur laquelle il a déjà été prélevé 44 M.

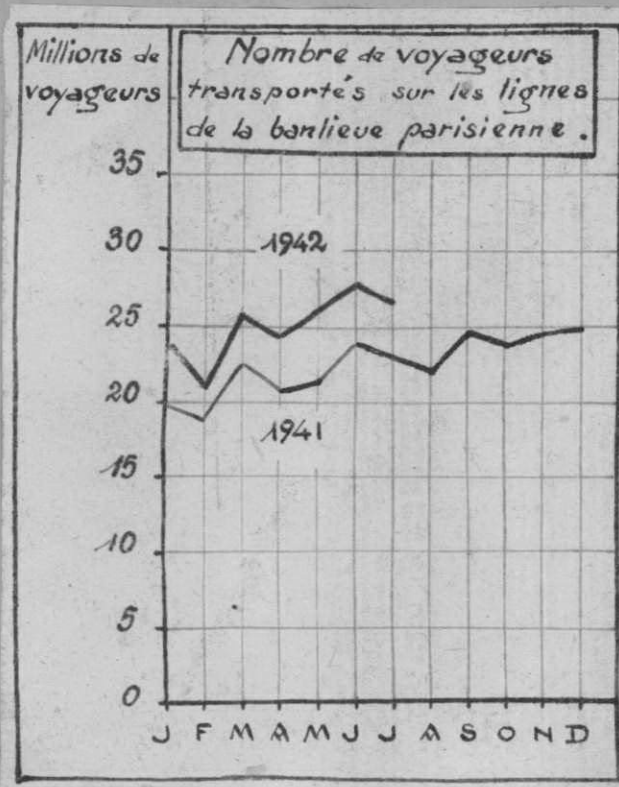
RECAPITULATION DES DÉPENSES D'EXPLOITATION.

Si nous réintégrons dans les chapitres de la nomenclature budgétaire les dépenses que nous venons d'analyser par grandes catégories, nous pouvons en dresser la récapitulation suivante :

...

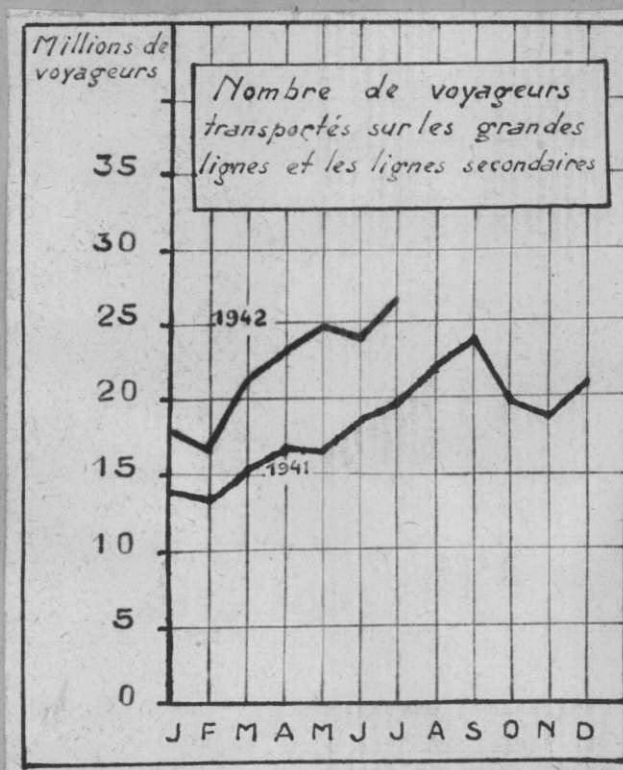
| | |
|---|------------------------------------|
| Chapitre Ier - Administration générale et dépenses générales | 3.838 ^M |
| - II - Exploitation | 6.630 |
| - III - Matériel et Traction | 10.107 |
| - IV - Voie et Bâtiments | 4.684 |
| - V - Dépenses diverses | 292 |
| Provision pour travaux différés | <u>1.072</u> |
| Total des dépenses d'exploitation proprement dites..... | 26.623 ^M |
| Chapitre VI - Fonds de renouvellement..... | 2.319 |
| - VII- Charges financières | 576 |
| Réserve pour imprévu..... | <u>200</u> |
| Total général des dépenses | <u>29.718^M</u> ***** |

Annex A



Le graphique ci-contre fait apparaître de janvier 1941 à août 1942 une augmentation lente mais constante du nombre de voyageurs de banlieue, mais il semble qu'il y ait actuellement une certaine tendance à la stabilisation, ce qui est normal; les circonstances actuelles (fermetures d'usines, difficultés d'approvisionnement de matières, manque de main-d'œuvre) ne peuvent que conduire à un ralentissement de l'activité économique de la région parisienne. On peut donc admettre qu'en 1943 le mouvement d'ascension s'arrêtera pour faire peut-être place à une légère régression au cours des derniers mois. Dans ces conditions, le trafic de 1943 resterait, en moyenne sensiblement au même niveau que celui de 1942.

b) Grandes lignes et lignes secondaires.



La situation est différente de celle que nous avons constatée pour la banlieue parisienne, car si le progression du nombre de voyageurs transportés est constante, il n'y a, ici, aucune tendance à la stabilisation.

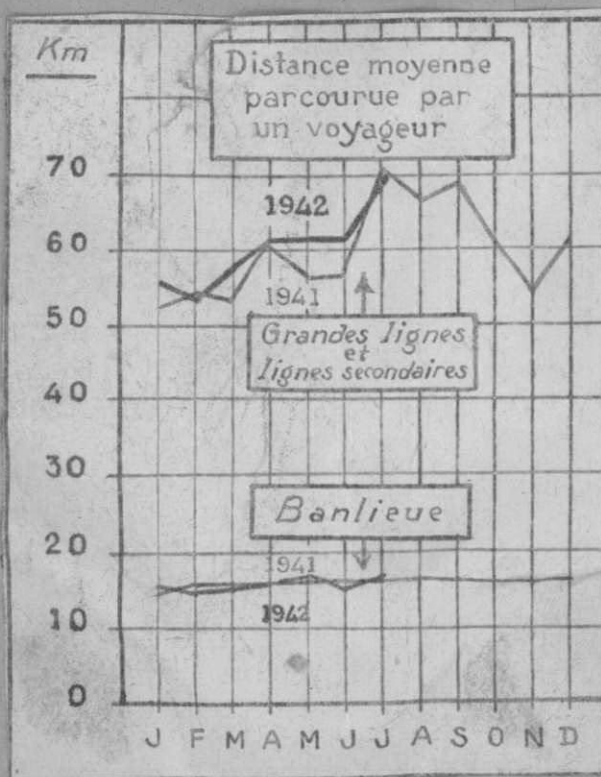
Il nous semble cependant difficile de prévoir pour 1943 une progression continue sur le même rythme. Certes, le nombre de voyageurs a tendance à croître encore, ne serait-ce que pour des questions de ravitaillement. Mais, en sens inverse, différentes causes agissent pour freiner cette augmentation.

En effet, le service voyageurs de 1943 ne sera certainement pas supérieur à celui de 1942; nous serons même peut-être conduits à diminuer ces parcours déjà si réduits. En outre, il n'est pas impossible que nous soyons amenés à renforcer les mesures restrictives destinées à éviter les trop grosses affluences. Enfin, devant les difficultés actuelles des transports, certaines personnes sont obligées de renoncer à leurs voyages, d'autres préfèrent rester en province. Dans ces conditions, nous estimons plus prudent d'admettre que le trafic des grandes lignes de 1943 sera du même ordre de grandeur que celui de 1942.

Au surplus, on arrive à la limite d'utilisation des voitures, tout au moins pour les grandes lignes et pour un grand nombre de trains de lignes secondaires; l'évolution de l'utilisation moyenne d'un train permet de s'en rendre compte parfaitement; celle-ci ressortait à 79 voyageurs en 1938, elle est passée à 163 en janvier 1941, 293 en décembre de la même année et 376 en juillet 1942; elle sera sans doute de 380 en août.

Il est d'ailleurs vraisemblable que la répartition de 1943 sera légèrement différente de celle de 1942 : le trafic des premiers mois notamment, sera supérieur à celui que nous avons enregistré en 1942; par contre, le trafic d'été sera quelque peu réduit.

2°- Distance moyenne parcourue par un voyageur.



Le graphique ci-contre permet de faire les remarques suivantes :

Pour la banlieue, comme pour les grandes lignes les parcours de 1942 ont peu varié par rapport à ceux de 1941. D'autre part, le parcours moyen reste sensiblement le même tout au long de l'année malgré une légère augmentation des parcours grandes lignes au cours des mois d'été; dans l'ensemble, nous admettons que le parcours moyen banlieue est de l'ordre de 15 km 5 et le parcours moyen grandes lignes de l'ordre de 60 km.

Il ne nous semble pas nécessaire de modifier ces chiffres pour 1943.

3°- Nombre de voyageurs-km.

Nous avons admis que le parcours moyen d'un voyageur restait constant; le nombre de voyageurs kilomètres, qui donne la mesure du trafic voyageurs, variera donc uniquement comme le nombre de voyageurs transportés, c'est-à-dire sera sensiblement le même en 1943 qu'en 1942.

4°- Prévisions de 1943.

Les observations qui précèdent nous conduisent ainsi à prévoir pour 1943 un trafic voyageurs qui présenterait les caractéristiques indiquées au tableau ci-dessous; ce tableau donne également les éléments du trafic de 1941 (résultats) et de 1942 (prévisions).

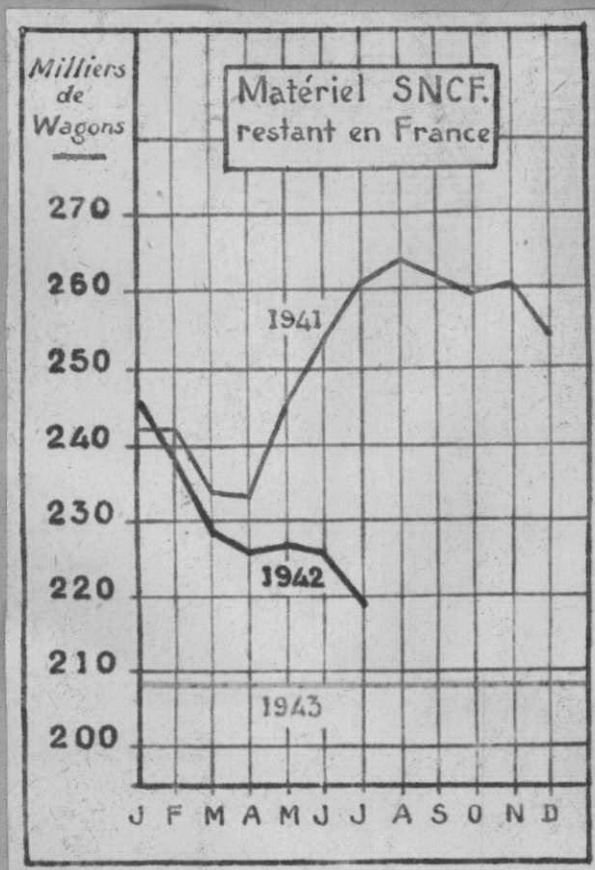
| | 1941 | 1942 | 1943 |
|------------------------------|---------|---------|---------|
| Nombre de voyageurs | 487,5 | 610,- | 610,- |
| Distance moyenne parcourue.. | 35,8 km | 38,8 km | 38,8 km |
| Nombre de voyageurs-km..... | 17.471 | 23.000 | 23.000 |

B - TRAFFIC MARCHANDISES

En temps ordinaire, l'activité économique du pays conditionne le trafic marchandises. Actuellement, il n'en est plus ainsi car les besoins de la France et ceux des autorités d'occupation dépassent largement les possibilités des moyens de transport.

Nous avons donc basé nos prévisions pour 1943, non pas sur l'activité économique française, mais sur les possibilités de notre parc de wagons de marchandises.

1°) Evolution du parc de wagons.

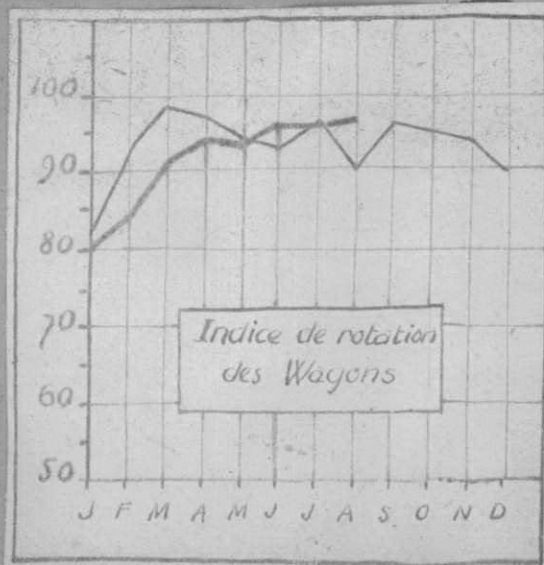


Compte tenu des mises à la disposition de la Reichsbahn, actuellement en cours, et en admettant qu'aucune livraison supplémentaire ne soit effectuée pendant les mois à venir, on peut admettre que le parc de 1943 (voir graphique ci-contre) s'élèvera, en chiffres ronds à 208.000 wagons, tandis que le parc moyen de 1942 sera vraisemblablement de l'ordre de 218.600 wagons. Il en résulte pour 1943 une diminution de 4,9 % par rapport à 1942.

Cette diminution est aggravée par le fait que ce sont nos meilleurs wagons qui sont retenus en Allemagne cependant que notre parc de locomotives lourdes, particulièrement précieuses pour assurer le trafic marchandises subissait lui aussi des prélèvements singulièrement élevés, près de 50 %.

La réduction du nombre des wagons doit être compensée en partie par une amélioration de la rotation des wagons.

2°) Indice de rotation - wagons chargés.



L'indice de rotation (voir graphique ci-contre) qui avait tendance à baisser au cours de 1941 s'est amélioré sans cesse pendant les premiers mois de 1942. Il a été de 0,97 en août; l'indice moyen de l'année paraît être de 0,93 si la rotation continue au cours des mois à venir à être aussi bonne qu'actuellement.

...

Les mesures qui viennent d'être prises pour accélérer la rotation des wagons nous permettent de prévoir pour 1943 un indice moyen analogue à celui des mois de juin et juillet 1942, c'est-à-dire 0,96. L'amélioration de la rotation en 1943 par rapport à 1942 serait donc de 3 %.

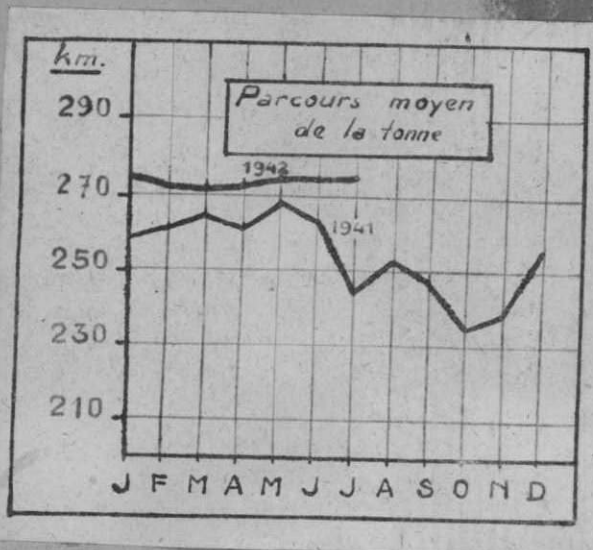
La variation du nombre de wagons chargés en 1943 par rapport à 1942 est égale à la variation du parc à disposition multipliée par la variation de l'indice de rotation. Elle est donnée par la formule suivante :

$$\frac{\text{Nombre de wagons à charger en 1943}}{\text{wagons chargés en 1942}} = \frac{95,2}{100} \times \frac{103}{100} = \frac{98}{100}$$

Il semble donc que l'on puisse s'attendre pour 1943 à une baisse de 2 % du nombre des wagons chargés.

Pour connaître la variation du trafic; c'est-à-dire du nombre de tonnes-kilomètres, nous devons encore examiner l'évolution du parcours moyen de la tonne marchandises et les variations du chargement des wagons.

3°) Parcours moyens des marchandises.



Le graphique des variations du parcours moyen de la tonne permet de constater qu'en 1941 les parcours moyens des marchandises du 2ème semestre ont été sensiblement inférieurs aux parcours du 1er semestre (de l'ordre de 6,5 %). Cette baisse a été causée d'abord par les transports saisonniers de betteraves à très courte distance; d'autre part, en 1941, les transports de vin (transports à longue distance, 340 km en moyenne) ont baissé sensiblement en tonnage au cours du 2ème semestre.

...

Pour 1942, l'allure des parcours moyens au cours du 1er semestre est plus régulière (aux environs de 274 km); nous admettrons que cette régularité se poursuivra au cours du 2ème semestre, mais en raison de la campagne des betteraves, le parcours moyen s'abaissera sans doute à 270 km. Dans l'ensemble, on peut s'attendre à un parcours moyen annuel de 272 km.

Pour 1943, et bien que la tendance soit à l'allongement des parcours, nous admettrons que le parcours moyen de la tonne sera du même ordre que celui de 1942.

Il nous paraît devoir admettre

4°) Chargement moyen des wagons.

Le chargement des wagons commerciaux en 1941 a été en moyenne de 10 T 7; celui de 1942 paraît être, d'après les résultats des sept premiers mois, légèrement supérieur (environ 10 T 9).

Pour 1943, on peut supposer que le chargement moyen par wagon restera comme pour 1942 de l'ordre de grandeur de 10 T 9.

Le trafic de 1943 varierait donc uniquement comme le nombre de wagons chargés, c'est-à-dire qu'il serait inférieur de 2 % au trafic de 1942.

Pour 1942, le nombre de tonnes-kilomètres, compte tenu des résultats connus à ce jour, paraît devoir être de 27 milliards 2. La réduction de 2 % conduirait, pour 1943 à un trafic de 26 milliards 7 de tonnes-kilomètres.

...

5°) Prévisions pour 1943.

Les observations précédentes nous conduisent à penser que le trafic marchandises de 1943 présenterait les caractéristiques données par le tableau ci-dessous sur lequel nous avons également fait figurer les éléments du trafic de 1941 (résultats) et de 1942 (prévisions).

| | 1941 | 1942 | 1943 |
|--------------------------------------|----------------------|---------------------|---------------------|
| Nombre de tonnes | 111.518 ^M | 100 ^M | 98 ^M |
| Parcours moyen de la tonne | 254 km | 272 km | 272 km |
| Nombre de tonnes- kilomètres..... | 28.385 ^M | 27.200 ^M | 26.700 ^M |

A titre d'indication, nous présentons ci-après un graphique qui donne pour 1939, 1941 et pour les six premiers mois de 1942, l'importance comparée du trafic (tonnage et distance moyenne parcourue) détaillé par nature de marchandises et d'expéditions.

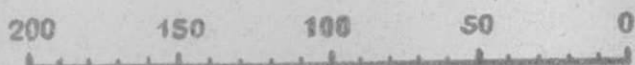
TONNAGE TRANSPORTE

DISTANCE MOYENNE PARCOURUE

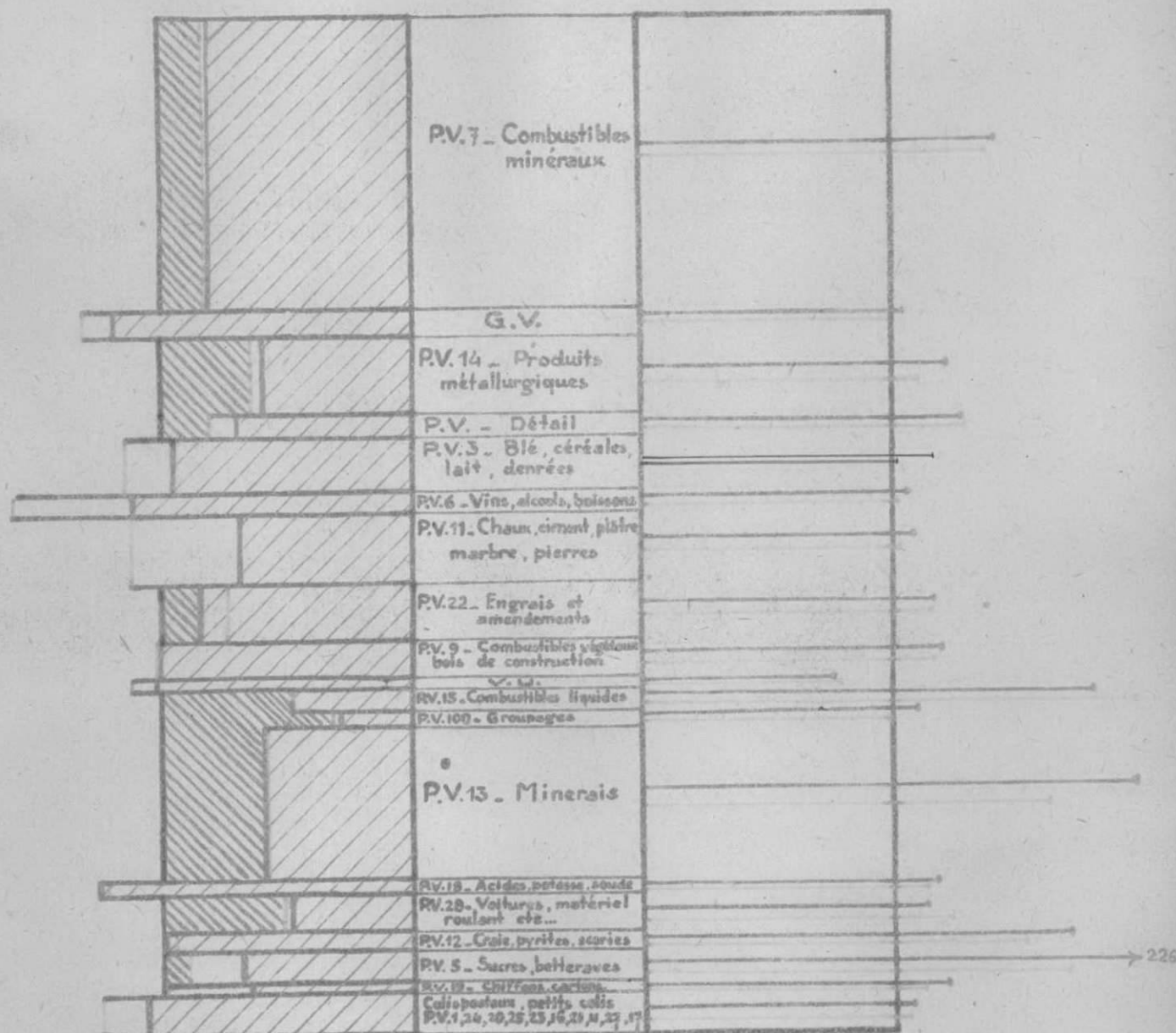
1938 (130^m de tonnes)⁽¹⁾
1942 (100^m)⁽²⁾

1938 (200 km.)
1942 (274 -)

% par rapport à 1938



% par rapport à 1938



(1) - Y compris Sous-Direction de Strasbourg

(2) - Basé sur le résultat des 6 premiers mois et en admettant que l'expérience confirme que le tonnage transporté au cours des 6 premiers mois de l'année représente la moitié du tonnage de l'année.

SECTION II - P A R C O U R S

Les parcours que nous avons à prévoir pour 1943 ne seront pas seulement conditionnés par le trafic, mais également par les possibilités de notre parc de matériel, par nos approvisionnements en combustibles, et, d'une façon plus générale, par les décisions du Gouvernement et des autorités d'occupation.

Pour les raisons que nous avons indiquées dans notre étude sur le trafic, il nous a paru logique de prévoir, pour 1943, des parcours restant du même ordre de grandeur que ceux qui seront effectués en 1942.

Nous examinerons successivement les parcours de trains et les parcours de machines.

A - P A R C O U R S DE TRAINS.

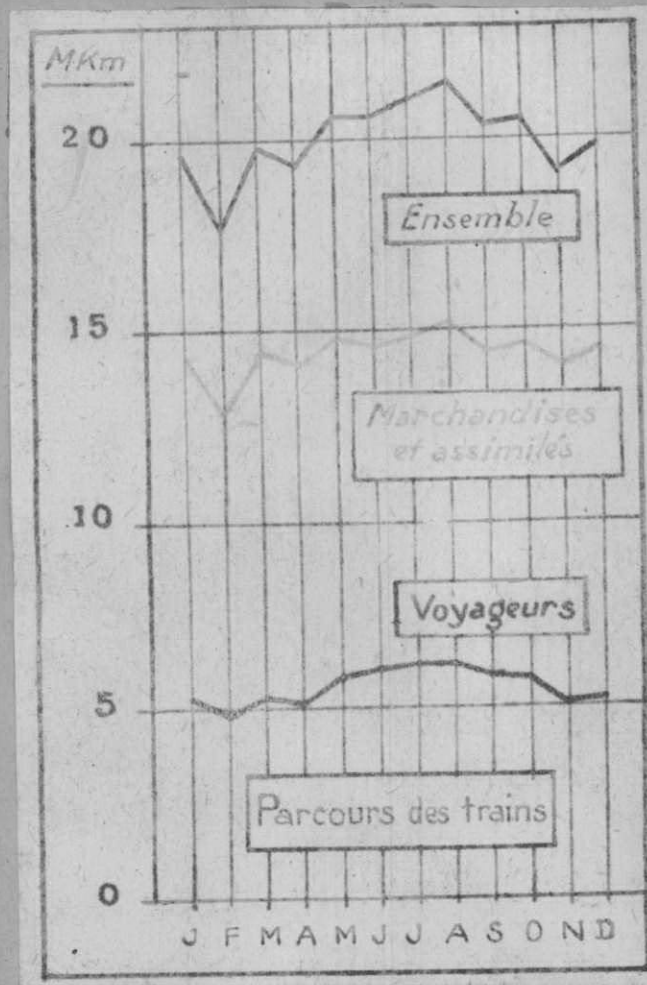
Nous prévoyons, pour 1943, des parcours de trains de 240 Kkm. Le tableau ci-dessous permet de comparer ces prévisions avec celles de l'exercice 1942 et avec les résultats des années 1938 et 1941 (non compris la Sous-Direction de Strasbourg).

| | Résul- tats de 1938 | Résul- tats de 1941 | 1942 | | Prévi- sions de 1943 |
|---|------------------------------|------------------------------|-------------------------|------------------------|-------------------------------|
| | | | Prévisions initiales | Résultats probables | |
| | Kkm | Kkm | Kkm | Kkm | Kkm |
| Trains de voya- geurs..... | 241,- | 74,- | 67,- | 67,- | 67,- |
| Trains de mar- chandises & assimilés..... | 144,- | 170,6 | 183,- | 173,- | 173,- |
| Ensemble.... | 385,- | 244,6 | 250,- | 240, ⁽¹⁾ | 240,- |

(1) En juillet dernier nous avions prévu 240,5 Kkm de parcours de trains.

Les considérations suivantes justifient les prévisions faites

1°) Parcours des trains de voyageurs.



Nous prévoyons pour 1943 les mêmes parcours que ceux escomptés actuellement pour 1942, c'est-à-dire en prenant comme base les parcours théoriques journaliers suivants :

| | |
|-------------------|-----------|
| du 1er janvier au | |
| 15 mai..... | 154.000 k |
| du 15 mai au | |
| 31 août..... | 174.000 |
| septembre.... | 169.200 |
| octobre..... | 162.200 |
| novembre & | |
| décembre..... | 154.000 |

Pour obtenir les parcours réels, les parcours théoriques ont été majorés de 10 % pour le service d'hiver et de 15 % pour les autres mois, afin de tenir compte des éléments suivants : parcours côtiers de la zone interdite, parcours de matériel vide, majoration pour le décompte des parcours électriques, dédoublements de trains, colonies de vacances, trains circulant sur les lignes coordonnées, etc.

2°) Parcours des trains de marchandises et parcours assimilés.

Nous avons prévu pour 1943 des parcours égaux à ceux actuellement envisagés pour 1942, soit 173 MKm. L'évolution mensuelle de ces prévisions nous est donnée par le graphique ci-dessus.

Quant à la décomposition des parcours des trains entre les différents modes de traction, elle est résumée dans le tableau suivant :

| | Résul- tats de 1938 | Résul- tats de 1941 | 1942 Prévisions initiales | Résultats probables | Prévi- sions pour 1943 |
|---|------------------------------|------------------------------|---------------------------------|------------------------|---------------------------------|
| | Kkm | Kkm | Kkm | Kkm | Kkm |
| Vapeur..... | 389,9 | 197,2 | 201,- | 193,- | 193,- |
| Electriques... | 57,6 | 46,8 | 48,- | 46,- | 46,- |
| Autotrains (comptés pour moitié)..... | 12,5 | 0,6 | 1,- | 1,- | 1,- |
| | 385,- | 244,6 | 250,- | 240,- | 240,- |

B - PARCOURS DE MACHINES

Nous étudierons successivement les parcours de machines de manœuvres et les parcours divers (H.L.P., renforts et adjonctions, trains de service).

1°) Parcours de machines de manœuvres.

Nous nous en tiendrons pour 1943 aux chiffres des résultats de 1942, soit 45 Kkm qui se décomposeraient comme suit :

| | |
|--------------------------|--------|
| Traction à vapeur..... | 41 Kkm |
| Traction électrique..... | 4 Kkm |

Les parcours de machines de manœuvres sont plus importants en traction à vapeur (20 % environ des parcours de trains) qu'en traction électrique (11 % environ), la majorité des manœuvres des lignes électriques étant effectuée par des machines à vapeur.

2°) Parcours divers.

a) Parcours H.L.P., renforts et adjonctions.

Les parcours H.L.P., renforts et adjonctions qui, pour la traction à vapeur atteignaient, en moyenne, en 1941, près de 18,5 % des parcours de trains, ne se sont élevés qu'à 16,6 % pendant les huit premiers mois de 1942. Cette nette amélioration sur 1941 a été constatée dans les trois zones mais plus particulièrement en zone interdite où ces parcours étaient très importants jusqu'ici. Pour 1942, nous prévoyons un pourcentage moyen de 17 %.

Pour 1943, il y a lieu de tenir compte, par rapport à 1942, d'un certain accroissement de ces parcours en raison des mesures envisagées pour améliorer le rendement des machines (retour direct aux dépôts, banalisations, etc.). Nous avons donc fixé pour 1943 le pourcentage des parcours H.L.P., renforts et adjonctions vapeur, à 17,5 % des parcours de trains à vapeur.

Les parcours H.L.P. électriques, compte tenu des derniers renseignements connus semblent en 1942 devoir être de 33,2 % du parcours de trains électriques. Nous conservons ce chiffre pour 1943.

Le pourcentage des parcours H.L.P. renforts et adjonctions est ainsi beaucoup plus fort pour la traction électrique que pour la traction à vapeur; cela tient au fait que la double traction est très importante en traction électrique, les trains de banlieue comportant fréquemment des éléments multiples.

b) Trains de service.

Les pourcentages de 1942 des trains de service, par rapport aux parcours des trains, soit :

2 % pour les parcours à vapeur,
2,8 % pour les parcours électriques,

paraissent devoir être maintenus pour 1943.

c) Dans l'ensemble, l'application de ces coefficients donne, pour 1943, les parcours divers suivants :

| | |
|--------------------------|-----------------|
| Traction à vapeur..... | 37,5 Mkm |
| Traction électrique..... | <u>16,5 Mkm</u> |
| Ensemble..... | <u>54,- Mkm</u> |

La faible importance des parcours d'autorails nous autorise à négliger les majorations à apporter aux parcours de base et à conserver le chiffre arrondi de 1 Mkm.

....

3^e) Ensemble des parcours de machines.

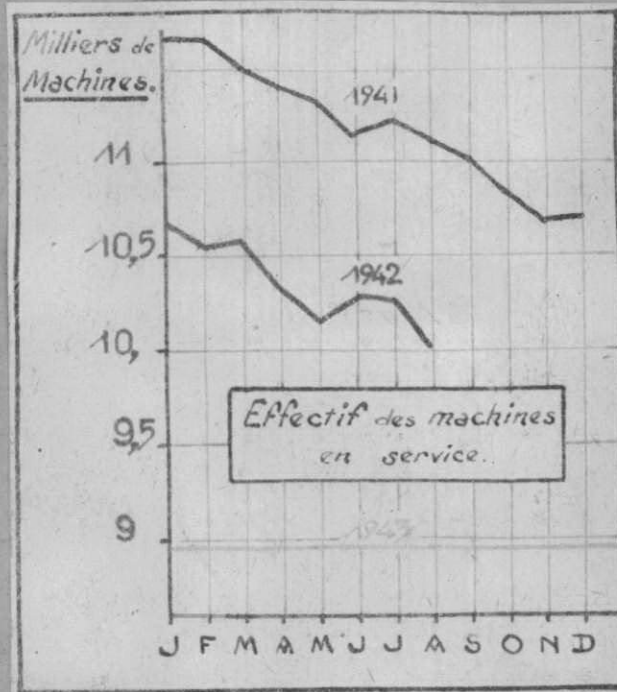
Le tableau ci-dessous donne la comparaison des parcours de machines prévus pour 1943 avec les prévisions de 1942 et les résultats des années 1938 et 1941.

| | Parcours de machines | | | | |
|-------------------------------------|----------------------|-------------------|---------------------------|--------------------------|--------------------|
| | Résultats de 1938 | Résultats de 1941 | 1942 Prévisions initiales | 1942 Résultats probables | Prévisions de 1943 |
| | Mkm | Mkm | Mkm | Mkm | Mkm |
| Vapeur..... | 384,7 | 277,9 | 284,- | 270,5 | 271,5 |
| Electriques..... | 69,9 | 67,5 | 69,- | 66,5 | 66,5 |
| Autorails (comptés pour moitié).... | 25,4 | 0,8 | 1,- | 1,- | 1,- |
| | 480,- | 346,2 | 354,- | 338,- ⁽¹⁾ | 339,- |

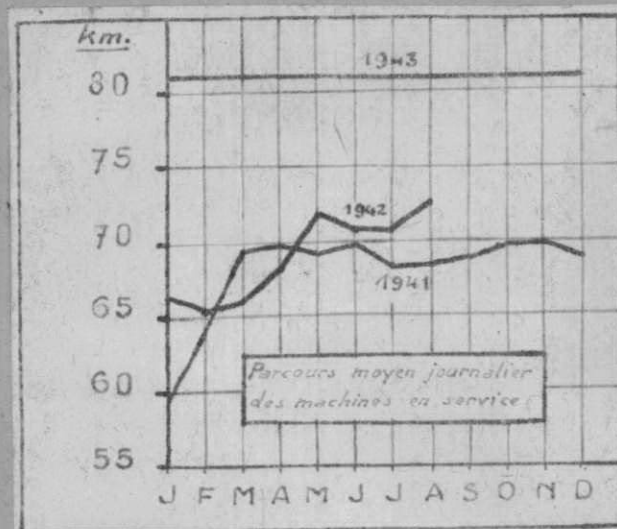
L'augmentation entre les prévisions de 1943 et les résultats probables de 1942 provient uniquement de l'accroissement du pourcentage des parcours H.L. de la traction à vapeur (17,5 au lieu de 17 %), conséquence avons-nous dit des nouvelles mesures prises pour améliorer l'utilisation des machines: en fait, pour un trafic marchandises inférieur de 2 %, nous prévoyons à peine 1 % de parcours de machines en plus.

A titre d'indication, nous présentons ci-après deux graphiques qui donnent pour 1941 et pour les 8 premiers mois de 1942, d'une part, l'effectif en service des machines à vapeur et, d'autre part, les parcours moyens journaliers de ces machines.

(1) En juillet dernier nous avions 343 Mkm 5 de parcours de machines (274 Mkm 5 pour les parcours à vapeur, 68 Mkm pour les parcours électriques et 1 Mkm pour les autorails).



On constate que l'effectif en service décroît constamment et que le parcours moyen a tendance, au contraire, à augmenter. En supposant que les prélèvements pour le compte de la Reichsbahn actuellement en voie d'exécution, ne soient pas renouvelés; on peut admettre que l'effectif des machines en service pour 1943 sera de 8.970 unités; le parcours moyen qui est actuellement de 73 km par jour (résultat du mois d'août) devrait s'élever en moyenne à 81 km.



Il faut noter que ce résultat ne pourra être obtenu qu'au prix de mesures onéreuses : augmentation des effectifs du personnel (1.300 agents) et accroissement de l'ensemble des parcours de machines (3 Mkm).

SECTION III - TRAVAUX

A - PROGRAMMES DE TRAVAUX AU SERVICE DU MATERIEL

Les travaux d'entretien et de réparation des matériels moteur et roulant n'ont pu être effectués normalement au cours de ces dernières années.

En 1941, on avait poussé les réparations de locomotives à cause du retard pris en 1940 et de la nécessité de remettre en service des machines garées, mais on avait différé les réparations de voitures et de wagons qui pouvaient attendre.

Le programme initial de 1942 était normal. Il correspondait aux besoins d'entretien du matériel à la disposition de la S.N.C.F. Des difficultés de tous ordres : manque de personnel, aggravation continuelle de la pénurie de matières entraînant la défection des entreprises, subordination de l'exécution de certains travaux à l'agrément préalable des autorités d'occupation, gênent de plus en plus la réalisation des travaux prévus, et les dernières prévisions pour l'exercice qui s'écoule ont dû être généralement réduites.

Le budget proposé pour 1943 est basé sur un programme considéré comme réalisable dans les circonstances actuelles. Il tient compte, pour ce qui concerne le matériel moteur, de la probabilité de réparations accidentelles de plus en plus nombreuses et de travaux d'entretien plus importants par suite de la banalisation des machines.

✕ Pour le matériel roulant, l'importance des travaux d'entretien, périodiques ou non, augmente en même temps que s'accroît le rythme de rotation du matériel; l'effort portera donc sur les réparations de wagons.

Le programme de prestations et travaux pour les Autorités d'occupation est, pour les wagons, le même qu'en 1942.

Pour les locomotives, une révision de l'état du parc

...

des machines louées aux Allemands » parais de passer de 536 en 1942 à 502 en 1943 le programme de G.R. Le nombre de lavages, par contre, doit être porté de 790 à 995. Les prévisions pour 1943 comprennent 85 lavages et 85 G.R., qui intéressent 800 machines parai les 1.100 constituant la 6ème tranche livrée à la Reichsbahn. Cette dernière assurera, par ses propres moyens, l'entretien des 800 autres machines.

Les tableaux suivants donnent la consistance des programmes (en nombre d'opérations).

| | 1941 | 1942 | 1943 | Différences |
|-----------------------------------|--------------------|--------------------|-----------------------|---|
| | Pro-gramme réalisé | Pro-gramme initial | Réali-sation probable | Prévisions de 1943 par rapport aux réalisations probables de 1942 |
| I*) Pour le compte de la S.F.O.F. | | | | |
| Locos à vapeur : | | | | |
| G.R. : | (1.184 | 1.264 | 1.134 | - 34 |
| | (300(1) | | 3102 | |
| Lavages | 3.874 | 3.370 | 3.370 | + 45 241 |
| Voitures : | | | | |
| R.C. | 2.223 | 2.230 | 2.070 | - 5 |
| R.I. | 4.803 | 5.880 | 5.346 | - 341 |
| G.E. | 9.492 | 9.781 | 9.997 | - 1.457 |
| Wagons : | | | | |
| Rev. 4 | 18.818 | 26.200 | 16.070 | + 1.630 |
| Rev. 2 | 19.811 | 24.700 | 18.400 | + 4.050 |
| Rev. 1 et 3 ... | 97.500 | 61.328 | 82.840 | + 3.130 |

II*) Pour le compte de la Reichsbahn

| | | | | |
|------------------|--------|--------|--------|-------|
| Locos à vapeur : | | | | |
| G.R. | 550 | 480 | 536 | - 34 |
| Lavages | 416 | 810 | 790 | + 205 |
| Wagons : | | | | |
| Rev. 4 | 3.431 | 7.000 | 7.000 | " |
| Rev. 2 | 10.912 | 21.000 | 21.000 | " |

(1) retard de 1940 résorbé en 1941.

L'exécution de ces programmes doit être assurée par les ateliers S.N.C.F. et l'industrie privée. Bien que celle-ci éprouve également de grandes difficultés pour le recrutement de sa main-d'œuvre, la répartition des opérations à effectuer en 1943 lui fait une part plus importante qu'à nos ateliers, aussi bien en travaux pour le compte de la S.N.C.F. que pour celui des autorités d'occupation.

Le tableau ci-après permet de comparer les prévisions de 1943 avec celles de 1942 :

| Ateliers S.N.C.F. | | | | Industrie privée | | | |
|--|--------|------------|--------|------------------|--------|------------|--|
| 1942 | 1943 | DIFFERENCE | | 1942 | 1943 | DIFFERENCE | |
| 1°) <u>pour le compte de la S.N.C.F.</u> | | | | | | | |
| Locos à vapeur : | | | | | | | |
| G.T..... | 525 | 544 | - 82 | 528 | 575 | + 48 | |
| Levages | 3.372 | 3.136 | + 236 | " | " | " | |
| | 3402 | | 34 | | | | |
| Voitures : | | | | | | | |
| S.C..... | 862 | 607 | - 255 | 1.208 | 1.458 | + 250 | |
| S.I..... | 4.661 | 4.716 | - 445 | 708 | 809 | + 104 | |
| S.E..... | | 8.715 | | | 825 | | |
| Wagons : | | | | | | | |
| Rev. 4 | 7.850 | 6.820 | -1.030 | 11.350 | 14.100 | +2.850 | |
| Rev. 3 | 15.032 | 12.865 | +4.933 | 4.468 | 3.533 | - 833 | |
| Rev. 1 et 2 | (1) | 75.100 | (1) | (1) | 10.870 | (1) | |

2°) pour le compte de la Reichsbahn.

| | | | | | | | | |
|------------------|--------|-------|--------|--------|--------|--------|----|---|
| Locos à Vapeur : | : | : | : | : | : | : | : | : |
| G. | 132 | 139 | " | 397 | 363 | - | 34 | " |
| Levages | 790 | 695 | + 805 | " | " | : | " | " |
| Wagons : | : | : | : | : | : | : | : | : |
| Rev. 4 | 2.775 | 2.055 | - 720 | 4.815 | 4.945 | + 720 | " | " |
| Rev. 2 | 10.530 | 9.580 | -1.000 | 10.450 | 11.450 | +1.000 | " | " |

Les prix unitaires des diverses opérations sont donnés dans la section V de l'annexe C relative à la provision pour travaux différés. Ils varient de 525.700 fr pour une G.T. de locomotives à 144.800 fr pour une S.C. de voiture à bogies, 51.500 fr pour une S.C. de voiture à essieux et à 15.100 fr. pour une révision 4 de wagons.

(1) Ces renseignements statistiques n'étaient pas connus jusqu'à présent pour les opérations de cette nature.

B - PROGRAMMES DE TRAVAUX DES SERVICES DE LA VOIE
ET DES BATIMENTS.

Le budget de 1943, comme celui des deux années précédentes, se relie au budget théorique étudié en 1939, après la création de la S.N.C.F., mais les conditions dans lesquelles s'exécute actuellement l'entretien des installations font que les programmes réalisables s'éloignent de plus en plus des programmes normaux et ce budget est, en fait, fondé sur les mêmes hypothèses et inspiré des mêmes intentions que celui de 1942: tirer de nos ressources réduites à l'extrême, - en matières, en main-d'œuvre, en moyens de tous ordres - le parti le plus utile en portant notre effort sur les travaux d'entretien proprement dits, qui sont à la base de la conservation des installations dont ils suivent au plus juste les besoins essentiels. Ceci, en renonçant, pour une partie, aux grosses réparations d'ensemble qui, plus économiques en définitive, nécessitent des moyens dont nous ne disposons pas pour le moment.

Le tableau ci-après donne, pour chacune des principales catégories de travaux, l'importance comparée des programmes par rapport à celui d'un exercice normal pris comme base 100.

| | | Indices | | |
|---|---------------------------|---------------|------------------|-------------------|
| | | | Budget de 1942 | Budget réalisable |
| | | Année normale | révisé le 1/7/42 | en 1943 |
| Voie | Entretien | 100 | 94 | 97 |
| | Grosses réparations | 100 | 98 | 95 |
| Signalisation et installations de sécurité | Entretien | 100 | 91 | 111 |
| | Grosses réparations | 100 | 86 | 73 |
| Autres installations | Entretien | 100 | 89 | 102 |
| | Grosses réparations | 100 | 82 | 80 |
| Renouvellements de voie et de ballast | | 100 | 89 | 85 |

.....

Le programme d'entretien courant de 1943 dépasse la normale pour la signalisation et les installations de sécurité. Il s'en rapproche sensiblement pour la voie et les autres installations.

Les restrictions dans l'emploi des matériaux neufs rendent de plus en plus nombreux les remplacements indispensables par voie d'entretien. De plus, l'accumulation des retards dans les renouvellements oblige à de plus fréquentes reprises du nivellement.

C'est le programme de renouvellement qui a, cette année encore subi les plus fortes réductions. Il subit la conséquence du bouleversement survenu en 1942 sur le marché de la main-d'œuvre en particulier. Toutefois, il est un peu supérieur à celui de l'exercice précédent, dans l'espoir d'un démarrage plus rapide, mais il reste limité aux seuls chantiers nécessaires pour assurer la sécurité : aids d'avaries ou de ruptures et souterrains. Il doit également permettre de récupérer les rails indispensables pour les remplacements à l'entretien.

Voici l'évolution de ces programmes en kilomètres. Nous rappelons que le programme normal est de 1.000 km pour la Voie et 1.000 km pour le ballast.

| | 1941 | 1942 | 1943 | |
|-------------------------------------|----------------------|----------------------|---------------------|-----------------|
| | Programme réalisé | Programme initial | Programme révisé | Prévi- sions |
| Renouvellements de voie | 390 | 1.000 | 490 | 500 |
| Renouvellements de ballast | 768 | 1.300 | 615 | 1.150 |

Nous montrerons, dans la section " révision pour travaux différés " que les programmes normaux de 1938 à 1943, qui s'élevaient au total à 11.450 km de voie et 10.780 km de ballast n'ont pu être exécutés qu'à concurrence de 4.851 km de voie et 5.435 km de ballast. L'arriéré atteint maintenant l'importance de trois programmes annuels normaux.

Les rails neufs figurent dans le programme de 1943 pour 450 km. La faiblesse des contingents de 1942 ne nous permet pas de prévisions plus optimistes, et si le niveau de ces contingents ne peut être relevé, nos derniers stocks seront épuisés.

La cession de la recoupe sera accélérée pour réaliser le plus possible de renouvellements en rails de remploi. Pour le ballast, des efforts sont faits pour redonner à nos carrières l'activité désirable, malgré les difficultés très grandes que nous rencontrons.

Nous verrons à propos de la provision pour travaux différés que le kilomètre de renouvellement de voie coûte en moyenne 331.700 fr. et que le renouvellement de ballast coûte, pour la même base, 124.800 fr.

Les livraisons d'appareils dont la fabrication avait subi un retard ces dernières années permettent d'envisager, pour 1943, un programme de grosses réparations de voies très voisin de celui d'une année normale.

De plus, l'entretien des voies de garage et de faisceaux nécessite un effort à cause du déperissement qui résulte actuellement du passage de machines lourdes et rigides. Les travaux utiles seront exécutés en tirant parti, au maximum, des matériaux usagés retirés des voies principales.

Quant aux grosses réparations des autres installations (y compris celles de signalisation et de sécurité) elles subissent des réductions massives qui peuvent être admises en raison de la priorité qui est donnée aux opérations d'entretien courant.

En ce qui concerne les travaux complémentaires imputés au compte d'exploitation, l'interdiction, par les autorités d'occupation de certains chantiers d'importance supérieure à 100.000 fr va toucher particulièrement les travaux sociaux pour lesquels un intérêt vital ne peut pas toujours être invoqué. Ces dépenses qui se sont élevées à 91 M.2 en 1941 et sont prévues pour 96 M.9 en 1942, ne figurent plus que pour 73 M.6 en 1943.

SECTION IV - PRIX ET CONSOMMATIONS

L'expérience de l'année 1942 montre qu'il est difficile de faire des prévisions de consommation précises; par suite des difficultés d'approvisionnement, bon nombre de travaux ont dû être arrêtés. Les consommations réelles ont donc généralement été inférieures aux prévisions initiales.

Les consommations que nous prévoyons pour 1943 correspondent aux parcours et aux programmes de travaux, réparations et entretien que, dans les circonstances actuelles, nous comptons faire au cours de l'année à venir.

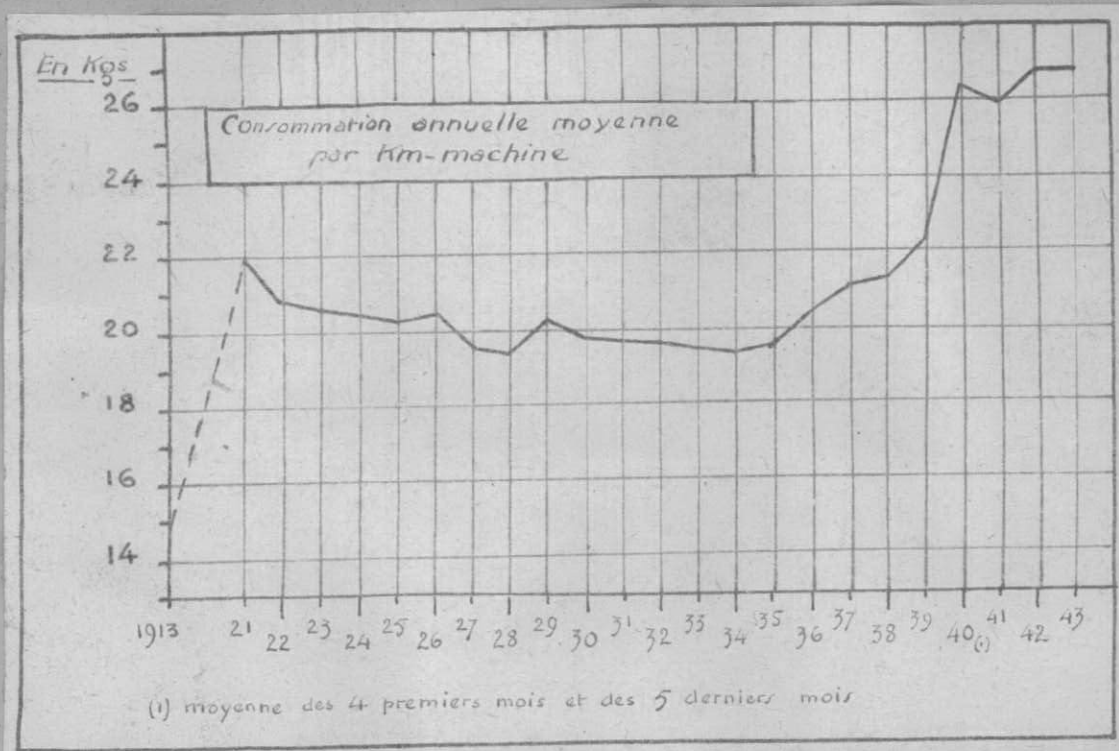
Nous examinerons successivement les principales consommations de la S.N.C.F. (combustibles, électricité, huiles, rails, traverses, etc...).

I - COMBUSTIBLESA - CHARBON -

Le tableau ci-dessous donne les consommations réelles (1938 à 1941), probable (1942) ou prévue (1943) et le prix moyen de la tonne.

| Années | Consommations réelles ou prévues | Prix moyen à la tonne |
|------------------|--|-----------------------------|
| 1938 | 8.835.000 ^T | 308 ^f |
| 1939 | 8.118.000 | 306 |
| 1940 | les renseignements sont insuffisants | |
| 1941 | 7.308.000 | 347 |
| Prévisions | | |
| 1942 | 7.330.000 | 373 |
| 1943 | 7.349.000 | 334 |

a) Consommations.



Comme le fait apparaître le graphique ci-dessus, la consommation moyenne au km-machine qui était d'environ 15 kg en 1913 a dépassé 21 kg en 1921 ce qui représente une majoration de plus de 30 %. Elle est restée sensiblement constante de 1921 à 1939, puis s'est élevée à nouveau d'une façon notable à partir de 1939.

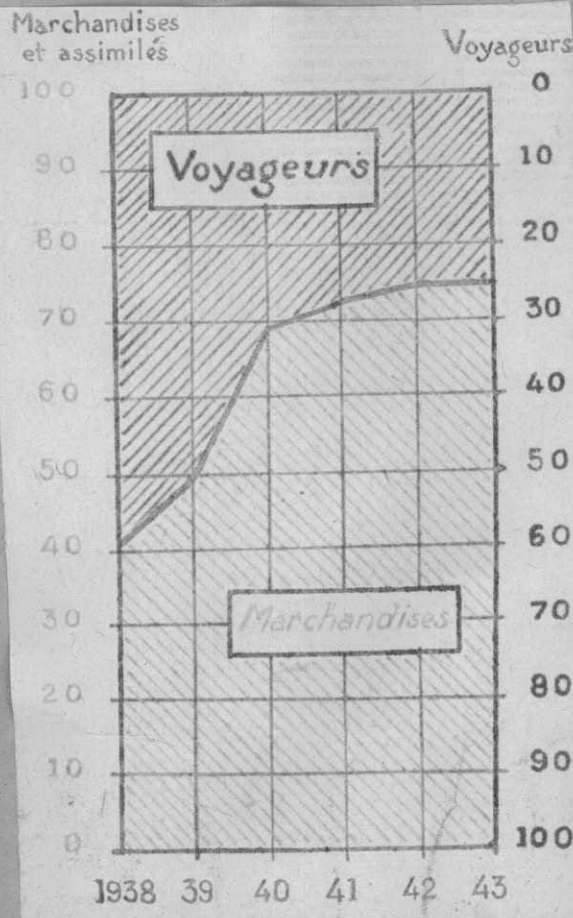
L'augmentation enregistrée en 1921 est due essentiellement à l'important accroissement du tonnage brut des trains.

Quant à la majoration de la consommation actuelle par rapport à celle de l'avant-guerre, elle résulte :

- de la mauvaise/qualité du combustible;
 - des difficultés du service et de la plus forte utilisation des machines grosses consommatrices de charbon par suite de la diminution du parc de machines,
 - et surtout
 - enfin, de l'augmentation des parcours des trains de marchandises par rapport aux parcours des trains de voyageurs
- (1).

(1) Une machine de train de marchandises consomme environ 50 % de plus qu'une machine de train de voyageurs.

Pourcentages moyens de km-trains
voyageurs et marchandises.



Le graphique ci-contre montre la réduction constante de la proportion des trains de voyageurs depuis 1938.

Actuellement, pour les 12 derniers mois connus (août 1941 à juillet 1942), la consommation kilowattétrique moyenne est de 26 kg. Pour 1942, par suite du départ progressif en Allemagne de nos meilleures machines, nous admettons que la consommation sera légèrement supérieure à celle de la période ci-dessus et s'élèvera à 26 kg 7. Pour l'exercice 1943, nous prévoyons une consommation égale.

D'autre part, la consommation aux 100 tonnes kilowattétriques brutes remarquées est beaucoup plus constante : elle présente même une certaine tendance à la

diminution. Remarquons que les consommations seraient d'ailleurs plus faibles pour les dernières années si le charbon était de meilleure qualité.

Consommation moyenne
par 100 Tks brutes

| | | |
|------|-------|-----|
| 1913 | ..... | 5,7 |
| 1937 | ..... | 6,5 |
| 1938 | ..... | 6,6 |
| 1939 | ..... | 6,3 |
| 1940 | ..... | 6,3 |
| 1941 | ..... | 6,4 |

...

Sur la base d'une consommation moyenne de 26 kg 7 au km-machine, la consommation totale de charbon relative aux 271 Mkm 3 de parcours des machines à vapeur prévus pour 1943 s'élève donc à 7.249.000 T.

Les consommations de charbon pour les besoins autres que ceux de la Traction s'élèvent à environ 150.000 T.

Le tableau ci-dessous donne la répartition des différentes sortes de charbon consommées au cours des derniers exercices, il met en valeur l'abaissement de la qualité moyenne du charbon consommé depuis 1940.

| " | Années | : | Briquettes | : | Criblés | : | Tout venant et menus | " |
|---|---------------|-------|------------|---|---------|---|----------------------|---|
| " | | : | | : | | : | | " |
| " | 1938 | ..... | 18,7 % | : | 31,6 % | : | 49,8 % | " |
| " | 1939 | ..... | 18,7 | : | 30,5 | : | 54,8 | " |
| " | 1940 | ..... | 22,1 | : | 18,2 | : | 50,7 | " |
| " | 1941 | ..... | 18,8 | : | 34,5 | : | 63,- | " |
| " | 1942 | ..... |  | : |  | : |  | " |
| " | (7 mois)..... | | 13,1 | : | 30,- | : | 55,9 | " |
| " | | : | | : | | : | | " |

b) Prix.

Le prix moyen de la tonne de charbon qui avait été évalué à 292 fr. lors de l'établissement du budget de 1942 s'est avéré un peu trop élevé (l'augmentation prévue n'ayant été que de 35 fr. au lieu de 45 frq et n'ayant eu lieu qu'à la date du 15 février au lieu du 1er janvier), il a donc été ramené à 275 fr. lors de la révision budgétaire de juillet 1942.

Actuellement, étant donné la mauvaise qualité du charbon fourni à la S.N.C.F., le prix a légèrement baissé et on peut l'évaluer à 275 fr.)

Pour tenir compte du fait que la subvention accordée par le Gouvernement aux houillères sera sans doute transformée dans le courant de l'année en une majoration des prix de vente, nous prévoyons que le prix de la tonne de charbon, pour cet exercice s'élèvera à 334 fr. La hausse serait alors de 21,5 % par rapport à 1942.

B - CARBURANTS.

Nous prévoyons pour les autorails une consommation de 1 M 900 litres de gasoil en 1943 contre 23 M 5 litres en 1938. Le prix actuel est de 7 fr 30 le litre, il était de 2fr 07 en 1938 .

1) En regard de la majoration escomptée, dont il est parlé ci-après, nous avons retenu... pour 1942 un prix moyen de 290.

II - MINERAL FLUORIDE UR

a) Consumption -

Depuis 1938, la consommation d'énergie électrique au km-machine n'a cessé de s'élever par suite de l'accroissement de la charge des trains et des modifications de la structure du trafic. Le tableau ci-dessous donne, depuis cette date et pour l'ensemble de la S.N.C.F., l'évolution de la consommation moyenne d'énergie électrique au km-machine.

| | | | |
|------|-------|-------|-----|
| | | kwh | |
| 1938 | ..... | 9.38 | |
| 1939 | ..... | 10.01 | |
| 1941 | ..... | 10.93 | |
| 1942 | ..... | 11.- | (1) |
| 1943 | ..... | 11.17 | (2) |

La consommation totale d'énergie électrique relative aux 68 Mkm S de parcours des machines électriques prévus pour 1943 (contre 68 Mkm prévus pour 1942 lors de la révision de juillet) se décompose comme suit :

| | 1942 | Prévisions | |
|-----------------|------------|------------|---|
| | Révision | pour | |
| | de juillet | 1943 | |
| | Mkwh | Mkwh | |
| Ouest | 151 | 145,7 | " |
| Sud-Ouest | 571 | 565,2 | " |
| Sud-Est | 24 | 31,6 | " |
| | | | " |
| | | | " |
| | 746 | 742,5 | " |

b) Prix -

Les prix du kwh prévus à la révision de juillet 1942 étaient ceux qui avaient été fixés, pour le 2ème trimestre de 1942. Une hausse du prix du courant électrique intervenue fin septembre et applicable en principe à compter du 1er juillet 1943 a eu pour effet de majorer de 0,06, le prix du kwh de la région Ouest et de 0,04 celui de la région Sud-Est.

Le prix du kwh de la région Sud-Ouest demeure inchangé, en effet, l'énergie consommée par cette région est presque en totalité produite par les Usines S.M.C.V.; la majoration officielle n'intervient donc pas; d'autre part, les majorations de salaires du personnel n'ont qu'une répercussion très secondaire sur nos prix de revient.

Dans l'ensemble, le prix moyen du kwh n'augmente que de 4,50 %.

Pour l'exercice 1943, nous adoptons les nouveaux prix suivants :

| | | |
|----|-----------------|------|
| ii | Ouest | 0,48 |
| | Sud-Ouest | 0,26 |
| | Sud-Est | 0,27 |

...

III - MATIERES SOUSCRIPTIONNES PAR LE SERVICE DU MATERIEL

Les principales consommations du Service du Matériel, en dehors des combustibles et de l'énergie électrique sont les suivantes :

Métaux ferreux
Métaux non ferreux
Huiles
Bois

Métaux ferreux.

La faiblesse des contingents alloués à la S.S.C.F. (environ 50 % de nos consommations pourtant réduites (1)) et l'allongement des délais de livraison des commandes (2) ont placé nos approvisionnements dans une situation très délicate.

Les prélèvements effectués sur nos stocks par suite du système de compensation des prestations faites aux autorités d'occupation ont encore accentué nos difficultés.

Les prix des matières ferreuses qui avaient subi une très importante majoration en décembre 1940, sont restés au même niveau depuis cette époque.

Le tableau ci-dessous donne pour quelques produits types la comparaison des prix actuels avec les prix de 1938.

| | | | | |
|--------------------------------|---|-------|----------|---------------------------|
| | : | : | depuis | 1 ^{er} de hausse |
| | : | 1928 | décembre | par rapport |
| | : | : | 1940 | à 1938 |
| | : | : | : | : |
| Blooms Thomas demi-produit.... | : | 1.322 | 1.313 | 97,- |
| Tôles fortes et moyennes..... | : | 1.478 | 1.307,5 | 98,7 |
| Tôles minces | : | 1.640 | 1.390,5 | 99,7 |
| Large plates Thomas | : | 1.365 | 1.486,5 | 96,- |
| Aciers à ressort | : | 1.734 | 1.393,6 | 90,- |

Certaines demandes de hausses de produits sidérurgiques sont actuellement soumises au Comité Central des Prix ou en cours d'homologation (hausse de 9,5 % pour les sabots de freins). Il nous a paru prématuré de faire état de ces indications pour le budget de 1945, nous en tiendrons compte éventuellement lors des révisions futures.

544

(1) - Notre consommation réduite est de l'ordre de 120.000 T.
(2) - Ces délais, qui étaient de l'ordre de 4 mois avant la guerre, varient actuellement entre 10 et 15 mois.

Métaux non ferreux -

La disparition complète de l'étain nous a contraint à étendre l'emploi des alliages à base de plomb. Le prix de ce métal n'a pas varié depuis 1940, il vaut actuellement 560 f 40 les 100 kgs contre 340 fr en 1938. Quant au cuivre, son emploi est réduit à 6.000 T. environ pour l'année, à titre d'indication, le prix de la plaque de foyer en cuivre rouge s'élève actuellement à 2.150 fr. les 100 kgs contre 1.310 fr. en 1938.

Huiles -

Le tableau ci-dessous indique, pour les différentes huiles de graissage, les prix et les quantités consommées en 1938 et en 1943.

| | 1938 | | 1943 | |
|---|---------|------------|---------|------------|
| | Consom- | Prix | Consom- | Prix |
| | nation | aux 100 kg | nation | aux 100 kg |
| | T | f | T | f |
| Huiles de mouvement (locomotives et wagons)..... | 17.590 | 320 | 6.960 | 850 |
| Huile cylindre à vapeur saturée | 910 | 270,5 | 250 | 1.090 |
| Huile cylindre à vapeur surchauffée | 4.610 | 417 | 1.330 | 1.295 |
| | 23.110 | | 8.540 | |

Actuellement, la consommation des huiles de mouvement et cylindre subit donc une réduction d'environ 63 % par rapport à 1938.

Il est évident que la diminution des parcours de trains, par rapport à 1938, est une des causes de cette réduction, mais celle-ci est due également et surtout aux mesures d'économies intensives commandées par la rareté de la matière. L'augmentation des prix par rapport à 1938 ressort, en moyenne, à près de 300 %, bien que la qualité actuelle des huiles ne corresponde pas à celle des consommations de 1938. Nous prévoyons pour 1943 une consommation du même ordre que celle de 1942.

....

Bois -

Nos stocks de bois sont dans une situation très grave : ils s'élevaient avant la guerre, à environ 300.000 m³ et sont maintenant pour ainsi dire inexistantes; la consommation actuelle peut être évaluée annuellement à 10.000 m³ dont 40.000 m³ de chêne et 50.000 m³ de sapin.

La dernière augmentation du prix des bois a eu lieu à la fin de 1941 (25 % environ sur les prix antérieurs).

Le tableau suivant donne le prix des principales espèces de bois en 1938, 1941 (avant la hausse) et 1942.

| | | Unités: | Juin 1938 | Janvier 1941 | Juillet 1942 | Augmentation % | |
|---------------------|----------------|---------|--------------|-----------------|-----------------|----------------|---------|
| | | | | | | 1942/38 | 1942/41 |
| Chêne en grume..... | m ³ | | 330 | 485 | 590 | 78,8 % | 21,6 % |
| Sapin -d°- | " | | 300 | 350 | 450 | 135, - % | 28,6 % |
| Pouplier-d°- | " | | 134 | 270 | 395 | 194,8 % | 46,3 % |
| Frêne -d°- | " | | 265 | 450 | 620 | 134 % | 37,8 % |

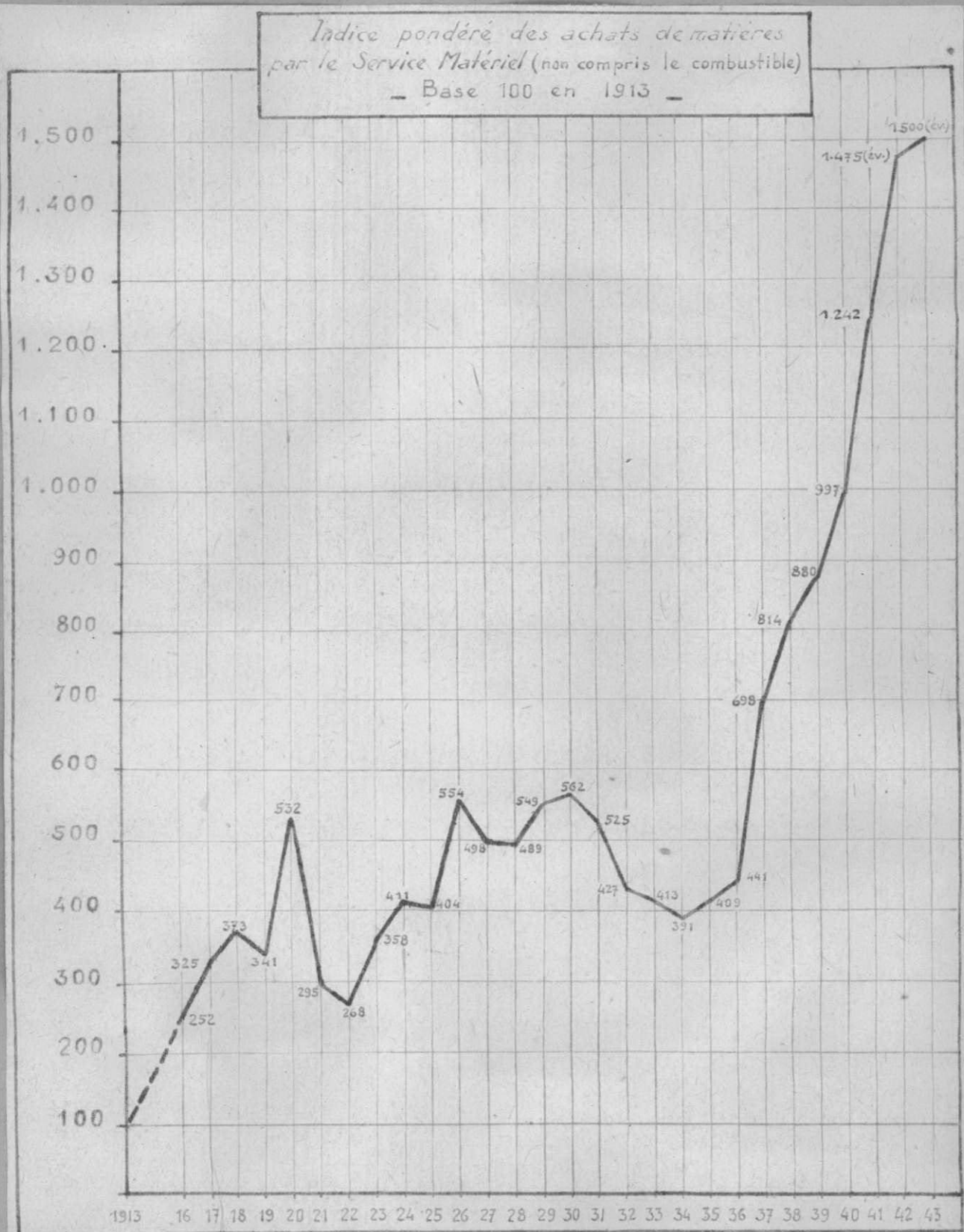
Le budget de 1942 a été établi sur la base des prix de 1942.

Indice du prix des matières M.T.

Compte tenu des prix actuellement pratiqués, l'indice pondéré des achats de matières par le Service du matériel (non compris le combustible) peut être évalué à 1.500 pour l'année 1942 (base 100 en 1913). Cet indice fait ressortir une hausse de 10 % sur les prix des matières consommées pendant le 1er semestre 1942.

...

Le graphique ci-dessous donne l'évolution de cet indice depuis 1913.



IV - MATIÈRES CONSOMMÉES PAR LE SERVICE DE LA VOIE.

a) Consommation.

Les consommations des principales matières en 1938, en 1942 (prévisions initiales et résultats probables) et en 1943 (prévisions) sont résumées dans le tableau suivant :

| Matières | 1938 | 1942 Prévisions initiales | 1942 Consommations probables | 1943 Prévisions |
|---|-------------------------|---------------------------------|------------------------------------|-------------------------|
| Rails neufs | 138.000 ^T | 108.000 ^T | 26.100 ^T | 88.000 ^T |
| Traverses neves (unités)..... | 4.800.000 | 5.500.000 | 5.500.000 | 2.800.000 |
| Ballest | 2.800.000 ^{m3} | 1.600.000 ^{m3} | 1.800.000 ^{m3} | 1.500.000 ^{m3} |
| Petit matériel (éclisses, tirefonds, etc)..... | 13.800 ^T | 10.800 ^T | 5.800 ^T | 6.800 ^T |
| Cuivre | " | 2.000 ^T | 1.300 ^T | 1.200 ^T |

En regard à la consommation probable de 1942, qui sera très réduite par rapport aux prévisions, les prévisions de 1943 peuvent paraître importantes, elles sont encore inférieures aux consommations correspondant à un programme normal. Pour les rails, par exemple, le chiffre de consommation est basé sur les commandes que nous permettaient les contingents de cette année et se correspond qu'à un renouvellement en rails neufs égal à 50% du programme normal.

b) Prix.

Les prix des principales matières sont donnés dans le tableau suivant :

| | Prix de 1938 | Prix de juillet 1941 | Prix de juillet 1942 | % de majoration des prix de juil- let 1942 par rapport à ceux de 1938 | % de juil. 1941 |
|---------------------------|--------------------|-------------------------------|-------------------------------|--|--------------------|
| Rails (la tonne)..... | 1.365,- | 2.591,- | 3.891,- | 89,8 % | " |
| Traverses (l'unité)..... | 92,75 | 65,- | 78,40 | 48,8 | 24,4 |
| Ballest (le m3)..... | 30,- | 48,30 | 49,60 | 65,3 | 2,7 |
| Éclisses (la tonne)..... | 1.807,- | 2.591,- | 2.591,- | 71,9 | " |
| Tirefonds (la tonne)..... | 2.400,- | 4.381,- | 4.580,- | 89,8 | 3,6 |
| Cuivre (les 100 kgs)..... | 1.240,- | 1.834,- | 1.944,- | 56,8 | 6,5 |

Comme il n'y a pas eu de majoration importante des prix des principales matières consommées par le Service de la Voie entre juillet 1941 et juillet 1943; ce sont les prix à cette dernière date qui ont servi à déterminer les dépenses de matières Voie pour le Budget de 1943.

SECTION V - PERSONNEL

Nous examinerons successivement les effectifs et les salaires

I - EFFECTIFS.

En période normale, les effectifs nécessaires pour un exercice donné sont déterminés en fonction des besoins du trafic et des circonstances économiques. La situation actuelle a rendu ces prévisions particulièrement délicates. Les résultats des huit premiers mois de 1943 montrent en effet que, par suite des difficultés rencontrées dans toutes les régions pour recruter la main-d'œuvre auxiliaire, les effectifs réels seront, en moyenne, vraisemblablement inférieurs d'environ 8.000 agents aux besoins normalement prévus. Nous espérons qu'en 1944 les possibilités de recrutement seront meilleures, mais il est quand même à craindre que les effectifs réels restent inférieurs aux effectifs nécessaires.

Nous sommes donc amenés, pour pallier cette pénurie de main-d'œuvre à ~~recourir~~ ^{favoriser} le recrutement au cadre permanent, en nous attachant des sujets de valeur susceptibles de nous assurer des cadres dans l'avenir et en puisant dans la main-d'œuvre auxiliaire les meilleurs éléments de plus en plus tentés de nous quitter en raison des hauts salaires qu'on peut leur offrir par ailleurs; ceux-ci ne resteront chez nous qu'avec la certitude de se faire une carrière.

D'autre part, le sort actuel de nos 18.000 agents encore retenus en Allemagne est trop incertain pour que nous puissions faire une prévision quelconque quant à leur date de retour. Nous avons établi notre budget en supposant qu'ils ne rentreraient qu'après le 1er janvier 1944; nous avons toutefois préparé une variante dans l'hypothèse d'un retour à la date moyenne du 1er juillet 1943.

Enfin, les départs de cheminots pour l'Allemagne (1), ~~et les~~ ~~se produisant~~, ne modifieraient en rien nos besoins; seule serait changée la répartition entre permanents et auxiliaires, l'effectif de ceux-ci augmentant: il nous faudrait, en effet, embaucher un nombre d'auxiliaires ^{environ égal} ~~à~~ ^{proportionnel} à celui des agents du cadre permanent.

Nous étudierons successivement les effectifs nécessaires à la S.N.C.F., ceux qu'exigent les sujétions actuelles et, enfin, les effectifs réels et les embauchages.

(1) Le nombre de départs envisagés actuellement est de 8.000.

A - Effectifs nécessaires.

Nos prévisions d'effectifs ont trait aux effectifs à tous comptes; elles sont établies en chiffres moyens à longueur d'année en fonction des oscillations saisonnières et de toutes les circonstances actuellement prévisibles.

Les effectifs nécessaires constituant des maxima que les Services ne doivent pas, en principe, dépasser. Ils ont été établis soigneusement, avec le souci de réaliser toutes les économies compatibles avec la bonne marche du service.

Les résultats auxquels nous aboutissons nous conduisant à prévoir, pour 1943, un effectif moyen de 413.209 agents, en augmentation de 477 unités par rapport aux prévisions de besoins rectifiées du 1er juillet 1942 (412.732 agents) (1).

Mais Cette augmentation est purement apparente car elle comprend pour 339 agents le rattachement à partir du 1er janvier 1943 des services des titres des Compagnies.

Nous avons donc fait une diminution de 362 agents provenant des causes principales suivantes :

Augmentation des travaux par les Allemands.... + 1.705

Solde net des causes diverses d'économies et de

travaux supplémentaires, y compris parmi ces derniers 1.300 agents du fait des mesures nécessaires

pour améliorer le rendement des machines - 2.067

Ce chiffre représente le résultat net de nos efforts d'économies: il se serait élevé à plus de 1.300 si nous avions gardé les 1.100 machines livrées à la Reichsbahn depuis juin 1942.

Il est probable d'ailleurs que nous ne pourrions pas, comme en 1942, trouver toute la main-d'œuvre nécessaire pour réaliser notre programme de travaux : dans les Services de la Voie et de la Traction notamment des en moins sont à craindre et l'écart peut encore être important entre les prévisions et la réalité.

On peut évaluer a priori à 3.000 unités (2.000 pour la Traction, 1.000 pour la Voie) les effectifs ainsi temporairement inutilisés, mais qui seront repris immédiatement, si les subventions le permettent. Il n'en résulte d'ailleurs pas d'économies du budget car la dépense ira à la "provision pour travaux différés".

(1) La révision budgétaire de juillet indiquait pour 1942 un effectif moyen nécessaire de 411.672 et non pas 412.732 ainsi que nous l'avons dit ci-dessus, mais c'est ce dernier chiffre qui est celui des besoins réels, comparable au chiffre de 413.209. La différence, soit 1.537 (412.732 - 411.672) correspondait au déficit résultant des difficultés d'embauchage des auxiliaires.

non comme résultat

Le tableau suivant donne la décomposition de ces effectifs par grands Services :

| | : Révision : Prévvisions: | |
|--------------------------------|------------------------------------|---|
| | : budgétaire : pour : Variations " | |
| | : du 1/7/43 : 1943 : : | |
| | : (1) : : | |
| Administration Générale | 6.334 ^{SE} : | 7.353 ^{SE} : - 803 ^{SE} " |
| Exploitation..... | 133.535 : | 132.802 : - 716 " |
| Traction | 147.874 : | 148.744 : + 870 " |
| Voie | 101.400 : | 100.830 : - 570 " |
| Services médicaux et sociaux.. | 1.073 : | 1.126 : + 54 " |
| Economats | 3.007 : | 3.341 : + 34 " |
| Ensemble | 413.732 ^{SE} : | 413.209 ^{SE} : + 477 ^{SE} " |

Nous donnons ci-dessous les motifs de variation d'effectifs des Services. On peut les résumer comme suit :

- Mis à part les Services Financiers, réduction des effectifs de l'Administration Générale,
- Réduction des effectifs de l'Exploitation,
- Augmentation des effectifs de la traction par suite des mesures prises pour améliorer le rendement des machines, et en raison de l'accroissement du nombre des réparations pour le compte de la Reichsbahn.
- Réduction enfin des effectifs de la Voie.

Au total, les effectifs des 3 grands Services M, T, V, diminuent de 413 unités.

a) Administration Générale.

L'augmentation de 803 agents se décompose comme suit :

| | |
|--|-------|
| Rattachement des Services des Vitres des Compagnies.. | + 339 |
| Economie résultant de ce rattachement..... | - 60 |
| Augmentations diverses des Services Financiers (vérification intégrale des taxations de charges complètes; augmentation des travaux de vérification dus à l'accroissement des expéditions de détail et du trafic voyageurs)..... | + 43 |
| Economies diverses sur les autres Services de l'Administration Générale | - 17 |
| | + 803 |

Cette augmentation tient donc essentiellement au rattachement aux Services Financiers des Services des Vitres des Compagnies. La S.M.C.F. ne supportera d'ailleurs pas, de ce fait, une dépense supplémentaire puisque le montant des traitements et salaires de ces agents était déjà incorporé dans le montant de nos charges et pour la plus grande part, dans le montant des charges de grand équilibre. Cette opération se traduit, dès 1943, ainsi que nous venons de l'indiquer, par une économie qui est de l'ordre d'une soixantaine d'agents. Cette économie sera d'ailleurs plus forte en 1944, quand la période de mise en route sera terminée.

(1) Même remarque qu'au bas de la page 34.

b) Exploitation.

Les effectifs de l'Exploitation se décomposent comme suit :

| | Révision budgétaire du 1/7/42 (1) | Prévisions pour 1943 | Variations |
|-----------------------------|--|----------------------------|---------------------|
| Services régionaux | 152.875 ^{ag} | 152.160 ^{ag} | - 715 ^{ag} |
| Service Central M | 175 | 175 | " |
| Service Commercial | 334 | 338 | + 4 |
| Directions régionales | 141 | 136 | - 5 |
| | 153.525 ^{ag} | 152.809 ^{ag} | - 716 ^{ag} |

Nous prévoyons pour les Services régionaux de l'Exploitation un effectif nécessaire de 152.160 agents; vis-à-vis des besoins de 1942, nous devons tenir compte des variations suivantes :

| | |
|---|---------------------|
| Mesures prises pour utiliser au maximum le matériel (modification d'amplitude dans les garages) | + 300 ^{ag} |
| Renforcement du service général de surveillance (lutte contre les vols) et des effectifs des services de litige | + 400 |
| Accroissement du trafic des petits colis et des prestations aux autorités allemandes | + 1.200 |
| Baisse du trafic et mesures d'économies | - 2.615 |
| | - 715 ^{ag} |

c) Traction.

Les effectifs des services de la Traction se décomposent comme l'indique le tableau ci-dessous :

| | Révision budgétaire du 1/7/42 (1) | Prévisions pour 1943 | Variations |
|--------------------------|--|----------------------------|---------------------|
| Services régionaux | 147.590 ^{ag} | 148.560 ^{ag} | + 970 ^{ag} |
| Service Central T | 184 | 184 | " |
| | 147.774 ^{ag} | 148.744 ^{ag} | + 970 ^{ag} |

(1) Effectif nécessaire, compte non tenu des déficits par suite d'impossibilité d'embauchage.

Nous avons donc fait une diminution de 362 agents provenant des causes principales suivantes:

| | |
|---|---------|
| Augmentation des travaux pour les Allemands... | + 1.705 |
| Equipes nécessaires à l'amélioration du rendement des machines..... | + 1.300 |
| Solde net des causes diverses d'économies et des augmentations nécessitées par des travaux supplémentaires..... | - 3.367 |

Ce dernier chiffre représente bien le résultat des économies auxquelles nous serions arrivés si nous avions gardé les 1100 machines livrées à la Reichsbahn depuis juin 1942.

Il est probable d'ailleurs que nous ne pourrons pas, comme en 1942, trouver toute la main-d'oeuvre nécessaire pour réaliser notre programme de travaux: dans les Services de la Voie et de la Traction notamment, des en-moins sont à craindre et l'écart peut encore être important entre les prévisions et la réalité.

On peut évaluer à priori à 5.000 unités (2.000 pour la Traction, 3.000 pour la Voie) les autorisations d'embauchages ainsi temporairement inutilisées, mais ces embauchages seront immédiatement repris, si les circonstances le permettent. Il en résultera d'ailleurs pas d'économies au budget, car la dépense correspondante irait à la "provision pour travaux différés".

-
- (1) - La révision budgétaire de juillet indiquait pour 1942 un effectif moyen nécessaire de 411.079 et non pas 412.732, mais c'est ce dernier chiffre qui est celui des besoins réels, comparable aux chiffres de 413.209. La différence, soit 1.653 (412.732 - 411.079) correspondait au déficit prévu comme résultat des difficultés d'embauchage des auxiliaires.

Nous avons donc fait une diminution de 332 agents provenant des causes principales suivantes:

| | |
|---|---------|
| Augmentation des travaux pour les Allemands... | + 1.700 |
| Equipes nécessaires à l'amélioration du rendement des machines..... | + 1.300 |
| Solde net des causes diverses d'économies et des augmentations nécessitées par des travaux supplémentaires..... | - 3.367 |

Ce dernier chiffre représente bien le résultat des économies auxquelles nous serions arrivés si nous avions gardé les 1100 machines livrées à la Reichsbahn depuis juin 1942.

Il est probable d'ailleurs que nous ne pourrions pas, comme en 1942, trouver toute la main-d'œuvre nécessaire pour réaliser notre programme de travaux: dans les Services de la Voie et de la Traction notamment, des en-moins sont à craindre et l'écart peut encore être important entre les prévisions et la réalité.

On peut évaluer a priori à 5.000 unités (2.000 pour la Traction, 3.000 pour la Voie) les autorisations d'embauchages ainsi temporairement inutilisées, mais ces embauchages seront immédiatement repris, si les circonstances le permettent. Il n'en résultera d'ailleurs pas d'économies au budget, car la dépense correspondante irait à la "provision pour travaux différés".

-
- (1) - La revision budgétaire de juillet indiquait pour 1942 un effectif moyen nécessaire de 411.079 et non pas 412.732, mais c'est ce dernier chiffre qui est celui des besoins réels, comparable aux chiffres de 413.209. La différence, soit 1.652 (412.732 - 411.079) correspondait au déficit prévu comme résultat des difficultés d'embauchage des auxiliaires.

Le tableau suivant donne la décomposition de ces effectifs par grands Services :

| | Révision : budgétaire : du 1/7/42 : (1) | Prévisions : pour 1943 | Variations | |
|------------------------------|--|------------------------------|------------|-----|
| | ag. | ag. | | ag. |
| Administration Générale..... | 6.654: | 7.659 : | + 805 | " |
| Exploitation..... | 153.525: | 152.809 : | - 716 | " |
| Traction..... | 147.874: | 148.744 : | + 870 | " |
| Voie..... | 101.400: | 100.830 : | - 570 | " |
| Services médicaux et sociaux | 1.072: | 1.126 : | + 54 | " |
| Economats..... | 2.007: | 2.041 : | + 34 | " |
| Ensemble..... | 412.732: | 413.209 : | + 477 | " |

Nous donnons ci-dessous les motifs de variation d'effectifs des Services. On peut les résumer comme suit :

Mis à part les Services Financiers, réduction des effectifs de l'Administration Générale,

Réduction des effectifs de l'Exploitation,

Augmentation des effectifs de la Traction par suite des mesures prises pour améliorer le rendement des machines, et en raison de l'accroissement du nombre des réparations pour le compte de la Reichsbahn,

Réduction enfin des effectifs de la Voie.

Au total, les effectifs des 3 grands Services M, T, V, diminuent de 416 unités.

a) Administration Générale.

L'augmentation de 805 agents se décompose comme suit :

| | |
|--|-------|
| Rattachement des Services des Titres des Compagnies... | + 839 |
| Economie résultant de ce rattachement..... | - 60 |
| Augmentations diverses des Services Financiers (vérification intégrale des taxations de charges complètes; augmentation des travaux de vérification dus à l'accroissement des expéditions de détail et du trafic voyageurs)..... | + 43 |
| Economies diverses sur les autres Services de l'Administration Générale..... | - 17 |
| | + 805 |

Cette augmentation tient donc essentiellement au rattachement aux Services Financiers des Services des Titres des Compagnies. La S.N.C.F. ne supportera d'ailleurs pas, de ce fait, une dépense supplémentaire puisque le montant des traitements et salaires de ces agents était déjà incorporé dans le montant de nos charges et pour la plus grande part, dans le montant des charges de grand équilibre. Cette opération se traduit, dès 1943, ainsi que nous venons de l'indiquer, par une économie qui est de l'ordre d'une soixantaine d'agents. Cette économie sera d'ailleurs plus forte en 1944, quand la période de mise en route sera terminée.

(1) Même remarque qu'au bas de la page 34.

b) Exploitation.

Les effectifs de l'Exploitation se décomposent comme suit :

| | : Révision : | Prévisions : | |
|----------------------------|------------------------|------------------------|----------------------|
| | : budgétaire : | pour : | : Variations : |
| | : du 1/7/42 : | 1943 : | |
| | : (1) : | | |
| | ag. : | ag. : | ag. : |
| Services régionaux..... | 152.875 | 152.160 | - 715 |
| Service Central M..... | 175 | 175 | " |
| Service Commercial..... | 334 | 338 | + 4 |
| Directions régionales..... | 141 | 136 | - 5 |
| | 153.525 ^{ag.} | 152.809 ^{ag.} | - 716 ^{ag.} |

Nous prévoyons pour les Services régionaux de l'Exploitation un effectif nécessaire de 152.160 agents; vis-à-vis des besoins de 1942, nous devons tenir compte des variations suivantes :

| | |
|--|----------------------|
| Mesures prises pour utiliser au maximum le matériel (modification d'amplitude dans les gares)..... | + 300 |
| Renforcement du service général de surveillance (lutte contre les vols) et des effectifs des services de litige..... | + 400 |
| Accroissement du trafic des petits colis et des prestations aux autorités allemandes..... | + 1.200 |
| Baisse du trafic et mesures d'économies..... | - 2.615 |
| | - 715 ^{ag.} |

c) Traction.

Les effectifs des Services de la Traction se décomposent comme l'indique le tableau ci-dessous :

| | " Revision : | Prévisions : | |
|-------------------------|------------------------|------------------------|----------------------|
| | " budgétaire : | pour : | : Variations : |
| | " du 1/7/42 : | 1943 : | |
| | " (1) : | | |
| | ag. : | ag. : | ag. : |
| Services régionaux..... | 147.690 | 148.560 | + 870 |
| Service Central T..... | 184 | 184 | " |
| | 147.874 ^{ag.} | 148.744 ^{ag.} | + 870 ^{ag.} |

(1) Effectif nécessaire, compte non tenu des déficits par suite d'impossibilité d'embauchage.

Les motifs de variation vis-à-vis des effectifs de 1942 sont les suivants :

| | | |
|---|---|------------------|
| Conséquences des mesures prises pour améliorer l'utilisation des machines | + | 800 |
| Augmentation des travaux et réparations pour la Reichsbahn..... | + | 1 110 |
| Augmentation des travaux d'entretien des wagons du parc S.N.C.F. (compensée en partie par une réduction des travaux de réparations des voitures)..... | + | 235 |
| Achèvement de l'entretien supplémentaire consécutif à l'arriéré des G.R. et résultat de diverses mesures de réorganisation et simplifications | - | 1 275 |
| | | 1 600 |
| | + | 870 |

d) Voie.

Les effectifs prévus se décomposent comme suit :

| | : Révision : | Prévisions : | |
|--------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| | : budgétaire : | pour : | Variations " |
| | : du 1/7/42 : | 1943 : | " |
| Services régionaux | 101.163 ^{ag} | 100.634 ^{ag} | - 529 ^{ag} " |
| Service Central V | 237 | 196 | - 41 " |
| | 101.400 ^{ag} | 100.830 ^{ag} | - 570 ^{ag} " |

Cette variation tient aux causes suivantes :

| | | |
|--|---|-------|
| Conséquences des mesures prises pour améliorer le rendement des machines | + | 200 |
| Intensification des tournées de surveillance | + | 550 |
| Travaux supplémentaires consécutifs au retard apporté dans l'entretien | + | 300 |
| Achèvement de la reconstruction..... | - | 600 |
| Mesures diverses, réorganisations et économies..... | - | 920 |
| | | - 570 |

e) Services médicaux et sociaux.

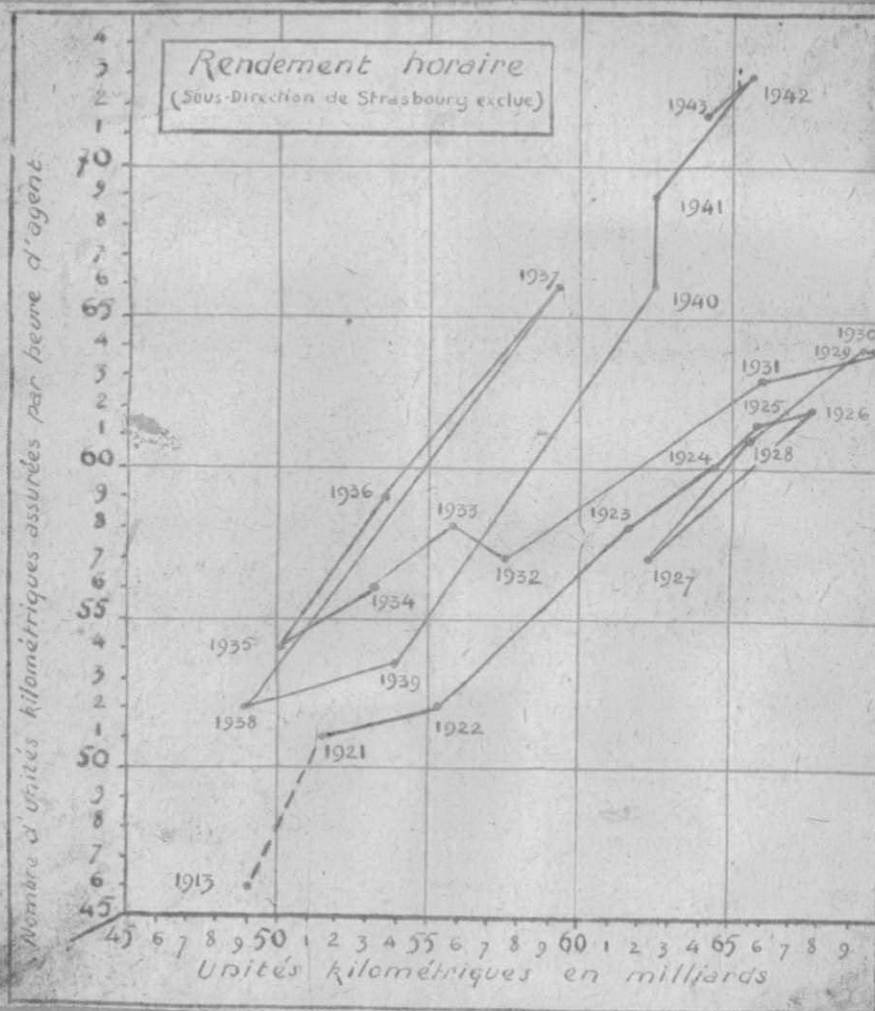
L'accroissement est de 54 agents. Il est motivé, pour la plus grande part, par la création du sanatorium de la Ravoire (région Sud-Est) qui nécessite 20 agents à longueur d'année et par l'extension du Service psychotechnique (région Nord) pour lequel il faut 8 agents supplémentaires. Les autres augmentations sont dues aux besoins croissants d'assistantes sociales, de bibliothécaires, de jardinières d'enfants, de moniteurs d'éducation physique, etc...

Je ferai procéder à une étude d'ensemble des effectifs de ces services à l'occasion de la mise en vigueur de la Charte sociale; les accroissements d'effectifs indiqués ci-dessus ne se traduisent ^{en principe} que par des embauchages d'auxiliaires, car la situation évoluera sans aucun doute lorsque les hostilités seront terminées.

f) Economats.

L'augmentation de 34 agents est due principalement à l'extension de l'éconamat Sud-Ouest pour lequel on prévoit la création de 13 centres nouveaux à Aurillac, Bourges, Castres, Chateauroux, Etampes, Montauban, Mont-de-Marsan, Pau, Perpignan, Poitiers, Ussel, St-Sulpice-Laurière et Severac-le-Chateau. Nous rappelons d'ailleurs que les salaires de ces agents sont repris sur les prix de vente des denrées et que, par suite, la S.N.C.F. n'en a plus la charge.

g) Rendement moyen horaire des agents en service.



Le rendement moyen horaire par agent a été établi en fonction de nos prévisions de trafic et en déduisant, de l'effectif moyen des besoins, les agents malades ou blessés et ceux qui sont nécessaires pour les travaux et réparations demandés par les autorités occupantes.

Le calcul conduit pour 1943 à un rendement horaire de 72,5 unités de trafic.

Le graphique ci-contre montre que ce rendement est inférieur à celui de 1942 ce qui est normal puisque nous estimons que le trafic de 1943 sera en baisse par rapport à 1942, nous noterons cependant que, malgré les difficultés actuelles

et la sous-alimentation de nos agents, le rendement de 1943 est très supérieur à celui de 1938.

h) Entreprises privées.

Les effectifs nécessaires déterminés ci-dessus tiennent compte du fait qu'une partie de nos travaux sont confiés à des entreprises privées.

Les difficultés économiques sont, très souvent, encore plus lourdes pour ces entreprises que pour nous-mêmes, aussi

Les difficultés économiques sont, très souvent, encore plus lourdes pour ces entreprises que pour nous-mêmes, aussi nous trouvons-nous dans l'obligation de leur venir en aide. Pour cette raison, il se pourrait que nous ayons au cours de l'année à majorer quelque peu nos provisions actuelles.

A titre d'indication, nous donnons ci-dessous le nombre d'agents d'entreprises travaillant pour la S.N.C.F.:

| | |
|-------------------|--------|
| Exploitation..... | 4.800 |
| Traction..... | 13.000 |
| Voie..... | 9.400 |
| Ensemble..... | 27.200 |

Ces chiffres ne comprennent pas les ouvriers occupés à des travaux neufs de voie ou de matériel.

B - Influence des sujétions actuelles sur les effectifs.

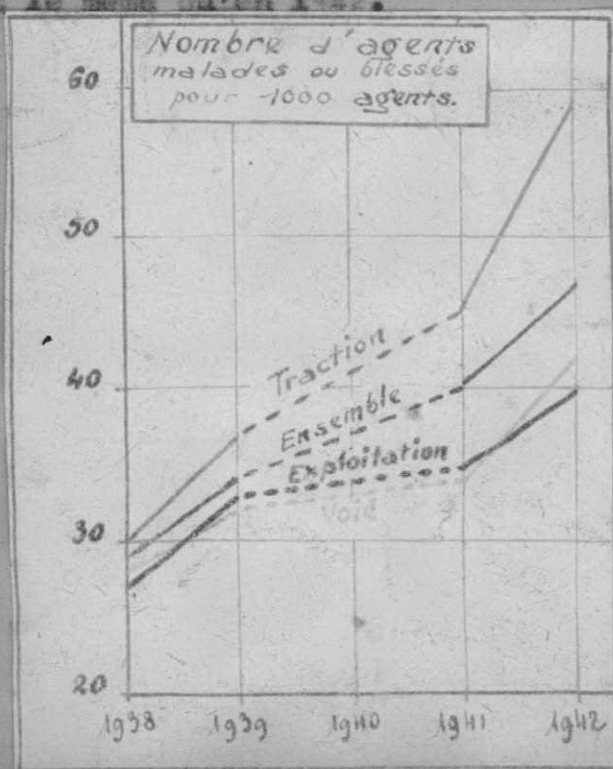
Le nombre d'agents nécessaires pour l'exercice 1943 (413.209) est nettement supérieur à ce qu'il serait dans les conditions normales avec les mêmes hypothèses de trafic et de réglementation du travail.

Les sujétions dues à l'occupation et aux conditions économiques se traduisent en effet ^{en 1942} par un besoin de l'ordre de 40.000 agents qui peut être réparti entre les chefs suivants, sans qu'il faille d'ailleurs attacher à ces chiffres un caractère de rigueur qu'ils ne peuvent avoir:

| | |
|---|-------------|
| - Travaux pour les autorités d'occupation..... | 12.300 agts |
| - Affaiblissement de l'état sanitaire..... | 7.400 |
| - Baisse de rendement due aux difficultés du service... | 6.900 |
| - Récupération des matières à charges supplémentaires dues au retard du renouvellement..... | 6.000 |
| - Bénéficialisation des machines..... | 2.000 |
| - Mesures prises pour améliorer le rendement ^{des machines} | 1.300 |
| - Conséquence de la défense passive..... | 3.100 |

Ces besoins sont supérieurs de 3.400 unités environ à ceux que nous avons eus en 1941. Pour 1943, nous admettrons qu'ils resteraient au même niveau qu'en 1942.

Notamment, nous avons supposé que l'état sanitaire des agents resterait le même qu'en 1942.



Il nous paraît intéressant de compléter ^{actuellement} l'examen des sujétions par un aperçu de l'état sanitaire du personnel.

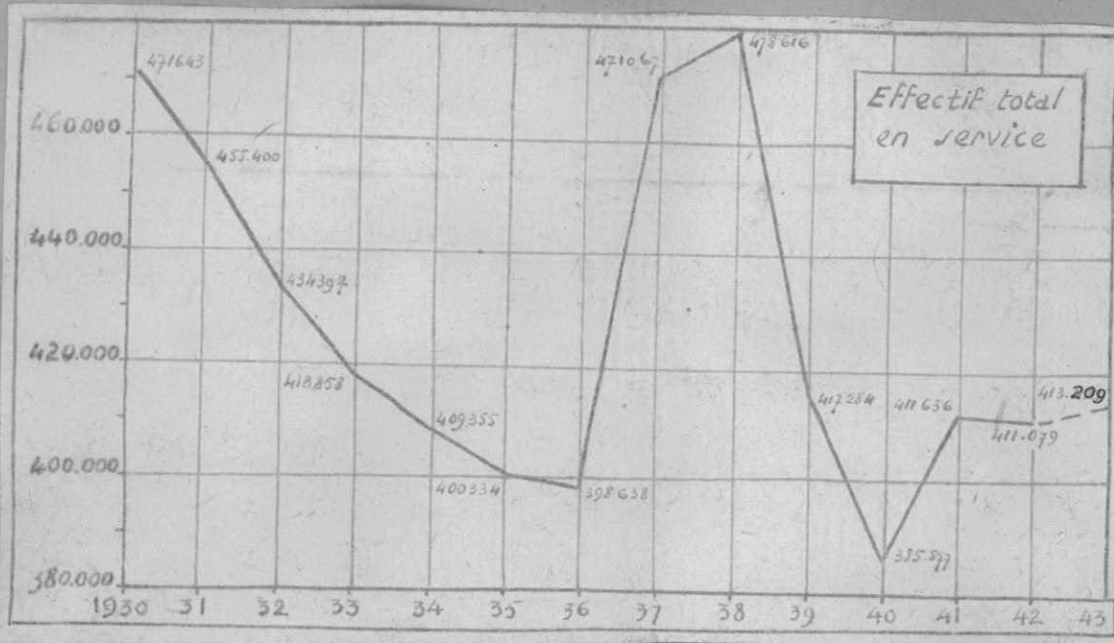
Le graphique ci-contre donne, par grands Services, l'évolution de cet état.

Par rapport à 1938, l'accroissement, pour 1.000 agents du nombre des agents malades ou blessés a été le suivant :

| | |
|-------------------|------|
| Exploitation..... | 13 % |
| Traction..... | 28 % |
| Voie..... | 14 % |

c) Effectifs en service ou réels - Embauchages.

Le graphique ci-dessous donne l'évolution des effectifs annuels moyens depuis 1930 jusqu'à 1941 ainsi que les effectifs moyens de 1942 tels qu'ils étaient prévus à la révision de juillet dernier et les propositions d'effectifs que nous faisons pour 1943.



Les effectifs de 1937 et de 1938 ont été très élevés par suite de l'application de la semaine de 40 heures. Les effectifs de 1941, 1942 et 1943 sont gonflés par suite des sujétions inhérentes à la situation actuelle. Les agents encore mobilisés ou prisonniers ne sont pas compris dans ces effectifs.

Le graphique ci-dessous donne l'évolution de leur effectif depuis la fin 1939.

a) Agents du cadre permanent

Dans l'état actuel des choses il semble qu'à fin 1942, l'effectif des agents du cadre permanent de la S.N.C.F. non compris les agents prisonniers mais y compris les apprentis et les permanents des Services des Titres des Compagnies doive être de l'ordre de 365.700.

Pour déterminer l'effectif du cadre permanent à fin 1943, nous tiendrons compte des départs et des embauchages.

1°- les départs (retraites, réformes, décès, démissions, radiations, révocations et licenciements) envisagés au cours de 1943 paraissent devoir s'élever à 13.600.

Les difficultés économiques sont, très souvent, encore plus lourdes pour ces entreprises que pour nous-mêmes, aussi nous trouvons-nous dans l'obligation de leur venir en aide. Pour cette raison, il se pourrait que nous ayons au cours de l'année à majorer quelque peu nos prévisions actuelles.

A titre d'indication, nous donnons ci-dessous le nombre d'agents d'entreprises travaillant pour la S.N.C.F. :

| | |
|--------------------|--------|
| Exploitation | 4.800 |
| Traction | 13.000 |
| Voie | 9.400 |

Ensemble .. 27.200

Ces chiffres ne comprennent pas les ouvriers occupés à des travaux neufs de voie ou de matériel.

B - Influence des sujétions actuelles sur les effectifs.

Le nombre d'agents nécessaires pour l'exercice 1943 (413.809) est nettement supérieur à ce qu'il serait dans les conditions normales avec les mêmes hypothèses de trafic et de réglementation du travail.

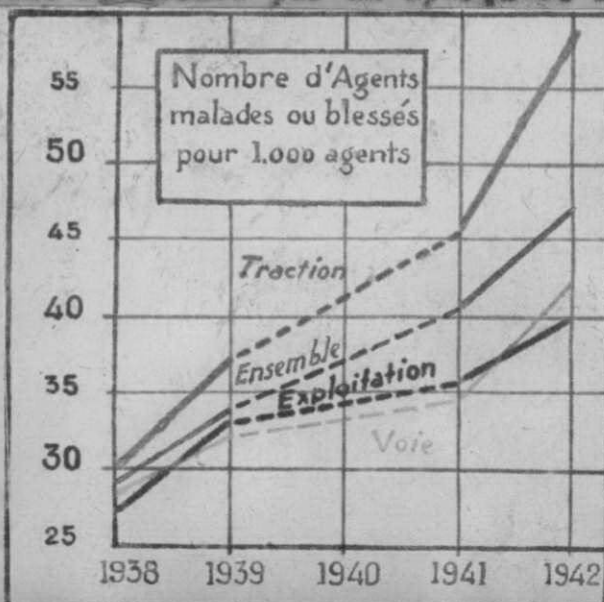
Les sujétions dues à l'occupation et aux conditions économiques se traduisent en effet en 1943 par un besoin de l'ordre de 40.000 agents, pour les raisons suivantes :

| | |
|---|----------------------|
| - Travaux pour les autorités d'occupation..... | 12.355 ²⁸ |
| - Affaiblissement de l'état sanitaire | 7.400 |
| - Baisse de rendement due aux difficultés du service.. | 6.500 |
| - Récupération des matières et charges supplémentaires dues au retard du renouvellement | 6.000 |
| - Banalisation des machines et usages prises pour en améliorer le rendement | 3.300 |
| - Conséquences de la défense passive | 3.100 |

Ces besoins sont supérieurs de 3.000 unités environ à ceux que nous avons eus en 1941. Pour 1943, nous admettons qu'ils resteraient au même niveau qu'en 1943.

Notamment, nous avons supposé que l'état sanitaire des agents resterait le même qu'en 1943.

Il nous paraît intéressant de compléter l'examen des sujétions actuelles par un aperçu de l'état sanitaire du personnel.



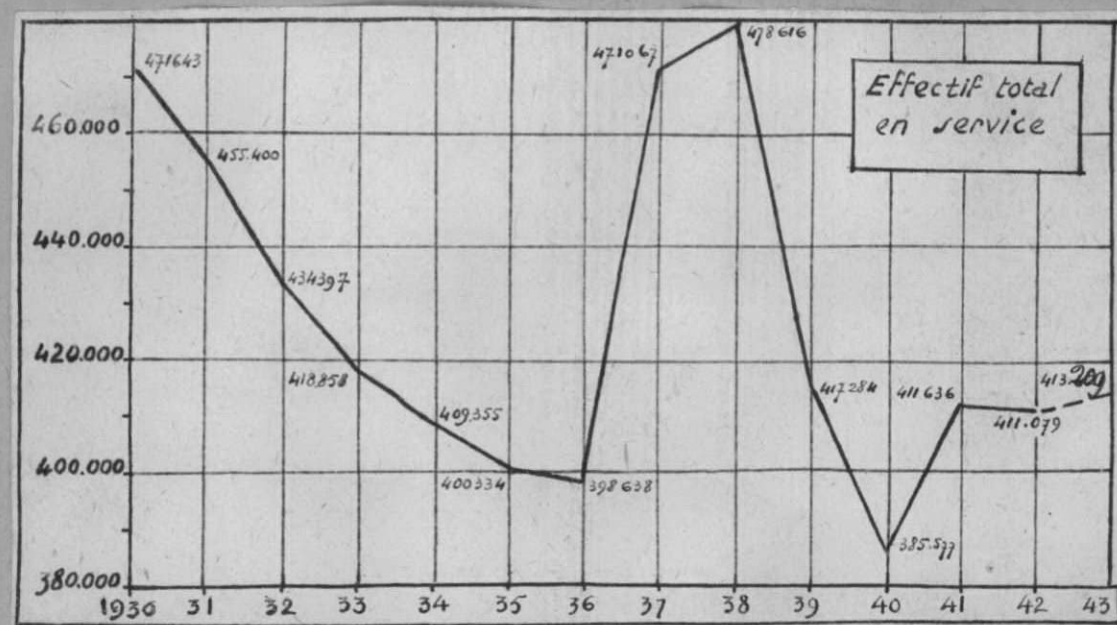
Le graphique ci-contre donne, par grands services, l'évolution de cet état.

Par rapport à 1938, l'accroissement, pour 1.000 agents du nombre des agents malades ou blessés a été le suivant :

| | |
|--------------------|--------|
| Exploitation | 130/00 |
| Traction | 290/00 |
| Voie | 140/00 |

9) Effectifs en service ou réels - Embauchage.

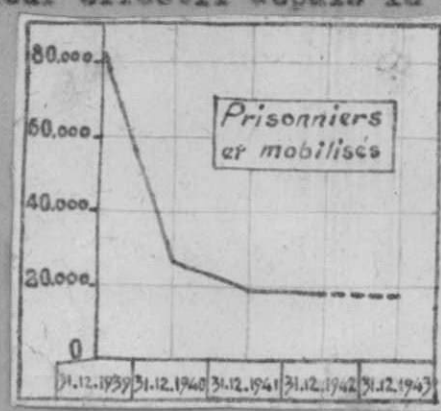
Le graphique ci-dessous donne l'évolution des effectifs annuels moyens depuis 1930 jusqu'à 1941 ainsi que les effectifs moyens de 1942



tels qu'ils étaient prévus à la révision de juillet dernier et les propositions d'effectifs que nous faisons pour 1943.

Les effectifs de 1937 et de 1938 ont été très élevés par suite des sujétions inhérentes à la situation actuelle. Les agents encore mobilisés ou prisonniers ne sont pas compris

dans ces effectifs. Le graphique ci-dessous donne l'évolution de leur effectif depuis la fin 1939.



a) Agents du cadre permanent

Dans l'état actuel des choses, il semble qu'à fin 1943, l'effectif des agents du cadre permanent de la S.N.C.F. non compris les agents prisonniers mais y compris les apprentis et les permanents des Services des Titres des Compagnies, doive être de l'ordre de 365.700.

Pour déterminer l'effectif du cadre permanent à fin 1943, nous tiendrons compte des départs et des embauchages.

1°- les départs (retraites, réformes, décès, démissions, radiations, révocations et licenciements) envisagés au cours de 1943 paraissent devoir s'élever à 13.600.

365.700
13.600

Le nombre des départs en retraite a baissé encore en 1942 par suite des mesures prises pour retenir les agents en service au-delà de la limite d'âge normale. Nous pensons qu'en 1943, les départs en retraite seront du même ordre de grandeur qu'en 1942.

Les réformes, par contre, se maintiennent à un niveau relativement élevé, c'est la raison du maintien des agents au-delà de la limite d'âge; il en sera de même sans doute en 1943.

Les révocations ont augmenté en 1941 et surtout en 1942 dans des proportions importantes: c'est là la conséquence des vols; il ne faut pas malheureusement s'attendre à une grosse réduction en 1943.

Les décès, contrairement à ce qu'on aurait pu penser étant donné l'aggravation de l'état sanitaire signalée plus haut, sont en régression sur 1941. Pour le Service de la Voie, la proportion des décès pour 1.000 agents en service est en 1942 même égale à ce qu'elle était en 1938. Nous admettons qu'en 1943 ce niveau se maintiendra. Mais nous constatons malheureusement une augmentation du nombre des tués en raison de faits de guerre.

Les suspensions ou incarcérés sont en très grosse augmentation, par suite des arrestations diverses opérées par le Gouvernement ou à la demande des autorités d'occupation.

2°) Nous prévoyons pour 1943 un embauchage de plus de 11.500 agents (1); le tableau ci-dessous donne la comparaison des résultats de 1941 avec les autorisations données pour 1942 et les propositions pour 1943.

| | Résultats de 1941 | Autori- sations de 1942 | Proposi- tions pour 1943 | Rapport des embauchages prévus pour 1943 aux départs de la même année |
|-----------------------|-------------------------|----------------------------------|-----------------------------------|--|
| | ag. | ag. | ag. | |
| Administration Gle... | 26 | 18 | 40 | 27% |
| Exploitation | 954 | 4.644 | 5.800 | 87% |
| Traction | 1.322 | 3.598 | 3.685 | 74% |
| Voie | 895 | 2.540 | 2.100 | 110% |
| | 3.308 | 10.800 | 11.534 | 85 % |

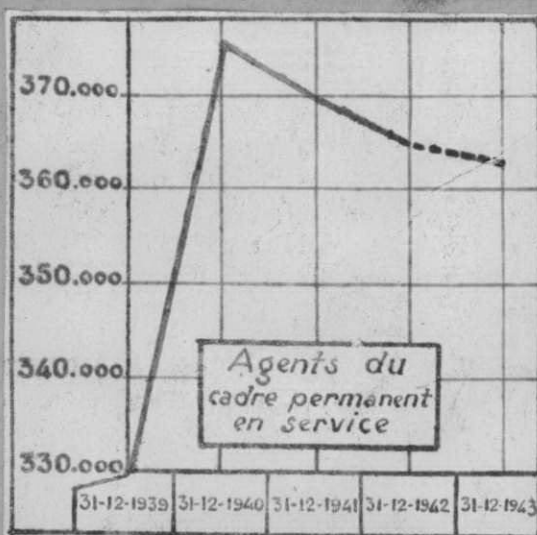
*tant en quantité
qu'en qualité*

Le proportion d'embauchage est particulièrement élevée pour le Service de la Voie, en raison des difficultés d'embauchage d'auxiliaires que rencontre ce Service et de la nécessité où il se trouve d'y parer en recrutant davantage au cadre permanent: c'est d'ailleurs le Service qui a, et de loin, la plus forte proportion d'auxiliaires.

(1) Sous réserve des conclusions de l'étude actuellement faite par le Service P.

Les embauchages prévus pour 1943 se décomposent comme suit :

| | Admôn générale | Exploi- tation | Traction | Voie | Total |
|------------------------|-------------------|-------------------|----------|--------|--------|
| Attachés | 40 | 809 | 195 | 183 | 824 |
| Élèves | " | 1.290 | 250 | " | 1.450 |
| Apprentis | " | " | 1.300 | 140 | 1.440 |
| Autres catégories..... | " | " | 870 | 1.530 | 2.200 |
| Autres agents | " | 4.300 | 1.076 | 563 | 5.839 |
| | 40 | 5.809 | 3.441 | 21.800 | 31.584 |



5) Les effectifs du cadre permanent à fin 1943 seraient, dans ces conditions légèrement supérieurs à 363.800.

| | |
|----------------------------|---------|
| Effectifs au 31/12/42..... | 363.700 |
| Dépôts..... | 12.400 |
| | 352.100 |
| Embauchages..... | 11.534 |
| Effectifs au 31/12/43..... | 363.634 |

4°) L'effectif moyen probable du cadre permanent serait en moyenne de 364.584 agents, moyenne légèrement

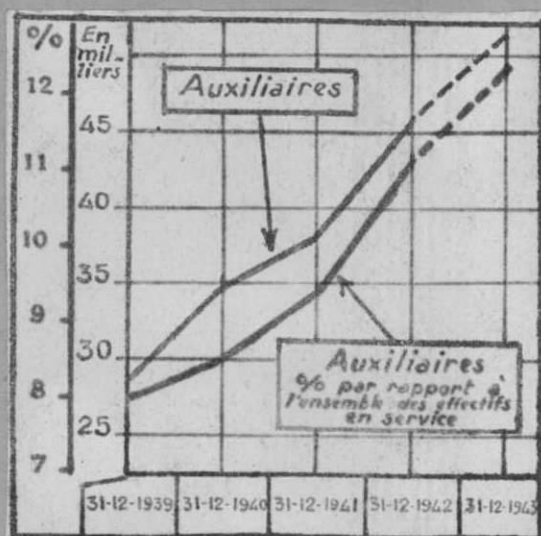
plus faible que la moyenne 31 décembre 1942 - 31 décembre 1943, les embauchages se faisant en général avec un certain décalage vers la fin de l'année. La décomposition de l'effectif moyen des agents du cadre permanent est, par service, la suivante :

| | Prévisions pour 1943 | Résultats probables de 1942 |
|-------------------------------------|----------------------------|-----------------------------------|
| Administration Générale | 6.200 | 5.800 |
| (Régions | 141.899 | |
| Exploitation (Service Central..... | 164 | |
| (Service Commercial.. | 200 | |
| (Directions régionales | 133 | 141.897 |
| Traction (Régions | 140.780 | |
| (Service Central..... | 164 | 140.844 |
| Voie (Régions | 73.976 | |
| (Service Central..... | 185 | 74.161 |
| Services médicaux et sociaux | 362 | 362 |
| Economats | 1.130 | 1.135 |
| Ensemble | 364.584 | 363.915 |

Les en plus constatés en 1943 pour l'Administration Générale et la Voie ont respectivement dus au rattachement des Services des titres des compagnies, et aux nécessités du recrutement destiné à pallier les insuffisances d'embauchage d'auxiliaire.

b) auxiliaires .

Par suite des mesures prises, et en raison de l'hypothèse du retour des prisonniers à une date éloignée, il ne doit pas y avoir pour 1943 d'agents en surnombre par rapport aux besoins - à quelques rares et négligeables exceptions près.



Le nombre d'auxiliaires peut donc être déterminé par différence entre les besoins totaux d'effectifs et les prévisions d'effectif d'agents du cadre permanent.

On obtient ainsi un effectif moyen probable d'auxiliaire de 48.625 agents.

Le graphique ci-contre montre que le nombre des auxiliaires n'a cessé de croître depuis 1939; la proportion du nombre des auxiliaires à l'ensemble des effectifs en service a naturellement crû dans des proportions voisines.

Le tableau ci-dessous donne la décomposition, par Services, d'auxiliaires à utiliser en 1943 :

| | | Prévisions : | |
|-------------------------------------|--------|--------------|---------------|
| | | pour 1943 | pour 1942 (1) |
| Administration Générale | | 1.459 | 1.054 |
| (Services régionaux.. | 10.870 | | |
| Exploitation (Service Central M... | 11 | | |
| (Service Commercial.. | 38 | | |
| (Directions régionales | 3 | 10.922 | 9.800 |
| Traction (Services régionaux.. | 7.880 | | |
| (Service Central M... | 20 | 7.900 | 6.377 |
| Voie (Services régionaux.. | 26.656 | | |
| (Service Central..... | 11 | 26.669 | 27.914 |
| Services médicaux et sociaux | | 784 | 710 |
| Economats | | 911 | 872 |
| Ensemble | | 48.625 | 48.817 |

en quantité et qualité Sauf le Service de la Voie qui, pour conserver la main-d'œuvre suffisante, est obligé d'augmenter sa proportion d'agents au cadre permanent, tous les Services auront davantage d'auxiliaires en 1943 qu'en 1942.

(1) Compte non tenu des réductions consécutives aux insuffisances d'embauchage.

c) Variante au sujet de la libération des prisonniers.

Nos évaluations de 1943 ont été basées avons-nous dit sur l'hypothèse d'un retour des cheminots prisonniers à une date postérieure au 1er janvier 1944. Si les événements viennent heureusement infirmer nos suppositions et permettent la rentrée de nos prisonniers avant le 31 décembre 1943, il nous faudra licencier un certain nombre d'auxiliaires. Pour un retour, à la date moyenne du 1er juillet 1943, leur effectif moyen serait inférieur à 40.000, mais l'effectif total en service, y compris les permanents, s'élèverait toujours à 413.809, les prêts de service à service permettant d'éviter les agents en surnombre.

II - SALAIRES.

Le budget de 1943 est établi en supposant le maintien, au cours de 1943, des conditions de rémunération en vigueur depuis le 1er août 1942, compte tenu du relèvement des allocations familiales consécutif à la loi du 25 septembre 1942.

A) Améliorations apportées à la rémunération du personnel.

Au cours de l'exercice 1942, plusieurs améliorations ont été apportées à la rémunération du personnel; nous allons les énumérer succinctement ci-après, en évaluant le supplément de dépenses qu'elles nécessiteront, à effectif égal, en 1943 par rapport à 1941 et à 1942.

1° - Relèvement des allocations familiales.

Ces allocations ont été relevées à deux reprises différentes:

La première fois, en application de l'arrêté du 20 décembre 1941 qui a augmenté à partir du 1er janvier 1942, dans une proportion variant de 8 à 37%, suivant les départements, les taux de salaire moyen servant de base au calcul des allocations familiales. Cette mesure, dont le coût annuel pour la S.N.C.F. a été estimé à 216 M. a été appliquée sur la totalité de l'exercice 1942 et n'entraînera donc, en 1943, aucun supplément de dépenses par rapport à l'année précédente.

La seconde fois, à partir du 1er août 1942, par analogie avec la mesure prise en faveur des fonctionnaires de l'Etat (loi du 25 septembre 1942). Il est attribué aux agents ayant à leur charge au moins deux enfants, un supplément d'allocation familiale variable en fonction du grade et du nombre d'enfants à charge.

2° - Relèvement des allocations de déplacement.

Ces allocations ont été relevées avec effet du 1er avril 1941.

3° - Relèvement général des éléments de rémunération à la date du 1er août 1942.

Parallèlement à ce qui a été prévu par le Gouvernement en faveur des fonctionnaires de l'Etat, le S.N.C.F. a pris, avec effet du 1er août 1942, diverses mesures tendant à rajuster la rémunération de ses propres agents, tant permanents qu'auxiliaires.

Pour les agents du cadre permanent, les relèvements portent sur les indemnités spéciales temporaires, sur l'indemnité pour supplément de travail, sur la prime de fin d'année pour le calcul de laquelle l'indemnité spéciale temporaire est maintenant prise en compte, sur les allocations de nuit, sur les primes du personnel de conduite, les bonifications au rendement des ouvriers des grands ateliers, les allocations pour changement de résidence, les indemnités pour heures supplémentaires et les indemnités de fonction.

B - Salaires moyen de l'agent en activité.

Il nous a paru intéressant de résumer l'évolution, depuis 1938, du salaire moyen des agents en activité de service. On peut dresser le tableau ci-après, à partir des renseignements statistiques sur les dépenses de personnel publiés par les Services Financiers pour les années 1938 à 1940, des renseignements approchés que l'on possède sur 1941 et des prévisions budgétaires de 1942 et 1943.

| | Agents du : cadre per- manent et apprentis (2) en service : | Auxiliai- res (2) | Gardes-bar- rières per- manents et auxiliaires " |
|-------------------------------------|---|-----------------------------|---|
| 1938 | 20.223 ^f | 12.940 ^f | 4.914 ^f " |
| 1939 | 22.573 | 15.583 | 5.208 " |
| 1940 | 24.083 | 16.463 | 5.453 " |
| 1941 | 26.732 | 18.827 | 6.124 " |
| 1942 (Budget initial) | 30.118 | 22.834 | 6.452 " |
| 1942 (Budget révisé en juill...) .. | (1) 30.560 | 22.522 | 6.460 " |
| 1943 | 35.839 36.100 | 25.225 23.800 | 7.160 " |

Par rapport aux prévisions initiales de 1942 l'augmentation qui apparaît sur le chiffre observé en juillet 1942 pour les agents du cadre permanent s'explique par la mise en vigueur, rappelée plus haut, de l'arrêté du 20 décembre 1941, relevant le salaire moyen départemental qui sert de base au calcul des allocations familiales.

(1) non compris l'incidence des mesures prises en faveur du personnel à partir du 1er août 1942.

(2) Non compris les gardes-barrières.

Annex C

Société Nationale
des
Chemins de fer français
-:-:-:-

Annexe B

B

BUDGET D'EXPLOITATION DE 1943

-:-:-:-:-

ETAT GENERAL DES RECETTES

Les circonstances économiques présentes sont entièrement différentes de ce qu'elles étaient avant la guerre et de ce qu'elles ont été en 1941. Réduction des voyages de pur agrément, pénurie de charbon et d'huile de graissage, diminution très importante du parc de matériel moteur et roulant, aggravation continue de la conjoncture économique et diminution progressive de l'activité commerciale et industrielle en France, sujétions de plus en plus lourdes, inhérentes à la présence d'une armée d'occupation; telles sont les caractéristiques dominantes du budget de 1943.

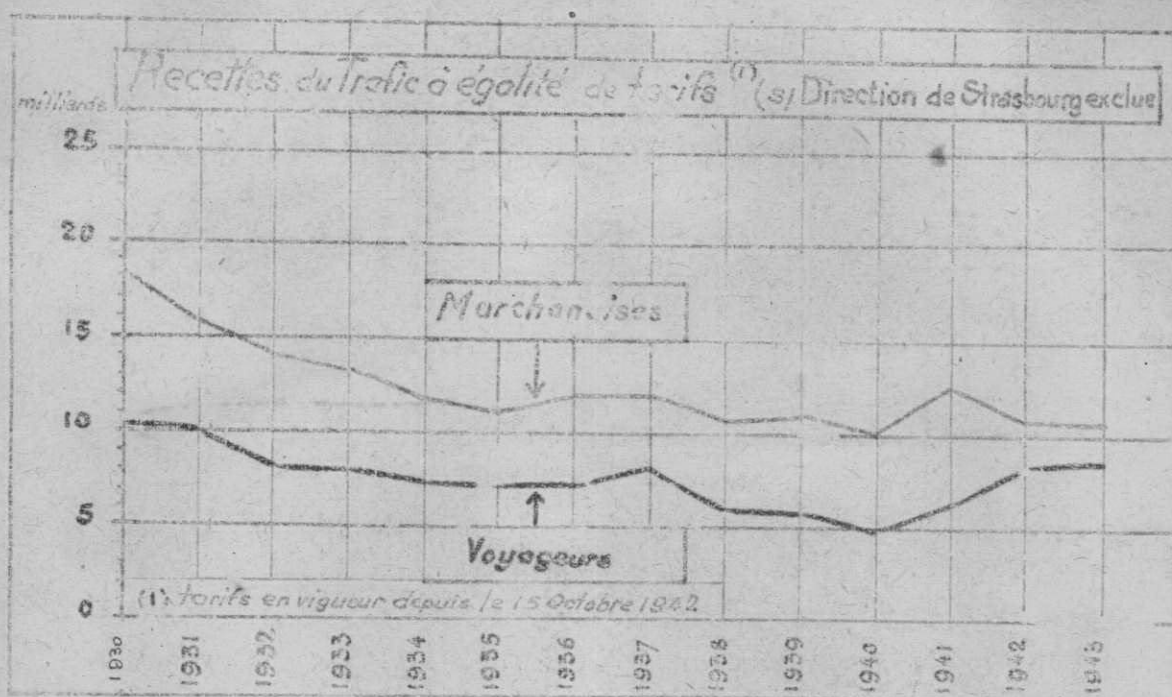
Par suite, nos évaluations de recettes seront déterminées par comparaison avec les résultats acquis pendant les mois connus de 1942, et par les données générales que nous pouvons tirer de l'étude des éléments du trafic qui fait l'objet de l'annexe A

Nous prévoyons au total 28.031 M. de recettes. Le tableau ci-après rappelle celles qui ont été obtenues ou qui sont prévues pour chaque exercice de 1930 à 1943 (Sous-Direction de Strasbourg exclue)

| Années : | Recettes totales (I) |
|-----------------------|----------------------|
| 1930 | 14.871 M |
| 1931 | 13.893 |
| 1932 | 11.693 |
| 1933 | 10.958 |
| 1934 | 10.425 |
| 1935 | 9.486 |
| 1936 | 9.698 |
| 1937 | 11.911 |
| 1938 | 14.562 |
| 1939 | 16.788 |
| 1940 | 18.920 |
| 1941 | 21.625 |
| 1942 | 26.763 |
| (rév. de juill. 1942) | 28.031 |
| 1943 | |
| (prévisions) | |

(I) Pour rendre les chiffres tout à fait comparables, il faudrait enlever des recettes de 1930 à 1937 les transports que les anciens Réseaux se facturaient les uns aux autres et qui, pour 1937, ont été de l'ordre de 100 M.

Il nous a néanmoins semblé intéressant de donner ci-après un graphique des recettes du trafic réalisées ou prévues pour chacun des exercices 1930 à 1943 (portées au niveau des tarifs actuels et sous-direction de Strasbourg exclue).



Le tableau ci-dessous donne plus de détails pour les années 1941 à 1943 :

| | | Prévisions pour 1942: | | | |
|--|---|---|-------------|------------|----------|
| | | Résultats: | Prévisions: | | |
| | | de | Budget | Budget | pour |
| | | 1941 | initial | révisé le: | 1943 |
| | | (1) | | 1/7/42 | |
| Recettes du trafic | (Voyageurs | 4.983,5 | 4.983,- | 6.720,- | 8.700,- |
| | (Marchandises | 12.392,4 | 12.400,- | 11.820,- | 11.980,- |
| | (Recettes sur exercices clos | " | " | 300,- | 100,- |
| | Total | 17.375,9 | 17.473,- | 18.740,- | 20.780,- |
| Recettes allemandes | (Transports | 3.415,6 | 3.800,- | 4.450,- | 4.000,- |
| | (Privat. de jouissance et frais de répar. de matériel retenu à l'Étranger | " | mémoire | 750,- | 2.400,- |
| | (gar. | 3.415,6 | 3.600,- | 5.200,- | 6.400,- |
| | Total | 394,5 | 275,- | 580,- | 250,- |
| Redevances de la Poste | | 1.183,- | 2.010,- | 2.010,- | " |
| Subvent. due par l'État en exécut. de l'art. 18 de la Conv. du 31/8/37 | | 538,4 | 395,- | 333,- | 501,4 |
| Recettes diverses | | 22.811,4 | 23.758,- | 26.783,- | 28.031,4 |
| TOTAL GENERAL DES RECETTES | | (1) sans contraction des soldes des chapitres II des recettes et V des dépenses | | | |

SECTION I

RECETTES DU TRAFIC

Le Gouvernement a autorisé la mise en vigueur, à partir du 15 octobre 1942, de mesures tarifaires nouvelles, assez différentes toutefois de celles qui ont été proposées par le S.N.C.F. les 19 novembre 1941 et 24 août 1942, en exécution de l'article 18 de la Convention du 21 août 1937, en vue de résorber le déficit qui apparaissait pour 1942 dans le budget primitif et dans la révision du 1er juillet.

Les majorations de tarifs proposées pour les voyageurs comportaient le relèvement d'un tiers des frais de gare et de contrôle, les prix de base kilométriques étant portés à 0,90 en 1^{re} classe, 0,65 en 2^e classe et 0,50 en 3^e classe. Les tarifs des abonnements de travail et des billets de banlieue étaient également relevés. L'accord réalisé avec le Gouvernement a pour effet de porter les prix de base kilométriques respectivement à 0,95, 0,67 et 0,51, mais les frais de gare et de contrôle sont supprimés au lieu d'être augmentés et les abonnements de travail demeurent au tarif ancien, de même que les billets de la banlieue parisienne.

D'autre part, l'augmentation du tarif de bagages a été ^{réalisée} ~~anticipée~~ mais l'augmentation de 10 % de tarif marchandises ~~est~~ ^{a été} ~~répondue~~ ^{répondue}

A - RECETTES VOYAGEURS

Sur la base des tarifs mis en application le 15 octobre 1942, les recettes voyageurs du dernier exercice de paix et des années 1941, 1942 et 1943 (trafic commercial, sous-direction de Strasbourg exclue) se résument ainsi qu'il suit :

| | | |
|---|--|--------------------|
| Dernier exercice de paix (du 1er septembre 1938 au 31 août 1939)..... | | 8.648 ² |
| 1941 | | 8.592 |
| 1942 (révision de juillet)..... | | 8.232 |
| 1943 | | 8.700 |

Les prévisions de recettes établies en juillet 1942 ont fait état des résultats effectifs des 29 premières semaines de l'exercice (1er janvier au 17 juillet) qui dépassaient les prévisions initiales relatives à cette période de près de 48 %; les recettes à attendre des 24 dernières semaines ont été évaluées dans cette révision en majorant de 25 % seulement les recettes primitivement prévues pour la période du 18 juillet au 31 décembre 1942.

Le mouvement de hausse du trafic voyageurs s'est encore accentué au cours des mois de juillet et d'août et, à la date du 2 octobre (fin de la 39ème semaine), les recettes déjà réalisées (recettes comptables jusqu'à fin juillet, recettes évaluées ensuite) s'élèvent à 5.551²⁷

Ces résultats correspondent à un boni de plus de 48,3 % par rapport aux prévisions budgétaires initiales.

Si l'en continue, par prudence, et comme suite aux nouvelles réductions de trains, à ne faire état pour les 13 dernières semaines de 1942 (3 octobre au 31 décembre) que d'un boni de 25 % par rapport aux prévisions budgétaires initiales (1.240 M 2), les recettes correspondant à cette période s'élèveront à :

1.240 M 2 x 1,25 = 1.550,5

L'ensemble des recettes-voyageurs à prévoir pour 1942 serait ainsi de 7.102,5²⁸-(1)

Ces résultats sont extrêmement satisfaisants, eu égard à la limitation très sévère appliquée aux parcours de trains de voyageurs : les dédoublements de trains, d'abord très exceptionnels, ont été complètement interdits depuis la fin du mois de juillet; sur de nombreuses lignes, la plupart des trains ne circulent que trois jours par semaine; la composition même de chaque train a été étudiée de manière à éviter toute circulation superflue de matériel. Le nombre de voyageurs n'en a pas été réduit pour autant, bien au contraire, car les trains sont maintenant utilisés au maximum de leur capacité théorique, souvent même au-delà.

Mais il semble bien que nous soyons arrivés à la limite des possibilités, car nous dépassons le trafic d'avant-guerre avec des moyens infiniment plus réduits; c'est pourquoi, conformément aux résultats de notre étude sur le trafic, nous avons admis, pour 1943, l'hypothèse d'un trafic égal à celui de 1942.

La recette à attendre de ce trafic, calculée sur la base des tarifs du 23 juillet 1941, serait de 7.102²⁹

Le produit de la nouvelle majoration de tarifs qui, à trafic égal, ressort à 22,5 % du produit antérieur, serait de 1.598³⁰

Le produit total du trafic voyageurs serait ainsi porté à 8.700³¹

(1) Une augmentation de 5 % du boni prévu par rapport aux prévisions initiales donne une majoration de recettes d'environ 60 M. Par exemple, si l'on prévoit 40 % de majoration (au lieu de 25 %) les recettes totales seront de 7.268 M.

B - RECETTES MARCHANDISES.

Contrairement à ce qui se passe pour le trafic voyageurs, on constate une tendance à la baisse sur le trafic marchandises.

En effet, Sur la base des tarifs actuellement en vigueur, les recettes du trafic commercial (Sous-Direction de Strasbourg exclue) se résument de la manière suivante pour le dernier exercice de paix et chacune des années 1941, 1942 et 1943.

| | |
|---|---------------------|
| Dernier exercice de paix (septembre 1938 à août 1939)..... | 11.760 ^h |
| 1941..... | 11.425 |
| 1942 (révision de juillet)..... | 11.918 |
| 1943..... | 11.980 |

Les recettes de 1942, qui avaient été évaluées à 12.490 M. dans le projet de budget primitif, ont dû être ramenées, dès la révision d'avril, à 11.350 M., car des moins-values importantes avaient été enregistrées au cours des 15 premières semaines. Grâce à une reprise des transports de détail et de petits colis, une légère amélioration s'est manifestée ensuite et nous a permis de remonter les prévisions à 11.820 M. en juillet; mais le trafic, par wagons complets demeure relativement peu actif, ce qui s'explique à la fois par l'amenuisement progressif du parc de matériel roulant dont dispose la S.N.C.F., conséquence des livraisons faites à la Reichsbahn, et par le ralentissement général de la production.

Le nombre moyen journalier des wagons chargés (par jour ouvrable) marque depuis un an une tendance très nette à la baisse, ainsi que l'indique le tableau ci-dessous, qui donne également la recette moyenne par wagon (à égalité de tarifs).

| | 1941 | | 1942 | |
|----------------|---------------------|-----------------------|---------------------|-----------------------|
| | Nombre de wagons | Recettes par wagon | Nombre de wagons | Recettes par wagon |
| janvier..... | 30.164 | 1.164 ^f | 29.689 | 1.266 ^f |
| février..... | 32.583 | 1.214 | 28.799 | 1.270 |
| mars..... | 33.409 | 1.268 | 29.686 | 1.326 |
| avril..... | 34.653 | 1.256 | 30.728 | 1.323 |
| mai..... | 35.581 | 1.216 | 32.572 | 1.304 |
| juin..... | 36.524 | 1.187 | 30.262 | 1.356 |
| juillet..... | 34.756 | 1.205 | 31.248 | 1.363 |
| août..... | 34.639 | 1.141 | 31.072 | 1.326 |
| septembre..... | 34.519 | 1.138 | | |
| octobre..... | 36.174 | 1.129 | | |
| novembre..... | 38.643 | 1.166 | | |
| décembre..... | 35.969 | 1.120 | | |

Chiffre porté à 11.918^h pour tenir compte de la hausse du tarif des bagages.

On notera que la recette moyenne, par wagon chargé, tend à augmenter : le matériel disponible est utilisé à la limite de sa capacité, le parcours moyen tend à s'allonger; d'autre part, avec la disparition de la concurrence routière, d'importants trafics justiciables de tarifs élevés sont revenus au rail et contribuent à relever la moyenne de la recette par wagon, mais cette hausse est insuffisante pour contrebalancer les effets de la baisse de l'activité générale du pays.

L'application des plans de concentration industrielle, les départs de main-d'œuvre à l'étranger, la pénurie toujours croissante de charbon, d'énergie électrique et de matières premières de toutes natures freinent la production industrielle. Les transports agricoles eux-mêmes sont touchés (insuffisance d'engrais). Seules, les industries extractives conservent une bonne tenue, ainsi que la grosse métallurgie de l'Est, qui bénéficie en ce moment d'un regain d'activité. *Mais dans l'ensemble la production diminue.*

Notre étude sur les éléments du trafic le confirme. On est amené ainsi à admettre que les recettes marchandises de 1943 seront inférieures de 2 % à celles que l'on peut actuellement prévoir pour 1942.

Or, ces dernières peuvent être calculées de la façon suivante :

Les recettes connues à la fin de la 39ème semaine (2 octobre), comprenant des recettes comptables jusqu'au 31 juillet et des recettes approchées pour la période du 1er août au 2 octobre, s'élèvent à..... 9.120^{M.2}

Pour les 13 semaines restant à courir, les prévisions budgétaires initiales s'élèvent à 3.333 M. 6 sur lesquelles il paraît prudent, pour les motifs indiqués plus haut, d'envisager un abattement de 10 %, ce qui donne :

$$3.333 \text{ M. } 6 \times 0,9 = \dots\dots\dots 3.002^{\text{M.2}}$$

Total pour 1942.....12.120^{M.4} (1)

Sur cette base, la recette marchandises de l'exercice 1943 peut être fixée à 12.120 M. 4 x 0,98 = 11.877^{M.6} soit 11.880 M. en chiffres ronds.

Le chiffre doit être augmenté de 100^M pour tenir compte de la majoration appliquée à partir du 1^{er} octobre 1942 aux tarifs des bagages. La recette de 1943 ressort ainsi à 11.980^M

Nouvelles prévisions.

- (1) Une modification de 5 % de l'abattement prévu par rapport aux prévisions initiales donne une variation de recettes de 167 M. pour 1942 - sur cette base les prévisions de 1943 seraient modifiées de 163 M.

C - RECETTES SUR EXERCICES CLOS.

Certaines recettes militaires et administratives efférentes, pour la plupart, à l'exercice 1940, demeurent encore en suspens. Bien que leur recouvrement soit énergiquement poursuivi, il est vraisemblable que nos créances arriérées ne pourront pas être intégralement recouvrées avant la fin de l'exercice 1942. Nous avons admis qu'il resterait à encaisser notamment, en 1943, certains frais de transport de réfugiés et de matériel belges en 1940, pour une somme d'environ 100 M.

=====

SECTION II - RECETTES ALLEMANDES

Ces recettes se subdivisent en recettes de transport et en indemnités pour privation de jouissance et réparation du matériel retenu à l'étranger.

A - RECETTES DE TRANSPORTS

Nous faisons état, dans le budget de 1943, en ce qui concerne les parcours de trains militaires allemands, de parcours égaux à ceux de 1942. Il est donc logique d'envisager, au point de vue recettes, l'encaissement d'une somme égale à celle que l'on prévoit pour 1942, ~~soit~~.....

Depuis le début de l'occupation allemande, les recettes que la S.M.C.F. a réalisées à ce titre peuvent être résumées de la façon suivante :

| | |
|---------------------------------------|-----------------------|
| 1940 (du 25 juin au 31 décembre)..... | 2.000 ^M ,- |
| 1941 | 3.416,6 |
| 1942 (Prévisions actuelles)..... | 4.120,- (1) |

Les versements allemands s'étaient stabilisés aux environs de 300 M. par mois en 1941. La S.M.C.F. a fait observer fin 1941, qu'en raison de la hausse de ses prix de revient il était équitable de relever de 10 % environ le montant des versements qui lui étaient faits par les autorités d'occupation. Cette demande semble avoir reçu satisfaction puisque, à partir du 1er septembre 1941, les versements allemands ont été majorés. Ils ont varié au cours des premiers mois de 1942 de 330 à 380 M. par mois.

Le dernier versement qui nous a été fait par les autorités d'occupation a été encaissé valeur 30 septembre et se rapporte aux transports des mois de juin et de juillet; il s'élève à la somme brute de 685 M. correspondant approximativement pour la S.M.C.F. à une recette nette de 665 M. Sur cette base, nous avons estimé, pour le calcul des recettes à attendre des transports allemands en 1942, que la recette mensuelle de chacun des 5 mois suivants s'élèverait à 332 M. 5.

Dans ces conditions, la recette à prévoir pour 1943 peut être évaluée à 4.000 M. environ.

Nous noterons qu'en raison de la hausse de notre prix de revient il est parfaitement justifié que nous demandions une augmentation de 15 % des versements allemands pour les transports. Nous entreprendrons au plus tôt les démarches nécessaires, mais il est prématuré de tenir compte, dès maintenant, de leur résultat ~~éventuel~~.

(1) Y compris un rappel d'environ 120^M pour recettes de 1941 encaissées en 1942.

B - PRIVATION DE JOUISSANCE ET DE LA DE REPARATION DU MATERIEL RETENU A L'ENNEMI

Nous avons souligné, à propos de l'étude sur les éléments du trafic, l'importance du matériel actuellement retenu en dehors de nos frontières. L'absence de ce matériel, nous l'avons dit, gêne considérablement le développement du trafic de la S.N.C.F. qui doit équitablement être indemnisée de cette privation.

Dès le mois d'octobre 1940, la S.N.C.F., soucieuse de la sauvegarde de ses droits, avait préparé, à l'intention de la Commission d'armistice de Wiesbaden, des projets de contrats de location à la Deutsche Reichsbahn des locomotives et wagons dont la S.N.C.F. n'avait plus la libre disposition. Un accord de principe fut donné le 26 juin 1941 par la Délégation allemande de Wiesbaden, mais les projets de contrats ne furent examinés que longtemps après.

Le 24 juin 1942, M. le Président Munier, Chef de la R.V.S. Paris, donnait connaissance à la S.N.C.F. des propositions des autorités d'occupation quant au règlement de la location des wagons (y compris fourniture de pièces de rechange et réparations), mais réservait la question des locomotives, des voitures et fourgons ainsi que celle des wagons de grande capacité et des accessoires de chemin de fer. Depuis cette date, des propositions ont été faites, le 4 août 1942, par les autorités d'occupation pour le règlement de la location, de la fourniture de pièces de rechange et des réparations effectuées sur les locomotives et tenders, voitures, fourgons. Les propositions allemandes sont inférieures à ce que la S.N.C.F. est en droit d'attendre légitimement. Les pourparlers actuellement en cours semblent devoir aboutir bientôt à un accord.

Dans ces conditions, nous faisons état, ^{dans} le budget de 1943, des recettes à prévoir dans le cas où la thèse S.N.C.F. prévaut; l'évaluation ne ~~sauf être considérée comme exagérée~~ ^{est} ~~est~~, nous ne retiendrons que les recettes d'une année, ^{mais} il est vraisemblable qu'en raison de la lenteur de la discussion, le règlement de l'arriéré ne pourra intervenir avant la fin de l'exercice 1943 et que 1943 bénéficiera du paiement de rappels importants, ^{dont nous avons d'ailleurs à examiner le montant versé d'affectation}

Sur la base du matériel actuellement prélevé par les autorités allemandes, les redevances annuelles ont été calculées de la manière suivante:

...

rétabli le
texte primitif
(M. Mond)
le montant versé
l'affectation

| | Nombre : d'unités : de : matériel : | Location proprement dite en amortisse- ment des wagons | Frais de réparation du matériel (G.R., levages; R.G., R.I., entretien des wagons) | Total |
|----------------------------------|--|--|--|---|
| | | Taux : unitaire : journalier : | Rede- vance : globale | Taux : uni- taire : globale |
| Locomotives ten- ders..... | 548 | 240 ^f | 48 ^M | 390 ^f : 56 ^M : 104 ^M |
| Locomotives à tenders séparés | 3.671 | 230 | 375 | 320 : 427 : 802 |
| Locomotives 150 R | 50 | 700 | 13 | 340 : 6 : 21 |
| Locomotives 151 T.Q..... | 10 | 560 | 2 | 560 : 1 : 5 |
| Voitures à boggy | 2.500 | 250 | 193 | 100 : 34 : 377 |
| Voitures à essieux | 5.000 | 55 | 61 | 27 : 30 : 91 |
| Fourgons boggy | 250 | 130 | 12 | 20 : 2 : 14 |
| Fourgons à essieux | 1.350 | 55 | 17 | 9 : 4 : 21 |
| Wagons..... | 130.000 | 15 | 985 | 6,41 : 430 : 1.405 |
| | | | 1.706 ^M | 1.032 ^M : 2.738 ^M |

Ces chiffres appellent quelques remarques:

- 1° - Les taux de location des locomotives sont ceux qui sont prévus dans le contre-projet de Convention adressé le 1er septembre 1942 par la S.N.C.F. à la H.V.D. Paris; celui qui est utilisé pour les voitures et fourgons est le taux que la S.N.C.F. se propose d'indiquer aux autorités allemandes.
- 2° - Les effectifs de voitures et fourgons comprennent aussi bien les véhicules prélevés au profit de la Reichsbahn que ceux utilisés par la Wehrmacht.
- 3° - Il est fait état pour les locomotives d'une grande réparation et d'un levage en moyenne tous les six ans, d'une révision générale et de deux révisions intermédiaires tous les 6 ans pour les voitures à boggy (ce délai étant porté à 12 ans pour les voitures à essieux), d'une révision générale et d'une révision intermédiaire tous les huit ans pour les fourgons à boggy (ce délai étant porté à 12 ans pour les fourgons à essieux).
- 4° - Le nombre de wagons dont il est fait état (130.000) est égal à la différence entre le nombre des wagons français retenus en Allemagne (207.000) et le nombre des wagons allemands (ou des wagons S.N.C.F. à barre transversale) circulant en France (27.000).

X (+)

amortissement

5° Le taux de location appliqué pour les wagons est de 1,50 franc-or par jour, soit 21,4 francs papier, mais ce taux pourra être modifié, en ce qui concerne les wagons utilisés réciproquement entre la France et l'Allemagne, lors de l'élaboration d'un texte devant se substituer au R.I.V. Ce taux comprend pour 15 francs français la location proprement dite (sensiblement égale à la valeur d'amortissement du matériel) et pour 6,40 francs français les dépenses d'entretien mises par le R.I.V. à la charge de l'administration propriétaire.

En regard de ces propositions de la S.W.C.F., les taux de location offerts par la H.V.D. Paris et comprenant la mise à disposition et un forfait pour les frais de réparation sont les suivants par catégories de matériel :

| | | |
|--|--------------------------------------|-----------------------------|
| | (Locomotives tenders..... | 300 ^f |
| Matériel | (Locomotives avec tenders séparés .. | 400 |
| moteur | (Locomotives 150 P..... | 1.000 |
| | (Locomotives 131 T.2..... | 960 |
| | (Voitures à boggies | 130 |
| Matériel | (Voitures à essieux | 53 |
| à | (Fourgons à boggies | 70 |
| voyageurs | (Fourgons à essieux | 35 |
| Matériel à marchandises : wagons | | 12,95 (35 ^f par |
| | | mois pour 85.000 véhicules) |

Comme on peut s'en rendre compte, ces redevances sont, pour les voitures et fourgons à boggies, inférieures à celles que l'on serait en droit d'attendre d'une simple location, laissant les frais de réparations à la charge des organismes allemands qui ont la disposition du matériel.

La discussion est actuellement en cours et semble, comme nous l'avons dit, devoir aboutir à un accord prochain. Sur la base du matériel actuellement retenu en Allemagne, nous croyons pouvoir fixer à 2.400 M. la somme à recevoir de ce chef, à 2.400 M. soit 90% environ de 2738 M. que nous avions envisagés.

SECTION III

VERSEMENTS de L'ETAT FRANCAIS

-:-:-

A - REDEVANCE DE LA POSTE.

AUX termes de l'art. 27, § b) du Cahier des charges de la S.N.C.F., l'Administration des Postes, Télégraphes et Téléphones verse chaque année à la Société Nationale la somme nécessaire pour rémunérer les services qu'elle en aura reçus. Depuis la création de la S.N.C.F. le produit de cette catégorie de recette a beaucoup diminué, comme le fait ressortir le tableau ci-après qui indique, pour chaque année, les sommes prises en compte, à ce titre, en recettes :

| | |
|------------|--|
| 1938 | 480 M. |
| 1939 | 500 M. |
| 1940 | 300 M. |
| 1941 | 294 M.5 (dont 14 M.5 au titre de l'exercice 1940). |

Cette diminution de la redevance de la Poste correspond à une diminution très sensible des prestations fournies à cette Administration. Alors qu'en 1938, les parcours de wagons-poste s'élevaient à 87,8 Mkm, ce chiffre était ramené successivement à 56,5 Mkm en 1939, 29 Mkm en 1940, 22 Mkm en 1941, en raison de la diminution des parcours de trains de voyageurs.

Pour 1942, nous avions prévu, jusqu'au mois de juillet, une recette annuelle de 280 M., et nous avions encaissé un premier acompte trimestriel de 70 M. L'Administration des Postes, avant de verser un deuxième acompte, a engagé une discussion avec la S.N.C.F. pour obtenir la réduction de la redevance envisagée pour 1942.

Cette redevance pouvait approximativement se décomposer en deux grandes classes de prestations :

| | |
|---|--------|
| Transports de wagons-poste | 180 M. |
| Déplacements des fonctionnaires et agents des P.T.T. | 100 M. |

L'Administration des P.T.T. a fait ressortir que, si, pour les transports de wagons-poste, le chiffre de 180 M. pouvait être accepté pour 1942, il n'en allait pas de même pour le règlement des déplacements des fonctionnaires et agents des P.T.T.

A partir de 1942, en effet, les cartes de circulation attribuées à un grand nombre d'agents des P.T.T. (près de 20.000) ont été supprimées et le transport est maintenant effectué sur le vu de bons extraits de carnets, bons dont un

exemplaire reste entre les mains de la S.E.C.F. et permet la délivrance gratuite d'un billet de chemin de fer.

En 1941, le coût des prestations assurées au moyen de cartes de circulation a été estimé à 108 M.; on doit y ajouter 4 M. de taxes pour transports effectués en vertu d'ordres de service ou de mission, c'est 106 M. que nous avaient donc versés les P.T.T. à ce titre.

En 1942, le nouveau mode de facturation donne des résultats très différents : de relevés effectués depuis le début de l'année, il résulte que le nombre moyen mensuel de voyageurs est de l'ordre de 50.000 et la distance moyenne de transport 35 km.

Dans ces conditions, il faut escompter à ce titre une recette annuelle de 10 M. à laquelle viendront s'ajouter 18 M. pour les ordres de mission (plus nombreux qu'en 1941) et 14 M. pour les cartes de circulation (moins de 1.000) qui sont encore attribuées à quelques hauts fonctionnaires de l'Administration des Postes.

Dans l'ensemble, c'est une recette de 40 M. qui se substitue à celle de 100 M. que l'on a réalisée en 1941. [l'augmentation qui résulte de l'accroissement de notre prix de revient et de l'élévation de nos tarifs justifie un relèvement de 40 M. de la red-
vance de la Poste, qui s'élevait ainsi à

$$280^m - 60^m + 40^m = \underline{\underline{260^m}}$$

SECTION IVRECETTES NONS TRAFIC

(Chapitre II des recettes)

Le tableau ci-dessous donne les résultats ou prévisions relatifs aux exercices 1941, 1942 et 1943.

| | Résul- tats de 1941 | Prévisions p ^r 1942 | | Prévi- sions pour 1943 |
|---|------------------------------|--------------------------------|-------------------------------|---------------------------------|
| | | Budget initial | Budget révisé le 1/7/42 | |
| Art. 1 ^{er} - Produits du domaine... | 77 ^M ,8 | 53 ^M ,2 | 75 ^M ,2 | 75 ^M ,1 |
| 2 - Locations de terrains... | 30,8 | 17,5 | 18,8 | 19,2 |
| 3 - Règlements de commu- nauté | 17,4 | 20,- | 20,7 | 20,8 |
| 4 - Locations et échanges de matériel..... | 178,8 | 138,8 | 140,7 | 170,9 |
| 5 - Ventes d'énergie électrique..... | 87,1 | 73,2 | 61,1 | 68,7 |
| 7 - Produits de place- ments de fonds..... | 138,- | 72,- | 163,- | 220,4 |
| 8 - Divers | 19,1 | 10,4 | 12,2 | 12,2 |
| | 536,4 | 395,- | 522,- | 591,4 |

Les articles de ce chapitre peuvent se classer en deux catégories :

a) Articles ayant une contre-partie en dépenses au Chap. V : 2 (paragr. 1 et 3), 4 (paragr. 1, 2, 4, 5 et 7).

b) Articles n'ayant pas de contre partie en dépenses: 1, 3, 4, (paragr. 2 et 6), 5, 7 et 8.

a) Articles ayant une contre-partie en dépenses.

Comme les années précédentes, nous présentons les prévisions budgétaires en portant les recettes au chapitre II des recettes et les dépenses au chapitre V des dépenses, au lieu d'indiquer seulement, comme cela se fait en liquidation, le solde de chaque paragraphe à l'un ou à l'autre de ces chapitres suivant le cas. Toutefois, dans un souci de clarté, nous présentons ici, à la fois, les recettes, dépenses et solde de chaque paragraphe aussi bien pour les deux tableaux ci-après que pour leur commentaire :

| | | Résul- | Prévisions pour 1942 | | Prévi- |
|---------------------------|--|------------------|----------------------|------------------|------------------|
| | | tats | Budget | | siens |
| | | de | ini- | Budget | pour |
| | | 1941 | tial | révisé le: | 1943 |
| | | | | 1/7/42 | |
| Art. 3 - Règlement de | | | | | |
| communauté. | | | | | |
| § 1 - Réseaux secondaires | | | | | |
| français : | | | | | |
| Recettes | | 9 ^M 5 | 8 ^M 3 | 8 ^M 2 | 9 ^M 3 |
| Dépenses | | 5,2 | 2,5 | 3,- | 3,3 |
| Solde | | + 7,3 | + 5,8 | + 5,2 | + 6,3 |
| § 2 - Chemins de fer | | | | | |
| étrangers : | | | | | |
| Recettes | | 7,9 | 11,7 | 12,5 | 11,3 |
| Dépenses | | 13,9 | 17,- | 17,- | 15,4 |
| Solde | | - 6,- | - 5,3 | - 4,5 | - 4,2 |
| Ensemble (Recettes | | 17,4 | 20,- | 20,7 | 20,6 |
| (Dépenses | | 18,1 | 19,5 | 20,- | 18,7 |
| Solde - - - - - | | + 1,3 | + 0,5 | + 0,7 | + 2,1 |

Les recettes et les dépenses du § 1er (chemins de fer secondaires) marquent une tendance à la hausse du fait de la reprise du trafic sur certaines lignes.

Au § 2 (chemins de fer étrangers) les recettes de 1941 ont été faibles par suite du report sur 1942 du règlement de certaines quote parts dues par les Réseaux belges et d'arriérés dus par les chemins de fer italiens. D'après les derniers renseignements reçus, les arriérés seront plus importants qu'on ne l'avait estimé et entraîneront en 1942, un supplément de recettes de l'ordre de 6 M qui s'ajoutera aux 12 M 5 actuellement prévus, mais pour 1943 nous prévoyons des recettes normales.

Les dépenses de 1941 ont été légèrement atténuées par l'annulation du reliquat d'une provision comptabilisée en 1940 pour la liquidation des communautés de Comines et Menin. Les prévisions de dépenses de 1942 se sont révélées trop fortes d'environ 3 M, ce qui s'explique par l'incertitude dans laquelle on se trouvait du fait de l'instance des règlements avec les chemins de fer italiens à l'époque de la fixation de ces prévisions. Sous le bénéfice de ces observations, les dépenses de 1942 présentent peu de variation par rapport à celles de 1942 et 1941.

| | | Résul- | Prévisions pour 1942: | | Prévi- |
|--|------------------|------------------|-----------------------|------------------|------------------|
| | | tats | Budget | Budget | sions |
| | | de | ini- | révisé le: | pour |
| | | 1941 | tial | 1/7/42 | 1942 |
| | | | | | |
| Art. 6 Locations et échanges | | | | | |
| de matériel : (Réseaux | | | | | |
| secondaires français et | | | | | |
| chemins de fer étrangers). | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| Locomotives | (Recettes..... | 1 ^M 4 | 1 ^M 4 | 3 ^M 3 | 3 ^M 9 |
| |) Dépenses | 3,6 | 2,4 | 2,9 | 2,9 |
| | (Solde | - 2,1 | - 1,- | + 0,4 | + 1,- |
| | | | | | |
| Voitures wagons, cadres et agrès | (Recettes | 6,7 | 21,1 | 12,9 | 10,6 |
| |) Dépenses | 3,3 | 21,5 | 23,8 | 19,6 |
| | (Solde | + 3,4 | - 0,4 | - 10,9 | - 9,- |
| | | | | | |
| Divers | (Recettes | 5,- | 2,4 | 2,4 | 4,7 |
| |) Dépenses | 0,1 | " | 2,5 | " |
| | (Solde | + 4,9 | + 2,4 | + 1,9 | + 4,7 |
| | | | | | |
| ENSEMBLE | (Recettes..... | 13,1 | 24,9 | 30,6 | 19,2 |
| |) Dépenses | 6,9 | 23,9 | 26,2 | 22,5 |
| | (Solde | + 6,2 | + 1,- | - 5,6 | - 3,3 |

En ce qui concerne les locomotives l'augmentation des recettes provient notamment d'une modification dans les imputations des opérations faites avec le chemin de fer d'Enghien à Montmorency. En 1941, les dépenses ont été grossies par un règlement exceptionnel avec le Nord-Belge.

Pour les voitures, wagons, cadres et agrès, les diminutions qui apparaissent, tant en recettes qu'en dépenses, dans nos prévisions de 1942 par rapport aux chiffres de juillet 1942, proviennent surtout des modifications successives des taux de location du matériel S.N.C.F. aux réseaux secondaires ou inversement et, en matières de dépenses seulement, de la diminution des échanges de matériel avec les réseaux étrangers (allemands exclus).

Pour les divers, nous signalerons, en recettes, la diminution des locations faites aux industriels (grues par exemple) compensée par des locations faites aux autorités d'occupation. La dépense de 1942 concerne la location de 100 wagons postaux (allèges) utilisés à des transports commerciaux.

b) Articles n'ayant pas de contre-partie en dépenses.

| | Résul- tats de 1941 | Prévisions pour 1942: Budget ini- tial | Budget révisé le: 1/7/42 | Prévi- sions pour 1943 |
|--|------------------------------|---|--------------------------------|---------------------------------|
| Art. 1 - <u>Produits du Domaine</u> | M | M | M | M |
| Loyer des bâtiments..... | 60 3 | 50 8 | 59 7 | 59 4 |
| Loyer des buffets..... | 12,2 | 9,2 | 11,7 | 11,7 |
| Publicité | 1,7 | 1,1 | 1,3 | 1,5 |
| Divers | 2,4 | 2,2 | 2,6 | 2,5 |
| | 77,6 | 63,3 | 75,2 | 75,1 |
| Art. 2 - <u>Locations de terrains...</u> | 20 ^M 6 | 17 ^M 5 | 18 ^M 8 | 19 ^M 2 |

Les prévisions de 1943 relatives à ces deux articles sont légèrement inférieures aux résultats de 1941. Mais nous remarquons que ceux-ci étaient particulièrement élevés du fait d'imputations de redevances arriérées des exercices précédents.

En 1942, les services intéressés ont procédé, dans la mesure compatible avec les lois et contrats en vigueur, à la révision des prix des loyers des locaux et des buffets.

| | Résul- tats de 1941 | Prévisions pour 1942: Budget ini- tial | Budget révisé le: 1/7/42 | Prévi- sions pour 1 ^{re} 1943 |
|--|------------------------------|---|--------------------------------|---|
| Art 64 - <u>Locations et échanges de matériel (opérations avec des particuliers)</u> | | | | |
| § 3 - Locomotives..... | 29 4 | 13 5 | 27 5 | 26 8 |
| § 6 - Voitures et wagons: cadres et agrès ... | 134,1 | 104,2 | 122,6 | 134,9 |
| | 163 ^M 5 | 113 ^M 7 | 150 ^M 1 | 151 ^M 7 |

Les produits relatifs aux locations de locomotives ont été plus élevés en 1941 parce qu'ils comprenaient des encaissements d'arriérés dus pour 1939 et 1940 par les autorités militaires françaises (en sus, bien entendu, des locations faites aux autorités d'occupation).

cadres

Pour les voitures et wagons et agrès, les variations portent sur les wagons loués à l'unité (diminution du nombre de locations), sur les frais de loyer et taxes d'exécédent de séjour des wagons sur embranchements particuliers (diminution de l'activité industrielle) et sur les redevances de la S.G.F..

Art. 6 - Ventes d'énergie électrique:

| | Résul- tats de 1941 | Prévisions p ^r 1942: Budget initial | Prévisions p ^r 1942: Revision du 1/7/42 | Prévi- sions pour 1943 |
|--------------|------------------------------|--|--|---------------------------------|
| Réages | 88,1 | 30,1 | 30,- | 37,5 |
| Ventes | 49,- | 48,1 | 31,1 | 41,8 |
| | 89 ^M ,1 | 78 ^M ,2 | 61 ^M ,1 | 88 ^M ,7 |

La baisse de 1942 est la conséquence de la sécheresse exceptionnelle qui a sévi cette année.

Les prévisions de 1943 reviennent à une situation plus normale et tiennent compte :

d'une part, de la perte de recette qui résultera de la cession des lignes à 220 kv à la société des Transports électriques de la région de l'Ouest (I) et de l'alimentation de la ligne électrifiée Brive-Montauban, dont la mise en service est prévue à partir du 2ème semestre 1943;

d'autre part, du relèvement de l'index économique électrique (haute tension).

Art. 7 - Produits de placements de fonds :

| | Résul- tats de 1941 | Prévisions pour 1942: Budget initial | Prévisions pour 1942: Revision du 1/7/42 | Prévi- sions pour 1943 |
|-------------------------------------|------------------------------|--|--|---------------------------------|
| Produits de porte- feuille | 78,8 | 55,- | 140,- | 200,- |
| Produits divers | 64,2 | 17,- | 23,- | 30,4 |
| | 138,- | 72,- | 163,- | 230,4 |

Les produits du portefeuille sont en hausse particulièrement sensible grâce aux disponibilités de trésorerie.

Au contraire, les produits divers sont en baisse par suite de la diminution des travaux donnant lieu à récupération d'intérêts sur les tiers.

(I) - Conséquence du regroupement des installations de transport d'énergie électrique à très haute tension prévu par la loi du 14 septembre 1941.

| ===== | | | | |
|------------------------------|----------|----------------------------------|-------------|---------|
| | : Résul- | : Prévisions p ^r 1942 | : Prévi- | " |
| | : tats | : ----- | : sions | " |
| | : de | : Budget | : Revision | : pour |
| | : 1941 | : initial | : du 1/7/42 | : 1942 |
| | : ----- | : ----- | : ----- | : ----- |
| Art. 8 - <u>Divers</u> | : M | : M | : M | : M |
| | : 19,1 | : 10,4 | : 13,5 | : 16,3 |
| | : : | : : | : : | : : |
| ===== | | | | |

Ces recettes ne comprennent pas les résultats d'exploitation de la flotte S.N.C.F. La liquidation des arriérés depuis 1939 est actuellement en cours et le montant des recettes revenant à la S.N.C.F. ne sera connu que vers la fin de l'année 1942.

SECTION V - MAJORATION DE TARIF OU SUBVENTION COMPENSATRICE.

Nous rappelons que le Gouvernement n'a pas donné suite à notre proposition d'augmentation de 10 % des tarifs marchandises, mais qu'il a autorisé toutefois un relèvement du tarif des bagages.

D'autre part, il n'a accordé qu'une majoration nette de 23,4 % des tarifs voyageurs si l'on tient compte de la suppression des frais de gare et de contrôle (27,5 % - 5,1 %) alors que nous avions demandé 27 %.

Dans l'ensemble, les autorisations du Ministre sont encore inférieures de 4,6 % à nos propositions d'augmentation des tarifs voyageurs et de 10 % à nos propositions d'augmentation des tarifs marchandises.

Si nous renouvelons nos propositions, sur la base des recettes du trafic envisagées dans la section I ci-dessus, il en résulterait pour nous une augmentation de recettes de 319 M. pour les voyageurs et 1.188 M. pour les marchandises, ensemble 1.507 M.

+ 7

Déduction faite des impôts correspondants, le relèvement nous procurerait un supplément net de ressources de l'ordre de 1.460 M. qui serait porté à 1.500 M. si nous reprenions, comme nous l'avons déjà envisagé, l'augmentation supplémentaire de 3 % des tarifs des petits colis et des colis postaux que nous avons étudiée.

BUDGET D'EXPLOITATION EN 1943

-:-:-:-:-

DEPENSES D'EXPLOITATION

En 1930, les dépenses des Réseaux (non compris celles du réseau A.L.) sont passées par un maximum, elles ont ensuite baissé d'une manière continue jusqu'en 1935 et ont repris, à partir de 1936, une progression de plus en plus rapide: dès 1937, le niveau des dépenses de 1930 était dépassé et l'on prévoit que celles de 1943 atteindront presque le double de celles de 1930. Une baisse passagère a bien été enregistrée en 1939, la guerre ayant retardé les travaux pendant les quatre derniers mois de l'exercice mais, par la suite, la hausse des salaires et des prix a provoqué un gonflement important des dépenses, malgré l'ajournement d'une partie des travaux de renouvellement ou de gros entretien du matériel et des installations, conséquence des difficultés d'approvisionnement et de main-d'œuvre.

| | Depenses | Provision | Fonds | Charges | | |
|----------------------|---------------------|--------------|------------------|------------------|--------|---|
| | d'exploita- | pour travaux | de | financières: | | |
| | tion propre | différés | | et prime | Total | |
| | ment dites | et réserve | renouvelle- | d'exploit- | | |
| | (Ch. I à V) | pré imprévu | ment | tation | | |
| 1930..... | 12.088 ^M | : | : | : | : | " |
| 1931..... | 12.815 | : | : | : | : | " |
| 1932..... | 11.846 | : | : | : | : | " |
| 1933..... | 11.305 | : | : | : | : | " |
| 1934..... | 10.837 | : | : | : | : | " |
| 1935..... | 9.875 | : | : | : | : | " |
| 1936..... | 10.110 | : | : | : | : | " |
| 1937..... | 12.607 | : | : | : | : | " |
| 1938..... | 16.305 | " | 192 ^M | 379 ^M | 16.876 | " |
| 1939..... | 15.803 | " | 181 | 456 | 16.440 | " |
| 1940..... | 16.218 | " | 88 | 487 | 16.763 | " |
| 1941..... | 19.632 | 1.150 | 1.270 | 528 | 21.573 | " |
| (Prévisions | : | : | : | : | : | " |
| (initiales.... | 21.978 | 536 (1) | 2.067 | 625 | 25.286 | " |
| 1942 (révision | : | : | : | : | : | " |
| (de juil..... | 22.549 | 2.093 (2) | 2.052 | 615 | 27.308 | " |
| | : | 1.243 | 2.699 | : | 30.163 | " |
| 1943 : Propositions: | 25.355 | 1.272 (3) | 2.302 | 576 | 29.765 | " |

(1) y compris une réserve pour imprévu de 150 M.

(2) y compris une réserve pour imprévu de 150 M. et une provision de 800 M. pour relèvement des salaires.

(3) y compris une réserve pour imprévu de 200 M.

Comme nous venons de le dire, la pénurie toujours croissante des matériaux et de main-d'œuvre a contraint la SHCF de différer une partie importante des dépenses qu'elle aurait faites dans les circonstances normales; le coût des travaux ainsi différés est particulièrement important, puisqu'il a pu être estimé à 1.130 M. en 1941, 1.137 M. à la révision budgétaire de juillet 1942 et qu'il apparaît maintenant dans le budget de 1943 pour ~~1.072~~ M.

1073

Enfin, de nouvelles règles d'amortissement du matériel roulant ont été mises en vigueur depuis 1941, conformément aux dispositions de l'avenant du 4 mars 1942 à la Convention du 9 septembre 1939; elles ont entraîné une dépense de 1.132 M. en 1941, et justifient l'inscription d'une somme de 1.910 M dans le budget de 1942 révisé en juillet et de ~~2.000~~ M dans le budget de 1943.

2699

L'ensemble des dépenses atteint ainsi près de 30 milliards et, alors qu'en 1939 les dépenses des Chapitres I à V représentaient 27 % de l'ensemble des dépenses d'exploitation, elles n'en représentent plus, en 1943, que ~~25~~ %.

85%

Les dépenses d'exploitation proprement dites (Chapitres I à V) peuvent être détaillées de la manière suivante par grandes catégories de dépenses:

| | 1941 | 1942 | 1943 | |
|---|----------|----------------------|---------------------|------------|
| | | Prévisions initiales | Révision de juillet | Prévisions |
| Personnel..... | 9.362,1 | 11.117,6 | 11.201,4 | 13.026,3 |
| Charges patronales.... | 2.124,1 | 2.097,3 | 2.203,5 | 2.279,4 |
| Combustibles, carburants et énergie électrique.. | 1.981,6 | 2.472,6 | 2.368,3 | 2.670,1 |
| Dépenses de travaux (autres que les dépenses de personnel)..... | 3.497,1 | 4.457,4 | 4.211,1 | 4.602,- |
| Dépenses diverses..... | 1.477,7 | 1.633,- | 2.263,9 | 2.379,6 |
| | 18.632,6 | 21.978,1 | 22.548,2 | 25.555,3 |

SECTION I - PERSONNEL ET CHARGES PATRONALES

A - LEVENEMENTS DE PERSONNEL.

Nous avons étudié plus haut (annexe A - Section V) la variation des effectifs et celle de la rémunération unitaire de l'agent S.N.C.F., c'est-à-dire les deux éléments qui conditionnent l'ensemble des dépenses de personnel.

Le budget de juillet 1942, au contraire de celui de 1943, tenait compte dans les allocations en argent, du fait qu'il serait impossible d'embaucher tout le personnel reconnu nécessaire; le budget de 1943, de plus, fait état des dépenses du service des titres (qui, d'ailleurs, sont en définitive reportées pour la quasi totalité au grand équilibre). La variation des effectifs qui résulte de ces deux causes fait apparaître une dépense supplémentaire de 37,6

L'application des diverses mesures prises en faveur du personnel, entraîne, par rapport au budget de juillet 1942, les dépenses supplémentaires suivantes :

a) Relèvement des allocations de déplacement le 1er avril 1942 30,-

b) Mesures nouvelles appliquées à partir du 1er août 1942 .

Ces mesures entraînent, à tous comptes, les dépenses suivantes :

| | |
|--|---------|
| Relèvement des indemnités spéciales temporaires et de l'indemnité pour supplément de travail | 1.115,- |
| Primes de fin d'année | 231,- |
| Indemnité de fonction | 130,5 |
| Allocations de nuit | 30,- |
| Prime de traction et bonifications au rendement des ouvriers des ateliers | 32,- |
| Allocations pour changement de résidence et pour heures supplémentaires | 45,- |
| Auxiliaires | 33,- |
| Ensemble | 1.633,5 |

Pour le compte d'exploitation, la charge qui a été chiffrée pour 1942, d'une façon globale et forfaitaire, à 730 M. lors de la révision de juillet, sera portée, en 1943, à 1.580,5

à reporter 1.687,5

report 1.537,9

c) Enfin, le relèvement des allocations familia-
les parallèle à celui prévu par la loi du 23 septembre
1942 créant un sur Salaire familial en faveur des fonc-
tionnaires de l'Etat, entraînera, en 1943, au compte
d'exploitation, une dépense de

335,-

ensemble des augmentations 1.892,9

La variation des dépenses de personnel inscrites au compte d'exploitation (I) a été la suivante au cours des exercices 1941 à 1943 :

| | 1941 | 1942 | 1943 |
|--------------------|----------------|---|-----------------|
| | Résul- tats | Prévisions : initiales : rectifié : en juillet: | Prévi- sions |
| Chapitre Ier | 178,4 | 319,6 | 290,7 |
| " II | 3.767,8 | 4.404,2 | 4.461,- |
| " III | 3.630,3 | 4.184,5 | 4.238,4 |
| " IV | 1.950,8 | 2.378,8 | 2.357,3 |
| " V | 25,- | 30,7 | 34,- |
| | 9.552,1 | 11.117,8 | 11.201,4 |
| | | | 13.028,3 |

L'augmentation de dépenses par rapport à la révision budgétaire de juillet 1942 ressort à 1.825 M.9; elle n'est que de 1.100 M. environ si l'on fait état de la provision de 730 M. qui a été inscrite globalement, pour l'ensemble des chapitres, lors de cette révision.

L'augmentation globale de 1.825 M.9 est inférieure de 65 M. à celle qui résulte de la variation des effectifs et des salaires telle qu'elle a été détaillée plus haut: cela provient d'une prévision de dépenses trop élevée au chap. II (Exploitation), dépenses dans lesquelles le salaire de l'agent moyen avait été surestimé en juillet 1942.

Nous noterons, au passage, qu'avant la récente augmentation des traitements, on pouvait évaluer à 340 M. par an les sommes versées au fisc au titre des impôts cédulaires et de la contribution nationale extraordinaire sur les salaires. Cette somme sera naturellement plus forte en 1943.

(I) La proportion de dépenses de personnel imputées sous cette rubrique au compte d'exploitation est la suivante pour chacun des chapitres :

| | | | |
|--------------------|---------|-------------------|--------|
| Chapitre Ier | 70,8 % | Chapitre IV | 92,4 % |
| " II | 100,- % | " V | 100 % |
| " III | 92,5 % | ensemble S.M.C.F. | 94,6 % |

SECTION I - PERSONNEL ET CHARGES PATRONALES

A - DEPENSES DE PERSONNEL

Nous avons étudié plus haut (Annexe A + Section V) la variation des effectifs et celle de la rémunération unitaire de l'agent S.N.C.F., c'est-à-dire les deux éléments qui conditionnent l'ensemble des dépenses de personnel.

La variation des effectifs, dont la charge est inscrite au compte d'exploitation (2.042 agents (1) pour la plupart auxiliaires), justifie, par rapport au budget de 1942 révisé en juillet un supplément de dépenses de 57,5

L'application des diverses mesures prises en faveur du personnel, entraîne, par rapport au budget de juillet 1942, les dépenses supplémentaires suivantes :

a) Relèvement des allocations de déplacement le 1er avril 1943..... 50,-

b) Mesures nouvelles appliquées à partir du 1er août 1942 :

Ces mesures entraînent, à tous comptes, les dépenses suivantes :

| | |
|---|---------|
| Relèvement des indemnités spéciales temporaires et de l'indemnité pour supplément de travail..... | 1.115,- |
| Prime de fin d'année | 1,- |
| Indemnité de fonction | 130,5 |
| Allocations de nuit..... | 20,- |
| Prime de traction et bonifications de rendement des ouvriers des ateliers..... | 52,- |
| Allocations pour changement de résidence et pour heures supplémentaires | 45,- |
| auxiliaires..... | 60,- |

Ensemble 1.653,5

Pour le compte d'exploitation, la charge qui a été chiffrée pour 1942, d'une façon globale et forfaitaire, à 730 s. lors de la révision de juillet sera portée, en 1943 à 1.380,3

à reporter 1.657,8

(1) Le budget de juillet 1942 reprenait les dépenses correspondant à 411.079 agents, le budget actuel doit reprendre le solde de 413.800 agents, soit 2.720 agents de plus. En réalité, l'augmentation de 24 agents sur les Services médicaux et sociaux affectera les charges patronales, celle de 24 agents sur les Economats sera supportée par les consommateurs. C'est donc une augmentation de dépenses de personnel correspondant à 2.042 agents que nous devons retrouver au compte d'exploitation, car les effectifs utilisés sur le compte d'exploitation et pour les tiers n'ont pas varié

c) Enfin, le relèvement des allocations familiales parallèle à celui prévu par la loi du 25 septembre 1942 créant un sur Salaire familial en faveur des fonctionnaires de l'Etat, entraînera, en 1943, au compte d'exploitation, une dépense de 235,-

Ensemble des augmentations 1.692,9

La variation des dépenses de personnel inscrites au compte d'exploitation (I) a été la suivante au cours des exercices 1941 à 1943 :

| | 1941 | 1942 | 1943 | |
|--------------------|-------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------|------------|
| | Résul- : Prévi- : Budget : Prévi- : | tats : aions : rectifié : aions : | initiales : en juillet : | |
| Chapitre Ier | 178,4 : | 219,5 : | 220,7 : | 290,5 : |
| - II | 3.767,8 : | 4.404,2 : | 4.481,- : | 5.035,6 : |
| - III | 3.830,3 : | 4.134,5 : | 4.228,4 : | 4.975,8 : |
| - IV | 1.850,8 : | 2.278,2 : | 2.257,3 : | 2.628,3 : |
| - V | 25,- : | 30,7 : | 34,- : | 40,3 : |
| | 6.552,1 : | 11.117,7 : | 11.201,4 : | 13.028,3 : |

L'augmentation de dépenses par rapport à la révision budgétaire de juillet 1942 ressort à 1.826 M. 9; elle n'est que de 1.100 M. environ si l'on fait état de la prévision de 730 M. qui a été inscrite globalement, pour l'ensemble des chapitres, lors de cette révision.

L'augmentation globale de 1.826 M. 9 est inférieure de 66 M. à celle qui résulte de la variation des effectifs et des salaires telle qu'elle a été détaillée plus haut : cela provient d'une prévision de dépenses trop élevée au chap. II (exploitation), dépenses dans lesquelles le salaire de l'agent moyen avait été surestimé en juillet 1942.

Nous noterons, au passage, qu'avant la récente augmentation des traitements, on pouvait évaluer à 540 M. par an les sommes versées au fisci au titre des impôts additionnels et de la contribution nationale extraordinaire sur les salaires. Cette somme sera naturellement plus forte en 1943.

(I) La proportion de dépenses de personnel imputées sous cette rubrique au compte d'exploitation est la suivante pour chacun des chapitres :

| | | | |
|--------------------|---------|------------------------|---------|
| Chapitre Ier | 70,6 % | Chapitre IV | 92,4 % |
| - II | 100,- % | - V | 100,- % |
| - III | 92,5 % | Ensemble S.N.C.F. | 94,6 % |

Le tableau ci-après montre comment se décompose par chapitres et par causes d'augmentation le supplément de dépenses de 1.826 M 9 :

| | Variation: d'effectif budgétaire (y compris agents en réserve dans le budget de juillet 1942) | Varia- tion pour causes diverses (Effectifs notamen- t) | Index- ités de dépla- cements) | Rélevé- ment des traite- ments à la date du 1/8/42 | Sursal- laire de fami- lial en juillet 1942 | Ensem- ble des aug- menta- tions |
|--------------------|---|---|--------------------------------|--|---|----------------------------------|
| Chapitre Ier | + 805 | + 23,7 | 0,5 | 43,4 | 1,- | 69,6 |
| Chapitre II | - 416 | - 10,- | 8,- | 308,6 | 94,- | 634,6 |
| Chapitre III | + 1.200 | + 20,9 | 6,5 | 523,3 | 86,7 | 747,4 |
| Chapitre IV | + 453 | + 13,- | 5,- | 292,4 | 51,6 | 369,- |
| Chapitre V | " | " | " | 5,8 | 0,7 | 6,5 |
| | + 2.042 ²⁶ | + 57,6 | 20,- | 1680,3 | 235,- | 1.826,9 |

Pour comparer les dépenses prévues pour 1943 à celles de la révi- sion de juillet, il convient de faire abstraction du coût des mesu- res prises avec l'effet du 1er août 1942 (relèvement des salaires et sursalaire familial, soit 1.816 M 3). La différence est ainsi ra- menée à + 11 M 6 et se détaille ainsi qu'il suit entre les différents chapitres de la nomenclature budgétaire (on distingue les dépenses normales des dépenses de guerre).

| | Dépenses normales | | | Dépenses de guerre | | |
|--------------------|-------------------|----------|--------------|--------------------|-------|--------------|
| | 1942 | 1943 | Différen- ce | 1942 | 1943 | Différen- ce |
| Chapitre Ier | 220,7 | 244,9 | + 24,2 | " | " | " |
| Chapitre II | 4.307,- | 4.309,6 | - 2,6 | 74,- | 83,4 | + 9,4 |
| Chapitre III | 3.926,8 | 4.088,1 | + 161,3 | 241,6 | 257,7 | + 16,1 |
| Chapitre IV | 2.157,9 | 2.202,9 | + 45,- | 92,4 | 68,4 | - 24,- |
| Chapitre V | 32,7 | 33,7 | + 1,- | 0,3 | 0,3 | " |
| Ensemble | 10.738,1 | 10.880,2 | + 142,1 | 415,3 | 409,8 | - 5,5 |

L'accroissement particulièrement important enregistré sur les dépenses normales du chapitre Ier provient, comme on l'a remarqué à propos de l'étude des effectifs, de la prise en charge, par le S.M.C.F., à partir du 1er janvier 1943, des Services des Titres jusqu'alors gérés par les anciennes compagnies et le Trésor. Les dépenses qui en résultent seront d'ailleurs reportées, pour la quasi-totalité, dans les charges du grand équilibre.

La diminution importante qui apparaît au chapitre II provient de la surestimation en juillet 1942 du coût de l'agent moyen du service de l'exploitation.

La diminution du volume des travaux de reconstruction entraîne une décroissance très sensible des dépenses de guerre au chapitre IV.

Le tableau ci-après indique, pour l'ensemble de la S.M.C.F. (Sous-Direction de Strasbourg exclue) l'évolution de l'effectif moyen à tous comptes et celle des dépenses de personnel inscrites au compte d'exploitation; il donne, en outre, la comparaison de ces dépenses à celles des chapitres I à V (non compris la provision pour travaux différés).

| | Effectif : moyen en service à tous comptes | Dépenses : de person- nel en compte d'ex- ploitation | Total des : dépenses : d'exploit- ation : (Ch. I à V) | des dé- penses de personnel : dans : l'ensemble : |
|----------------------------|--|--|---|---|
| 1938..... | 478.618 | 8.490 ² | 16.224 ² | 58,3 |
| 1939..... | 443.349 | 8.229 | 15.735 | 52,1 |
| 1940..... | 442.577 | 8.018 | 16.207 | 49,6 |
| 1941..... | 411.435 | 8.352 | 18.652 | 51,3 |
| (Budget initial....) | 429.391 | 11.118 | 21.978 | 50,6 |
| 1942 (Révis. de juillet..) | 411.979 | 12.001 | 23.348 | 51,4 |
| 1943..... | 413.209 | 13.928 | 25.985 | 51,- |

B - CHARGES PATRONALES.

Les charges patronales de la S.S.C.F. peuvent être divisées en charges patronales normales et en charges patronales de guerre comme le montre le tableau ci-dessous.

| | Prévisions pour 1943 : | | | |
|--|------------------------|----------------|----------------|----------------|
| | Résultats : | Budget : | Budget : | Prévisions : |
| | de | initial | révisé le | pour |
| | 1941 | | 1/7/42 | 1943 |
| <u>Charges normales</u> | | | | |
| Caisse des retraites, caisse de prévoyance et assurances sociales... | 1.507,1 | 1.701,2 | 1.740,3 | 1.934,3 |
| Secours et allocations diverses..... | 48,9 | 50,8 | 53,2 | 59,- |
| Services médicaux..... | 51,4 | 55,5 | 59,5 | 70,7 |
| Indemnités pour accidents du travail | 24,1 | 22,2 | 22,6 | 22,5 |
| Total des charges normales..... | 1.631,5 | 1.830,7 | 1.895,6 | 2.135,9 |
| <u>Charges de guerre</u> | | | | |
| allocations au personnel mobilisé ou détaché en Allemagne..... | 324,2 | 176,5 | 360,- | 482,4 |
| Indemnités au personnel évacué ou replié et indemnités de zone..... | 121,1 | 80,1 | 228,- | 229,5 |
| Secours de guerre | 8,8 | 10,5 | 19,4 | 30,6 |
| Crédits relatifs aux retraites suspendues..... | - 21,5 | - 0,5 | - 0,5 | " |
| Total des charges de guerre | 492,6 | 366,6 | 606,9 | 732,5 |
| Ensemble des charges patronales..... | 2.124,1 | 2.097,3 | 2.502,5 | 2.868,4 |

Nous allons examiner chacun de ces postes en détail.

CAISSE DE RETRAITES, CAISSE DE PREVOYANCE ET COTISATIONS PATRONALES DE LA S.N.C.F. AUX ASSURANCES SOCIALES.

Nous donnons ci-dessous un tableau des dépenses faites ou prévues au titre des Caisses de retraites et de prévoyance et des assurances sociales, pour les années 1941 (résultats) 1942 et 1943 (prévisions).

Ces dépenses font l'objet de l'article 6 du chapitre Ier, qui se décompose en 4 paragraphes comme il est indiqué ci-dessous :

| :Prévisions pour 1943 : | | | | |
|--|-------------|-----------|---------|---------|
| Résultats: | Prévisions: | | | |
| de | Budget | Budget | pour | |
| 1941 | initial | révisé le | 1943 | |
| | | 1/7/42 | | |
| 1 - Caisse de retraites | 1.585,7 | 1.591,2 | 1.611,4 | 1.785,- |
| 2 - Pensions spéciales | 1,1 | 1,- | 0,9 | 1,1 |
| 3 - Caisse de prévoyance de la S.N.C.F. | 93,- | 87,- | 100,- | 124,5 |
| 4 - Assurances sociales (cotisations patronales) | 27,3 | 22,- | 23,- | 44,- |
| | 1.507,1 | 1.701,2 | 1.740,3 | 1.954,6 |

Paragraphe Ier - Caisse de retraites.

Ce sont les dépenses inscrites sous cette rubrique que l'on désigne couramment sous le nom de "charges de retraites". Outre la dotation d'équilibre de la caisse des retraites, qui en constitue l'essentiel, elles comportent les compléments de revenus que les anciens réseaux assuraient à leurs caisses de retraites pour compenser les pertes de rendement résultant de certains placements immobiliers, par rapport au produit du même capital placé en obligations de chemins de fer.

| :Prévisions pour 1943 : | | | | |
|--|-------------|-----------|---------|---------|
| Résultats: | Prévisions: | | | |
| de | Budget | Budget | pour | |
| 1941 | initial | révisé le | 1943 | |
| | | 1/7/42 | | |
| Dotation d'équilibre de la Caisse des retraites | 1.366,3 | 1.566,2 | 1.586,4 | 1.740,- |
| Insuffisance de rendement de certains placements immobiliers.... | 18,9 | 25,- | 25,- | 25,- |
| | 1.385,2 | 1.591,2 | 1.611,4 | 1.765,- |

Nous noterons que les différentes dotations patronales cessées : dotation spéciale de comblement du P.G., allocations de licenciement et de congédiement du P.L.M., sont maintenant bloquées avec la dotation d'équilibre prévoyant dite. Pour rendre les comparaisons plus faciles, nous avons supposé que cette mesure était appliquée rétroactivement depuis le 1er janvier 1941.

1^{re} - Dotation d'équilibre de la Caisse.

La progression constante des charges de retraite, enregistrée depuis de nombreuses années, s'accroît encore en 1944: il convient de souligner, toutefois, qu'elle ne résulte plus de l'accroissement du nombre des retraités, mais seulement de l'augmentation du taux des indemnités temporaires allouées aux pensionnés. En effet, par suite du ralentissement très sensible de la cadence des mises à la retraite, le nombre total d'ayants-droit demeure à peu près stationnaire.

| ----- | | | |
|-------------------------------------|-----------|---------------------|----------|
| : Effectif moyen des ayants-droit : | | | |
| ----- | | | |
| | Retraités | Veuves et orphelins | Ensemble |
| ----- | | | |
| 1938 | 150.827 | 85.320 | 236.147 |
| 1939 | 167.418 | 88.102 | 255.520 |
| 1940 (1) | 179.688 | 91.572 | 271.260 |
| 1941 (2) | 186.880 | 91.273 | 278.153 |
| 1942 (prévis. de juillet) .. | 185.712 | 94.772 | 280.484 |
| 1943 (prévisions) | 185.102 | 98.272 | 283.374 |
| ----- | | | |

Comme les recettes restent sensiblement égales à celles des exercices antérieurs, la dotation d'équilibre (3) dont la charge incombait au compte d'exploitation de la S.N.C.F. en exécution de l'art. 1er du décret-loi du 12 avril 1934, s'accroît corrélativement.

Si, au début de son application, le régime de 1934 a apporté un allègement important aux dépenses du compte d'exploitation, on doit constater que cet allègement n'a pas tardé à faire place à un accroissement de dépenses.

Le pourcentage du traitement soumis à retenue, qui représente les dotations d'équilibre versées par les réseaux, puis par la S.N.C.F., s'est accru très sensiblement, puisque de 7 % en 1934 il atteignait 16 % en 1937, 17 % en 1938 et qu'il est prévu égal à 35 % en 1943. Mais il convient de souligner que ce pourcentage a une valeur toute relative. En effet, en 1938, les traitements soumis à retenues étaient de l'ordre de 3.400 M. sur un total de dépenses de personnel s'élevant à 9.100 M. (dont 3.650 M. pour les agents du cadre permanent) alors qu'en 1943 ces traitements ne sont plus que de 5 milliards environ sur un ensemble

- 5930
5400
- (1) Sous-Direction de Strasbourg comprise jusqu'en 1940 inclusivement.
 - (2) Sous-Direction de Strasbourg exclue à partir du 1er janvier 1941.
 - (3) Nous rappelons qu'avant 1934, la dotation patronale à la Caisse de retraites était calculée en exécution de la loi du 21 juillet 1909, à raison de 15 % de l'ensemble des éléments de rémunération soumis à retenue pour la retraite; depuis 1934, elle est égale à la dotation patronale.

de dépenses de personnel de 14 milliards ^{ms} (dont 13 milliards 1/2 environ pour les agents du cadre permanent).

En réalité, les charges de retraites de la S.N.C.F. ont presque doublé depuis ¹⁹³⁸ ~~sa création~~. Elles s'élevaient à 937 M. (Sous-direction de Strasbourg exclue) ~~et atteignent~~ et atteignent maintenant 1.740 M.; leur accroissement est imputable à la fois à l'augmentation des retraites et à la politique de mises à la retraite qui a été poursuivie jusqu'en 1940.

Avant d'examiner, avec quelques détails, les recettes et les dépenses de la Caisse, nous allons passer rapidement en revue les éléments qui les conditionnent, c'est-à-dire les effectifs d'agents affiliés et de retraités, la variation des salaires soumis à retenues et celle des retraites.

a) Effectifs - Les tableaux ci-après résument, depuis le 1er janvier 1938, l'évolution de l'effectif des agents affiliés et celle de l'effectif des retraités. Pour 1942 et 1943, il ne s'agit, bien entendu, que d'évaluations.

Agents affiliés.

| Années | Radiations dans l'année | | | | | | | Variations de | | |
|-------------------|-----------------------------------|----------------------|--------------------|--------------------|-------------------------------|----------------------|------------------------|--------------------------------|----------------------------------|--|
| | Nombre d'affiliés au 1er janv (1) | Départs avec pension | Décès avec pension | Décès sans pension | Départs pour d'autres raisons | Total des radiations | affiliations nouvelles | l'effectif au cours de l'année | Nombre d'affiliés au 31 décembre | |
| | | | | | | | | | | |
| 1938 | 403.736 | 10.975 | 1.913 | 831 | 986 | 13.807 | 66.831 | + 53.024 | 456.760 | |
| 1939 | 456.760 | 19.998 | 1.365 | 651 | 935 | 22.947 | 7.030 | - 15.917 | 440.843 | |
| 1940 | 440.843 | 19.427 | 2.488 | 1.306 | 1.018 | 24.239 | 7.511 | - 17.514 | 423.329 | |
| 1941 | 392.795 | 9.440 | 1.699 | 932 | 2.957 | 15.038 | 1.152 | - 13.879 | 378.916 | |
| 1942 (Prévisions) | 378.916 | (3) 7.700 | 2.700 | 900 | 2.700 | 13.000 | 3.900 | - 9.100 | 369.816 | |
| 1943 (Prévisions) | 369.816 | (3) 7.500 | 1.700 | 900 | 2.700 | 12.800 | 6.500 | - 6.300 | 363.516 | |

(1) Les effectifs de l'A.L. sont compris dans ces chiffres jusqu'au 31 décembre 1940, savoir :

1er janvier 1938 : 27.801

1er janvier 1939 : 32.000 (chiffre approximatif)

1er janvier 1940 : 30.899 (chiffre résultant d'un dépouillement spécial).

31 décembre 1940 : 30.534

(2) Nombreux départs anticipés en exécution du décret-loi du 12 novembre 1938

(3) Y compris 1.500 départs avec attribution de pensions différées.

Retraités et veuves

| Années | Effectif au 1er janvier | | | Retraités | | | Veuves et orphelins | | | Nombre de retraités A.L. | | |
|--------|-------------------------|--|--|-----------|--|--|---------------------|--|--|---------------------------|--|--|
| | | | | | | | | | | compris dans les chiffres | | |
| | | | | | | | | | | des 3 premières colonnes | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | Pensions nouvelles | | | Décesses | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | Agents et orphelins | | | Agents et orphelins | | |
| | | | | | | | | | | | | |

b) Variation des salaires et des retraites - Le relèvement des salaires qui a effet du 1er août 1943 entraîne, pour les frais de gestion de la Caisse, un accroissement de dépenses d'environ 2 M 6. D'autre part, l'augmentation, à partir de la même date, du taux des indemnités spéciales temporaires allouées aux retraités, occasionne un surcroît annuel de dépenses qui peut être estimé à 135 M.

c) Recettes et dépenses de la Caisse - Le tableau ci-après décompose les recettes et les dépenses de la Caisse en leurs principaux éléments :

| | Résul- tats de 1941 | prévisions p ^r 1942: Budget ini- tial | Budget révisé le 1/7/42: | Prévi- sions pour 1943 |
|---|------------------------------|---|--------------------------------|---------------------------------|
| <u>Recettes.</u> | | | | |
| Produits du placement des réserves | 598 ^M 8 | 599 ^M - | 590 ^M - | 580 ^M - |
| Retenues sur salaires des agents affiliés | 315,6 | 280,- | 285,- | 280,- |
| Dotations du compte d'exploitation des- tinée à compenser l'insuffisance de rendement de certains placements immobiliers | 19,- | 25,- | 25,- | 25,- |
| Recettes diverses | 3,6 | 2,- | 2,6 | 3,- |
| Total des recettes (3) | 1.035,- | 11.006,- | 998,5 | 987,- |
| <u>Dépenses.</u> | | | | |
| Arrérages de retraites | 2.353,2 | 2.350,- | 2.530,- | 2.675,- |
| Remboursements de retenues et allo- cations de réforme | 20,8 | 15,- | 20,- | 20,- |
| Versements pour constitution de prestations | 4,4 | 4,- | 5,- | 7,- |
| Frais de gestion | 21,8 | 18,- | 22,- | 24,- |
| Dépenses diverses | 1,3 | " | 1,- | 1,- |
| Total des dépenses (1) | 21401,8 | 2.385,- | 2.579,- | 2727,- |

En ce qui concerne les recettes, deux points sont à signaler :

- la diminution, par rapport à 1941, du produit du placement des réserves, due à la conversion d'une partie assez impor-
tante (10 % environ) du portefeuille obligations de la Caisse;
- la diminution du montant des retenues sur solde, conséquence
de la décroissance de l'effectif des agents affiliés.

...

Pour les dépenses, on constate une augmentation sensible du montant des arriérés; par rapport à 1942, cette augmentation est toutefois inférieure à celle qui résulte du relèvement des indemnités spéciales temporaires (165 M) car le ralentissement des mises à la retraite justifie un allègement de charges que le Service des retraites estime à 20 M. pour l'exercice 1943.

Le montant des remboursements de retenues demeure sans changement, le nombre des révoctions ou congédiements pour vols, propagande antinationale, etc. étant toujours aussi important.

Les versements pour constitution de prestations augmentent du fait que les réserves mathématiques individuelles à verser aux Assurances Sociales du titre des agents partent sans avoir droit à pension, s'accroissent à mesure que l'on s'éloigne de 1930, date de mise en vigueur de la loi sur les Assurances Sociales.

Enfin, l'élévation des frais de gestion de la Caisse trouve son origine dans le relèvement des traitements décidé à partir du 1er août 1942. Il convient de noter, à cet égard, que le licenciement prévu d'un certain nombre d'auxiliaires atténue sensiblement les conséquences de la hausse générale des salaires.

2°- Insuffisance de rendement de certains placements immobiliers.

Le transfert dans les comptes du domaine public de certains immeubles de la Caisse des Retraites a été décidé, en principe, par le Comité de Gérance de cette Caisse, et par le Conseil d'Administration de la S.N.C.F., mais on envisage pas actuellement que la cession puisse être opérée avant la fin de l'exercice 1943.

Paragraphe 3 - Pensions spéciales.

Ces dépenses n'appellent aucun commentaire particulier.

Paragraphe 3 - Caisse de prévoyance de la S.N.C.F.

Nous signalons, l'an dernier, les menaces de déséquilibre qui pesaient sur le budget de la Caisse de Prévoyance. Ces menaces se sont encore aggravées par suite de l'augmentation des remboursements prévus pour soins dentaires. Pour faire face aux dépenses nouvelles, on a relevé le taux des cotisations avec effet du 1er août 1942; la dotation patronale se trouve augmentée corrélativement.

...

Malgré cette précaution, il est vraisemblable que l'exercice 1942 va se clore par un déficit dont la couverture sera faite au moyen d'un prélèvement sur les importantes réserves dont disposait la Caisse à la date du 1er janvier 1942 (110,8)

Dans le tableau ci-après, nous indiquons les résultats de la gestion de la Caisse de Prévoyance en 1941, les évaluations de 1942 et les prévisions budgétaires de 1943.

| | 1941 | 1942 | 1943 |
|---|-----------------------------|---------------------------------------|-------------------|
| Résultats | Prévisions initiales | Prévisions révisées le 1/10/42 | Prévisions |
| 1°- RECETTES | | | |
| Cotisations des affiliés..... | 80,8 | 80,- | 101,- |
| Cotisations de la S.N.C.F. (13/12 de celles des affiliés)..... | 87,5 | 87,- | 109,4 |
| Revenu des placements de fonds..... | 5,1 | 3,- | 4,5 |
| Ensemble des recettes | 173,4 | 170,- | 214,9 |
| 2°- DEPENSES | | | |
| a) Prestations | | | |
| Consultations et visites des médecins | 14,8 | 14,5 | 26,4 |
| Médicaments, analyses, recherches biologiques..... | 44,7 | 45,- | 61,7 |
| Soins et prothèses dentaires..... | 8,4 | 9,- | 14,4 |
| Auxiliaires médicaux..... | 0,6 | 0,5 | 1,5 |
| Frais de séjour et honoraires dans les hôpitaux et cliniques..... | 33,7 | 31,5 | 43,5 |
| Frais de séjour en asiles, maisons de santé, sanatoria et préventoria..... | 11,6 | 16,5 | 16,- |
| Opérations chirurgicales à domicile ou au cabinet du praticien..... | 2,5 | 2,5 | 5,7 |
| Prothèse, orthopédie, optique..... | 2,6 | 3,- | 4,- |
| Cures de convalescence thermales et balnéaires..... | 1,2 | 0,5 | 3,5 |
| Maternité (consult., frais d'accouch., primes d'allait., bons de lait)..... | 16,5 | 22,- | 28,5 |
| Allocations de naissance..... | 10,2 | 10,- | 9,6 |
| Allocations de décès..... | 7,3 | 7,5 | 7,8 |
| Ensemble des prestations..... | 153,1 | 162,5 | 222,5 |
| b) Amortissement des dépenses d'établissement..... | 0,6 | 0,3 | 0,4 |
| c) Frais de gestion | 7,4 | 7,2 | 8,8 |
| Total des dépenses | 161,1 | 170,- | 231,8 |
| Résultats de l'exercice : excédent (+) ou insuffisance (-)..... | + 12,3 | " | - 16,9 |

b) SECOURS ET ALLOCATIONS DIVERSES

Ces dépenses peuvent être décomposées comme il suit :

| | 1941 | 1942 | 1943 |
|---|----------------------|-----------------------|------------|
| Résultats | Prévisions initiales | Prévisions rectifiées | Prévisions |
| Secours (Secours normaux.....) | 8,5 | 9,6 | 10,1 |
| individuels (Secours de guerre.....) | 8,8 | 10,6 | 10,4 |
| Services sociaux..... | 37,8 | 38,1 | 42,6 |
| Subventions et allocations diverses..... | 2,9 | 3,1 | 3,5 |
| Depenses d'établissement de caractère social..... | " | " | " |
| | 57,7 | 61,3 | 77,6 |
| | | | 112,6 |

L'accroissement, en 1942, des prévisions de secours individuels est dû aux difficultés que rencontre notre personnel, difficultés que nous devons soulager (augmentation du coût de la vie et de la morbidité, conséquences des bombardements, etc.).

Pour les dépenses des services sociaux, l'augmentation porte pour 1 M 2 sur le relèvement des salaires, pour 2 M 8 sur le développement prévu des établissements de vacances, pour 2 M sur les allocations relatives aux frais d'études, pour 9 M 7 sur la hausse du prix des livres, pour 9 M 4 sur l'accroissement du nombre des pupilles, pour 1 M 5 sur le comblement du déficit de certaines cantines; en effet, les difficultés d'approvisionnement dans certaines régions ont amené la S.N.C.F. à créer des cantines. Des déficits importants se sont manifestés, car il était impossible, du début, de faire payer les repas à leur prix de revient; des mesures ont été prises pour que, dorénavant, les cantines assurent leur équilibre budgétaire. Néanmoins, il reste, en dehors des 1 M 5 imputés au chapitre Ier, d'autres déficits s'élevant ensemble à 13 M 5 et qui sont imputés aux chapitres II, III et IV (dépenses diverses - Matières diverses ou frais de bureau). Enfin, la rémunération des moniteurs et monitrices d'éducation physique, les frais de fonctionnement des centres sociaux et des services sociaux des régions qui, jusqu'en 1942, étaient imputés dans les dépenses des directions régionales (Chap. II) sont maintenant reportés dans les dépenses patronales du chapitre Ier. Leur montant est de 4 M 7.

Les subventions et allocations diverses, sont, elles aussi, en hausse. Il s'agit principalement de l'augmentation des subventions versées tant à l'Orphelinat Fland, qu'à l'Orphelinat National.

Le crédit de 20 M pour les dépenses d'établissement de caractère social est la conséquence de la décision ministérielle du 4 août 1942 qui prévoit que ces dépenses sont maintenant

L'exercice 1943 se solde par un très léger excédent : des hausses importantes affectent les dépenses car les agents, connaissant mieux leurs droits, font, maintenant, plus souvent appel aux prestations de la Caisse. Des augmentations de prix souvent importantes se sont manifestées; notamment sur les médicaments et spécialités, sur les frais de séjour dans les établissements hospitaliers, sur les appareils de prothèse, d'orthopédie ou d'optique; le tarif des auxiliaires médicaux a été relevé à partir du 1er avril 1943, de même que le chiffre-clé des opérations chirurgicales à domicile à partir du 1er août.

L'état sanitaire du personnel est de moins en moins satisfaisant, et les agents ainsi que leurs familles sont amenés, de la sorte, à faire un appel plus fréquent au médecin, au dentiste, au pharmacien.

L'équilibre financier que l'on envisage pour 1943 est donc soumis à de graves aléas, toutefois, si un déficit venait à se manifester, il serait vraisemblablement assez peu important et pourrait être facilement couvert par les réserves disponibles de la Caisse qui seront de l'ordre de 100 M. à fin 1942.

Paragraphe 4 - Assurances sociales (dotations patronales).

Les cotisations aux assurances sociales prévues pour 1943 sont beaucoup plus importantes que celles versées en 1941 ou prévues pour 1942.

Le plafond des salaires sociaux à retenues a été relevé au cours de 1942 et, de plus, en l'absence des prisonniers, on envisage un recours de plus en plus important à la main-d'œuvre auxiliaire.

...

b) SECOURS ET ALLOCATIONS DIVERSES.

Ces dépenses peuvent être décomposées comme il suit :

| | 1941 | 1942 | 1943 | |
|--|-------|----------------------|-----------------------|--------|
| | Réau- | | | Prévi- |
| | tats | Prévisions initiales | Prévisions rectifiées | sions |
| | | le 1/7/42 | | |
| Secours (Secours normaux.....) | 8,3 | 9,8 | 10,1 | 16,6 |
| individuels (Secours de guerre.....) | 5,8 | 10,5 | 19,4 | 20,6 |
| Services sociaux | 37,5 | 38,1 | 42,6 | 55,4 |
| Subventions et allocations diverses | 2,9 | 5,1 | 5,5 | 6,- |
| Dépenses d'établissement de caractè- re social..... | " | " | " | 20,- |
| | 57,7 | 61,3 | 77,6 | 118,6 |

L'accroissement en 1943 des prévisions de secours individuels est dû aux difficultés que rencontre notre personnel, difficultés que nous devons soulager (augmentation du coût de la vie et de la morbidité, conséquences des bombardements, etc..)

Pour les dépenses des services sociaux, l'augmentation porte pour 1 M 2 sur le relèvement des salaires, pour 2 M 3 sur le développement prévu des établissements de vacances, pour 3 M. sur les allocations relatives aux frais d'études, pour 4 M 7 sur la hausse du prix des livres, pour 5 M 5 sur l'accroissement du nombre des pupilles, pour 1 M 5 sur le comblement du déficit de certaines cantines; d'autres déficits s'élevant ensemble à 13 M 5 sont imputés dans les chapitres II, III et IV et apparaîtront dans la Section IV de la présente annexe. Enfin, la rémunération des moniteurs et monitrices d'éducation physique, les frais de fonctionnement des centres sociaux et des services sociaux des régions qui, jusqu'en 1942, étaient imputés dans les dépenses des directions régionales (chap. II) sont maintenant reportés dans les dépenses patronales du chapitre Ier. Leur montant est de 4 M 7.

Les subventions et allocations diverses, sont, elles aussi, en hausse. Il s'agit principalement de l'augmentation des subventions versées tant à l'orphelinat Flandais qu'à l'Orphelinat National.

Le crédit de 20 M. pour les dépenses d'établissement de caractère social est la conséquence de la décision ministérielle du 4 août 1942 qui prévoit que ces dépenses sont maintenant

...

imputées au compte d'exploitation. Il ne s'agit ici que des dépenses d'un montant unitaire supérieur à 400.000 fr, les autres acquisitions continuant d'être imputées au Chapitre IV.

C - SERVICES MEDICAUX.

Les dépenses prévues pour 1943 sont très voisines de celles que l'on envisage pour 1942, mais elles dépassent sensiblement les résultats de 1941 : augmentation de la rémunération des médecins spécialistes, hausse des produits pharmaceutiques, augmentation sensible de la morbidité du personnel.

D - INDEMNITES POUR ACCIDENTS DU TRAVAIL.

Ces dépenses continuent d'augmenter; en effet, fin 1938, la S.M.C.F. a substitué le régime de la répartition au régime de la capitalisation : cette mesure a permis alors des économies importantes qui vont maintenant en diminuant à mesure de l'accroissement du nombre des accidentés dont les rentes sont imputées conformément aux nouvelles règles. On est encore loin d'atteindre le chiffre de 1938 (32 M 6 au lieu de 52 M).

E - ALLOCATIONS AU PERSONNEL MOBILISE ET AU PERSONNEL DETACHE EN ALLEMAGNE.

Le budget de 1943 est établi, comme nous l'avons vu à propos des effectifs, dans l'hypothèse où les agents actuellement prisonniers le demeureraient pendant toute l'année 1943. L'augmentation qui apparaît, à ce titre, résulte des augmentations de salaires attribués aux agents dans le cours de l'exercice 1942.

Dans l'hypothèse où les prisonniers rentreraient à la date moyenne du 1er juillet, les dépenses de 1943 seraient diminuées de 160 M. environ.

D'autre part, on envisage le détachement en Allemagne à longueur d'année de 3.200 agents auxquels la S.M.C.F. versera une allocation égale à la demi-solde augmentée éventuellement de la totalité des allocations familiales, soit, à raison d'environ 16.800 fr par agent, une dépense de 54 M 4 dont le montant vient s'ajouter aux autres dépenses de guerre inscrites dans le budget malgré leur caractère remboursable.

F - INDEMNITES AU PERSONNEL EVACUE OU REPLIE ET INDEMNITES DE L.N.R.

Ces indemnités sont prévues dans le budget de 1943 pour un montant sensiblement égal à celui de 1942. Elles sont très supérieures à celles qui ont été versées en 1941 en raison de l'extension des indemnités de zone à de nouvelles localités et de l'augmentation de leur taux unitaire (pour les auxiliaires notamment) à partir du 1er avril 1942.

G - CREDITS POUR RETRAITES SUSPENSEES.

Ces crédits disparaissent dans le budget de 1943, le nombre de retraités rappelés étant négligeable.

SECTION II - DEPENSES DE COMBUSTIBLES, CARBURANTS ET ENERGIE
ELECTRIQUE

La dépense de combustibles de 1943 a été déterminée en fonction des hypothèses de parcours, de consommation kilométrique et de prix indiquées aux sections II et IV de l'annexe A.

Nous rappelons que, sur ces bases, le tonnage total de charbon à consommer pour la traction en 1943, est de 7.249.000 tonnes au lieu de 7.380.000 T prévues pour 1942.)

Au prix moyen de 334^f la tonne en 1943 au lieu de 290^f en 1942, la dépense ressort à 2.421 M 2 contre 2.135 M 4, soit en plus 285 M 8.

Les carburants figurent en 1943 pour la même somme qu'en 1942 (13 M 8).

Les dépenses d'énergie électrique non comprises au Chapitre III pour la somme totale de 379 M 3 en 1943 contre 365 M 2 en 1942.

Les hypothèses de parcours, consommation et prix, indiquées aux sections II et IV de l'annexe A servent, ici également, de bases à la détermination des dépenses. Celles-ci se décomposent comme il suit :

| | 1942 | 1943 |
|---|-------|-------|
| Facturation, aux prix réels ou forfaitaires, de l'énergie de traction proprement dite.... | 217,4 | 228,5 |
| Matières utilisées pour l'entretien des sous-stations..... | 11,9 | 9,8 |
| Total | 229,3 | 238,3 |

Les dépenses relatives à la production de l'énergie électrique comprennent, en outre :

| | | |
|---|------|------|
| Les salaires du personnel chargé du fonctionnement et de l'entretien des sous-stations (compris dans les dépenses de personnel - Annexe A Section V)..... | 22,4 | 36,3 |
|---|------|------|

| | | |
|---|-------|-------|
| Les dépenses afférentes aux travaux exécutés par l'industrie privée (comprises dans les dépenses diverses - annexe C - section IV)... | 8,5 | 7,7 |
| Total général des dépenses d'énergie électrique..... | 237,8 | 279,3 |

19

SECTION III - DÉPENSES DE TRAVAUX.

Nous avons étudié dans l'Annexe A, Section III, les programmes de travaux des Services du matériel et des installations fixes.

Nous allons maintenant étudier les prévisions de dépenses relatives à ces travaux.

1°) DÉPENSES DU SERVICE DU MATÉRIEL.

Les dépenses normales correspondant aux programmes de travaux d'entretien et de réparation du matériel s'élèvent pour 1943 à 4.533 M.7 contre 3.518 M.4 en 1942 (prévisions rectifiées en Juillet) et 3.545 M.7 en 1941.⁽¹⁾

L'augmentation, par rapport à 1942, est due surtout aux majorations de prix qui affectent les commandes à l'industrie privée (révision de contrats) et les matières. Si l'on fait abstraction de ces hausses, la dépense ressort à 3.545 M.7 en 1943, soit 30 M.3 seulement de plus qu'en 1942.

Les dépenses de guerre sont en progression constante: de 511 M.3 en 1941, elles passent à 770 M.2 en 1942, puis à 822 M.7 en 1943.⁽²⁾

En outre, l'augmentation est due beaucoup plus à la hausse des prix qu'à l'accroissement du programme. Si l'on fait abstraction des majorations de prix, la dépense est de 725 M.3 en 1943 contre 770 M.2 en 1942, soit 15 M.1 seulement de plus.

Comme nous l'avons dit (annexe A - Section III), les dépenses prévues pour le compte de la S.N.C.F. ne correspondent pas, pour 1943, à un programme normal, mais à la seule partie considérée comme réalisable de ce programme.

Les opérations différées intéressent le matériel roulant. Elles s'élèvent, pour les voitures à voyageurs à 130 M.7 et pour les wagons à 161 M.2, soit une somme de 291 M.9 qui figure au budget de 1943 au titre de la "provision pour travaux différés" (Section V des dépenses).

Si la pénurie de matières et les sujétions diverses continuent de gêner l'exécution des travaux prévus, cette provision s'augmenterait du montant des dépenses correspondant à la partie non réalisée du programme et le budget n'en serait pas influencé.

L'évolution des dépenses correspondant aux travaux réalisés ou prévus est indiquée dans le tableau ci-après :

Nous verrons, à la Section V "provision pour travaux différés" qu'aucun rattrapage ou retard d'exécution des programmes antérieurs n'est envisagé pour 1943. L'arriéré total

Il y compris les dépenses de personnel correspondantes

à fin 1943 sera de 312 G.P. de locomotives, 4.412 H.C. ou H.I. de voitures et 49.395 RNV 4 ou RNV 2 de wagons.

| | | | 1941 | 1942 | 1943 | |
|---|-------------------|----------------|----------------|-------------------------|-----------------------|-----------------|
| | | | Résul- tats | Prévisions initiales | Révision du 1/7/43 | Prévi- sions |
| Dépenses normales | | | | | | |
| + Locomotives | | | | | | |
| besoins à | Personnel..... | | 721,9 | 770,9 | 767,2 | 876,3 |
| vapour et | I.P..... | | 292,9 | 192,2 | 198,- | 249,7 |
| tenders | Matières..... | | 375,8 | 548,4 | 530,4 | 534,1 |
| Entretien | Autre | Personnel..... | 74,5 | 89,5 | 87,4 | 99,3 |
| et | matériel | I.P..... | 6,1 | 3,1 | 1,2 | 2,- |
| répara- tion du | moteur | Matières..... | 41,4 | 50,2 | 61,9 | 67,5 |
| matériel | matériel | Personnel..... | 373,6 | 442,9 | 414,6 | 463,4 |
| | à | I.P..... | 115,8 | 180,- | 129,- | 128,- |
| | voyageurs | Matières..... | 181,9 | 268,9 | 241,2 | 244,4 |
| | matériel | Personnel..... | 444,8 | 513,8 | 502,4 | 601,3 |
| | à | I.P..... | 156,- | 187,6 | 132,8 | 201,8 |
| | marchan- dises | Matières..... | 282,3 | 387,6 | 368,9 | 421,- |
| Modifications et applications au matériel roulant | Personnel..... | | 9,4 | 31,4 | 18,4 | 26,2 |
| | I.P..... | | 6,- | 16,- | 11,1 | 16,6 |
| | Matières..... | | 25,1 | 62,5 | 53,9 | 64,1 |
| Dépenses de guerre | | | 3.946,7 | 3.700,7 | 3.512,4 | 4.055,7 |
| Prestations à la Reichsbahn | Personnel..... | | 87,- | 176,- | 209,1 | 236,8 |
| | I.P..... | | 11,1 | 156,1 | 183,3 | 239,7 |
| | Matières..... | | 113,2 | 340,3 | 375,8 | 236,2 |
| | | | 511,3 | 681,4 | 770,2 | 692,7 |
| Totaux | Personnel..... | | 1.711,2 | 2.027,2 | 1.929,1 | 2.323,3 |
| | I.P..... | | 587,3 | 683,- | 637,4 | 827,8 |
| | Matières..... | | 952,5 | 1.671,2 | 1.626,1 | 1.727,3 |
| | Ensemble..... | | 3.250,- | 4.382,1 | 4.202,6 | 4.948,4 |

2°) TRAVAUX DES SERVICES EN L'VOIR ET DES MATIÈRES.

Les dépenses normales correspondant aux programmes que nous avons exposés à la Section III de l'Annexe A s'élèvent à 3.433 M.9 en 1943, contre 3.940 M.4 en 1942, et 3.185 M.3 en 1941.(')

L'augmentation de 483 M.3 de 1942 sur 1941, résulte surtout des hausses de prix. Si l'on fait abstraction de celles-ci, la dépense peut être évaluée à 3.050 M. environ, en 1943, contre 3.240 M.4 en 1942. La différence de 190 M. correspond à la modification des programmes que nous avons déjà mise en valeur.

1) y compris les dépenses de personnel correspondantes

Mais ces prévisions supposent que le ralentissement actuel de notre activité ne s'aggrave pas et qu'au contraire, il nous sera possible, en arguant de ce que les chemins de fer sont, au premier chef, industrie prioritaire, d'obtenir, comme cela s'est déjà produit, quelques livraisons de rails et de traverses. La mise à notre disposition, par les Pouvoirs Publics, de compagnies de travailleurs, doit également suppléer à la défaillance des entreprises.

Si les programmes établis ne pouvaient être réalisés entièrement, les dépenses correspondant à la partie des travaux non exécutés, seraient reportées à la provision pour travaux différés et le budget n'en serait pas influencé. Dans l'état actuel des prévisions, la différence entre le programme théorique de 1943 et les travaux considérés comme réalisés, est d'ailleurs portée au titre de la provision pour une somme de 700 M.F. dont on trouvera le détail à la section V.

L'importance des travaux nés de la guerre est considérablement réduite dans le budget de 1943.

La reconstruction des ouvrages d'art s'achève plus rapidement qu'on ne l'avait escompté lors de l'établissement du budget initial de 1942. Certains travaux, non compris dans le programme de l'exercice, ont pu être exécutés. La révision budgétaire de Juillet avait porté de 121 M.F. à 238 M.F. les prévisions pour 1942. A fin août, 171 M.F. sont déjà imputés sur ce programme. Le budget de 1943 ne prévoit plus que 33 M.F. de dépenses à ce titre. 1)

Il n'a pas été possible d'exécuter aussi rapidement la réfection des autres installations (bâtiments et logements notamment) et les prévisions de dépenses pour 1943 restent sensiblement égales à celles de 1942.

L'évolution des dépenses correspondant aux travaux réalisés ou prévus est indiquée dans le tableau ci-après :

.....

1) y compris les dépenses de personnel correspondantes

revenir
au 1er
pour détacher

Dépenses normales

| | | 1941 | 1942 | 1943 | |
|--|-------------------------------------|----------------|-------------------------|-----------------------|-----------------|
| | | Résumé tota | Provisions initiales | Révision du 1/7/42 | Prévi- sions |
| Entretien | (Personnel....) | 756,1 | 924,8 | 867,3 | 1.006,8 |
| | (Entreprises...) | 62,7 | 50,- | 74,5 | 75,- |
| | (Matières.....) | 184,8 | 420,- | 383,4 | 399,6 |
| | (de la signalisa- (Personnel....) | 180,9 | 213,2 | 216,3 | 283,4 |
| | tion et des instal (Entreprises...) | 17,5 | 31,- | 16,2 | 25,- |
| | tations de sécurité (Matières.....) | 71,5 | 118,- | 97,- | 144,- |
| | (Personnel....) | 124,- | 146,1 | 138,3 | 184,8 |
| | (Entreprises...) | 129,- | 167,- | 169,6 | 207,5 |
| | (Matières.....) | 67,2 | 99,- | 100,8 | 115,1 |
| | (Personnel....) | 130,4 | 130,1 | 39,5 | 138,5 |
| | (Entreprises...) | 55,9 | 132,- | 88,6 | 135,- |
| | (Matières.....) | 49,8 | 240,- | 148,3 | 213,- |
| Grosses répara- tions | (Ballast.....) | 50,5 | 95,- | 55,7 | 79,1 |
| | (Personnel....) | 24,- | 26,8 | 27,- | 35,1 |
| | (Entreprises...) | 56,9 | 65,- | 98,2 | 84,- |
| | (Matières.....) | 47,5 | 111,- | 92,9 | 91,3 |
| | (de la signalisa- (Personnel....) | 15,5 | 25,7 | 23,2 | 19,7 |
| | tion et des ins- (Entreprises...) | 18,1 | 24,- | 21,4 | 21,- |
| | tallations de (Matières.....) | 27,1 | 37,- | 29,9 | 28,4 |
| | (Personnel....) | 12,2 | 22,3 | 19,2 | 19,4 |
| | (Entreprises...) | 112,1 | 124,- | 120,1 | 118,7 |
| | (Matières.....) | 25,4 | 33,5 | 41,1 | 39,5 |
| | (Personnel....) | 13,4 | 13,1 | 13,3 | 12,2 |
| | (Entreprises...) | 50,2 | 69,- | 61,6 | 41,9 |
| | (Matières.....) | 27,6 | 23,5 | 22,1 | 19,5 |
| Travaux complémentaires C.4 et dépenses connexes de T.C. et installations supprimées. | | 5.186,3 | 3.342,9 | 2.940,4 | 3.433,9 |

Dépenses de guerre :

| | | | | | |
|---------------------|------------------|----------|---------|---------|---------|
| Recons- truction | (Personnel....) | 31,3 | 11,2 | 22,3 | 2,9 |
| | (Entreprises...) | 573,1 | 105,- | 197,1 | 24,- |
| | (Matières.....) | 98,2 | 15,- | 19,3 | 6,8 |
| | (Personnel....) | 27,4 | 11,8 | 10,9 | 4,6 |
| | (Entreprises...) | 79,9 | 44,8 | 40,3 | 38,7 |
| | (Matières.....) | 58,5 | 56,7 | 23,9 | 21,3 |
| | (Personnel....) | 14,7 | 24,6 | 23,4 | 26,3 |
| | (Entreprises...) | 21,8 | 12,- | 19,1 | 10,5 |
| | (Matières.....) | 72,- | 50,- | 55,4 | 32,- |
| | (Personnel....) | 1.222,9 | 1.451,6 | 1.407,7 | 1.633,1 |
| | (Entreprises...) | 1.183,2 | 812,9 | 906,8 | 769,3 |
| | (Matières.....) | 745,1 | 1.222,7 | 1.029,8 | 1.122,6 |
| Totaux | | 5.186,3 | 3.342,9 | 2.940,4 | 3.433,9 |
| Ensemble..... | | 10.372,6 | 6.685,8 | 5.880,8 | 6.867,8 |

En définitive, si l'on fait abstraction des dépenses de personnel déjà reprises à la section I, et qui interviennent en 1943, pour 2.323 M. 8 au chapitre III et 1.823 M. 1 au chapitre IV; ensemble : 4.146 M. 9, les dépenses relatives aux travaux peuvent être résumées de la manière suivante :

| | | Prévisions pour 1943 : | | | |
|---------------------|-------------------------|------------------------|----------|----------|----------|
| Résultats de 1942 : | | Prévisions initiales : | | | |
| | | révision du 1/7/43 : | | | |
| | | pour 1943 : | | | |
| | | M : | M : | M : | M : |
| Chap. III | (Industrie privée.....) | 887,3: | 883,-: | 887,3: | 887,3" |
| | (Matières.....) | 859,3: | 1.671,9: | 1.658,1: | 1.727,3" |
| Chap. IV | (Entreprises.....) | 1.185,8: | 813,8: | 806,8: | 786,3" |
| | (Matières.....) | 765,1: | 1.382,7: | 1.020,8: | 1.186,5" |
| | | M : | M : | M : | M : |
| | | 3.497,1: | 4.457,4: | 4.311,1: | 4.608,-" |

On voit qu'au total, sur un ensemble de travaux de 8.550 M., les dépenses propres à la S.N.C.F. représentent 80% (dont 46% pour le personnel et 34% pour les matières) alors que celles qui seront confiées à l'industrie privée représentent 20%.

SECTION IV - DEPENSES DIVERSES

Nous reprenons, sous cette rubrique, toutes les dépenses qui n'ont pu être classées dans les catégories personnel, charges patronales, combustibles et carburants, travaux. Ces dépenses peuvent se détailler de la façon suivante :

| | 1941 | 1942 | 1943 | |
|--|------------------|----------------------|------------------------|--------------------|
| | Résultats | Prévisions initiales | Prévisions du 1/7/1942 | Prévisions |
| DEPENSES NORMALES : | | | | |
| a) Contributions & frais de contrôle..... | 868 ⁹ | 951 ⁸ | 1.145 ⁴ | 1.194 ⁷ |
| b) Indemnités pour pertes, avaries & retards..... | 348,7 | 193,4 | 392,5 | 464,- |
| c) Matières diverses..... | 282,82 | 384,4 | 384,5 | 423,5 |
| d) Manutention & travaux divers d'entreprises (à l'exclusion de ceux repris dans la rubrique "Travaux")..... | 113,6 | 125,9 | 172,1 | 182,9 |
| e) Frais de bureau, imprimés, documents horaires & tarifaires, frais d'impression des billets..... | 185,8 | 180,6 | 212,1 | 324,6 |
| f) Frais de représentation, publicité, commissions aux agences de voyages..... | 10,6 | 19,6 | 20,4 | 19,5 |
| g) Assurances & indemnités pour sinistres, accidents aux tiers..... | 26,1 | 29,1 | 41,8 | 35,1 |
| h) Entretien & acquisition de mobilier, d'outillage, de bûches & agros..... | 93,6 | 145,6 | 157,8 | 189,1 |
| i) Régléments de communauté, locations & échanges de matériel..... | 59,1 | 78,9 | 87,4 | 80,7 |
| j) Services extérieurs..... | 72,1 | 62,- | 111,9 | 150,4 |
| k) Lignes affectées & coordination..... | 93,1 | 133,- | 146,5 | 156,- |
| l) Production & transport d'énergie électrique..... | 82,2 | 83,6 | 92,9 | 102,3 |
| m) Divers (loyers, frais judiciaires, relevage du matériel, crédits pour transports en service)..... | - 53,- | 6,8 | - 6,1 | - 6,- |
| Total des dépenses normales..... | 2.208,6 | 2.388,7 | 2.939,4 | 3.156,2 |
| DEPENSES DE GUERRE : | | | | |
| n) Défense passive..... | 8,6 | 21,7 | 36,7 | 28,- |
| o) Autres dépenses de guerre (sauf reconstruction & prestations en travaux)..... | 149,1 | 115,8 | 186,6 | 177,1 |
| p) Récupération de manœuvres faites pour le compte des Allemands..... | - 55,4 | " | - 61,- | - 58,5 |
| Total des dépenses de guerre..... | 102,3 | 137,5 | 182,3 | 146,6 |
| PRESTATIONS DE SERVICE A SERVICE : | | | | |
| q) Facturation de personnel & frais de bureau & d'autres comptes..... | - 64,2 | - 73,2 | - 83,8 | - 126,2 |
| r) Manœuvres..... | - 95,- | - 43,7 | - 114,9 | - 104,7 |
| s) Facturation d'énergie électrique..... | - 213,3 | - 224,5 | - 238,1 | - 241,3 |
| Ensemble des prestations..... | - 372,5 | - 341,4 | - 436,8 | - 472,2 |
| CREDITS POUR FRAIS GÉNÉRAUX & CHARGES PATRONALES..... | - 460,7 | - 351,8 | - 426,2 | - 451,1 |
| ENSEMBLE DES DEPENSES DIVERSES..... | 1.477,7 | 1.833,8 | 2.863,9 | 2.879,5 |

Nous allons commenter rapidement chacun de ces postes.

A - DÉPENSES NORMALES.

a) Contributions et frais de contrôle.

Ces dépenses se détaillent comme il suit :

| | 1941 | 1942 | 1943 | |
|-----------------------------------|------------------------------|------------------------------|-----------------------------|----------------------|
| Résul- : Prévi- : Prévi- : Prévi- | tats : sions : sions : sions | initia- : révisées : : sions | les : le 1/7/42 : (: sions | |
| Impôts sur les transports : | 718 ^M 7 | 302 ^M 6 | 592 ^M 7 | 907 ^M 2 |
| Impôt foncier, patentes, : | | | | |
| taxes sur recettes accises : | | | | |
| soires à impôts divers... | 126,5 | 123,8 | 127,3 | 170,1 |
| Frais de contr. Sls..... | 23,7 | 25,4 | 25,4 | 25,4 |
| | 868 ^M 9 | 451 ^M 8 | 1.145 ^M 4 | 1.100 ^M 7 |

Les impôts sur les transports sont beaucoup plus importantes qu'en 1941 en raison de la suppression, avec effet du 1er mars 1942, de l'exonération d'impôts dont bénéficiaient certains transports de marchandises (céréales panifiables en grains, trafic en transit par la France, etc.).

Par rapport aux prévisions de juillet, on constate une diminution qui résulte de la baisse des recettes du transport qui est due à la diminution du produit attendu des transports du trafic allemands, malgré la recette supplémentaire que par la diminution de l'augmentation des tarifs voyageurs intervenue le 15 oct affecte.

Pour l'impôt foncier, les patentes et autres impôts directs, il y a en 1943, une hausse fort importante résultant de l'application de la loi du 15 mars 1942, qui prévoit un relèvement de 150 % du revenu servant de base à l'impôt frappant la propriété bâtie pour les établissements industriels. L'augmentation des impôts est inférieure à ce pourcentage, car cette modification de l'assiette entraînera une diminution au titre des centimes additionnels. Cette évaluation étant fort délicate, l'estimation de la dépense pour 1943 est susceptible d'être modifiée lors de la prochaine révision budgétaire.

Les frais de contrôle demeurent inchangés.

Par rapport aux prévisions de juillet 1944,
provient de l'augmentation des tarifs appliqués à partir
18 octobre 1944 (voyageurs et bagages) est compensé par
l'augmentation du volume du trafic commercial et par celle qui
proviennent des recettes allemandes de transport.

b) Indemnités pour pertes, avaries & retards.

Ces indemnités se décomposent comme suit :

| | 1941 | 1942 | 1943 |
|---------------|----------------------|-------------------------------|---|
| Résultats | Prévisions initiales | Prévisions révisées le 1/7/42 | Prévisions |
| Pertes..... | 294 ^M 5 | 119 ^M 3 | 289 ^M : 350 ^M 8 |
| Avaries..... | 52,4 | 72,3 | 101,6 : 111,- |
| Retards..... | 1,8 | 1,8 | 1,9 : 2,2 |
| Ensemble..... | 348 ^M 7 | 193 ^M 4 | 392 ^M 5 : 464 ^M - |

Ces dépenses sont en progression constante. De 74 M. en 1938, elles sont passées à 108 M. en 1940, puis à 348 M. 7 en 1941. Les prévisions initiales de 1942 (193 M. 4) se sont rapidement révélées bien trop optimistes et l'évaluation de 392 M. 5 faite en juillet ne paraît pas devoir être excessive pour cet exercice, puisque les dépenses effectives, qui atteignaient 151 M. à fin juin (moyenne mensuelle 25 M.), s'élèvent en juillet à 50 M. et en août à 44 M.

C'est l'augmentation des indemnités pour pertes qui apparaît la plus considérable (près de 40 % de plus qu'en 1941). Les causes sont toujours la hausse des prix des marchandises transportées et, surtout, le nombre des vols, qui n'a malheureusement pas cessé de croître, jusqu'à présent (sauf une légère régression en août). Les soustractions et vidanges sont évidemment facilitées par le défaut d'éclairage nocturne des gares et triages, qui rend la surveillance malaisée.

c) Matières diverses.

Ces dépenses se décomposent, par chapitres, de la façon suivante :

| | 1941 | 1942 | 1943 |
|-------------------|----------------------|-------------------------------|---|
| Résultats | Prévisions initiales | Prévisions révisées le 1/7/42 | Prévisions |
| Chapitre II..... | 100 ^M 1 | 116 ^M 9 | 111 ^M 2 : 125 ^M 2 |
| Chapitre III..... | 169,1 | 246,7 | 256,9 : 280,1 |
| Chapitre IV..... | 6,9 | 9,5 | 7,7 : 9,- |
| Chapitre V..... | 7,7 | 11,3 | 8,7 : 9,2 |
| | 283 ^M 8 | 384 ^M 4 | 384 ^M 5 : 423 ^M 5 |

Au chapitre II, l'éclairage et le chauffage des gares et bureaux de ville et l'éclairage des trains interviennent pour 73 M. 7

en 1943 contre 72 M. 5 en 1942; grâce aux économies substantielle réalisées aussi bien sur l'éclairage que sur le chauffage, l'augmentation de la dépense est insignifiante et hors de proportion avec la hausse des prix du courant, des produits d'éclairage et du combustible.

Les dépenses diverses des gares et bureaux de ville (autres que les frais de bureau) sont en augmentation sensible (46 M. 3 contre 36 M. 7): de grosses livraisons de vêtements d'uniforme sont prévues pour 1943 sur la Région Sud-Ouest notamment, où la dépense ~~de~~ ressort à 6 M. 5 contre 1 M. 5 seulement en 1942. Le surplus de l'augmentation s'explique par la hausse générale des prix ~~des~~ matières, hausse dont l'incidence est réduite là encore du fait de la politique de stricte économie suivie par la S.N.C.F.

Enfin, on a prévu une dépense de 5 M. pour couverture du déficit des cantines.

Au chapitre III, l'augmentation porte sur le poste principal "Consommations diverses des engins moteurs", la dépense passant de 138 M. 5 à 153 M. 4; cette hausse s'explique, malgré les économies réalisées sur les consommations d'huile, par l'augmentation des prix des matières consommées (huiles, chiffons, bois d'allumage, etc.).

Comme au chapitre II, une dépense de 5 M. est prévue au titre des cantines.

C'est également la hausse générale des prix qui justifie les légères augmentations qui apparaissent aux chapitres IV et V.

d) Manutention & travaux divers d'entreprises (à l'exception de ceux compris dans les programmes de travaux d'entretien et de réparation du matériel et des installations).

Les dépenses relatives aux travaux de manutention de l'Exploitation confiés à l'entreprise, interviennent dans cette rubrique pour 148 M. en augmentation de 12 M. sur les allocations correspondantes de juillet 1942. Les prix prévus par certains contrats ont dû être relevés à la suite de la hausse des salaires de la main-d'œuvre d'entreprise. Par rapport à 1941, l'augmentation est de 62 M. Elle se justifie, à la fois, par la ~~même~~ ^{raison de même} cause et par l'ouverture d'un certain nombre de nouveaux chantiers d'enrayage, de nettoyage ou de transbordement. Les difficultés de recrutement nécessitent un recours toujours plus important à l'entreprise.

Les autres dépenses de cette catégorie intéressent le chapitre III pour 12 M. 4 contre 10 M. 6 en 1942 (services intérieurs des dépôts et essais); le chapitre IV pour 7 M. 2 contre 6 M. 2 (mobilier et outillage < 0 M. 4).

La diminution constatée au chapitre V (15 M. 3 au lieu de 19 M. 3) est imputable essentiellement au défaut de matières premières.

e) Frais de bureau, imprimés, documents horaires, tarifaires, frais d'impression des billets.

Les frais de bureau du chap. 1^{er} sont en légère augmentation (18 M. contre 16 M. 5) par suite de la hausse générale des prix.

La part des Services de l'Exploitation dans les dépenses de ce groupe est de 114 M. 3.

Elle se décompose comme il suit :

| | |
|---|--------------------|
| Frais de bureau & imprimés des Services Centraux et régionaux des arrondissements, des gares, bureaux de ville et trains..... | 76 ^{M. 3} |
| Documents horaires..... | 17,2 |
| Documents tarifaires..... | 8,- |
| Fabrication des billets..... | 12,6 |

L'augmentation nette totale par rapport à 1942 n'est que de 4 M. 8.

La différence la plus importante concerne les frais des gares et bureaux de ville, qui passent de 36 M. 9 à 41 M. 1.

La hausse générale des prix des matières est, sur tous les postes, atténuée ou compensée plus ou moins largement, par des économies.

L'allocation de 8 M. pour les documents tarifaires comprend la dépense relative à la réédition, en 1943, des tableaux des distances "Voyageurs" et "Marchandises" qui n'a pu avoir lieu en 1942.

Les frais des Services du Matériel et de la Traction sont prévus pour 42 M. 8 au lieu de 40 M. 6 en 1942.

Ceux de la Voie passent de 45 M. 5 à 49 M. 7. Le déficit des cantines intervient pour 3 M. 5.

f) Frais de représentation, publicité, commissions aux agences de voyages.

Il y a une augmentation importante par rapport à 1941 : le programme de publicité de cet exercice a été anormalement faible et, en raison des circonstances, certaines subventions n'ont pas été attribuées; d'autre part, les frais de représentation à l'étranger de 1941 ont été allégés par des retards de comptabilisation plus importants que d'habitude.

La légère diminution des prévisions de 1943 par rapport à celles de 1942 (0 M. 9) provient également des frais de représentation à l'étranger. Ces dépenses sont en baisse (1 M. 5) malgré la répercussion du relèvement des éléments de rémunération, car certains postes ont été supprimés et les charges locatives ont été réduites. En contrepartie, on peut noter une légère augmentation (0 M. 61) des commissions aux agences de voyages (commissions à verser à l'agence M.E.R. au titre des trains d'ouvriers pour le compte des autorités allemandes).

g) Assurances & indemnités pour sinistres, accidents aux tiers.

Le montant des dépenses pour assurances & indemnités pour sinistres demeure à peu près invariable.

En ce qui concerne les accidents aux tiers, l'exercice 1942 a supporté la plus grosse part des indemnités consécutives à des accidents graves (LA CORUE-ESTAINES, SOUS-LE-BOIS, CHATEAUBOUX, LES AUBRAIS, PARIS-AUSTENLITZ). On prévoit pour 1943 la fin de la liquidation de ces affaires. Le crédit demandé est donc plus important qu'au cours d'une année normale, mais demeure inférieur à celui de 1942.

h) Entretien & acquisition de mobilier, d'outillage, de bâches et d'agr

Les dépenses inscrites sous cette rubrique sont en baisse générale par rapport aux prévisions de juillet 1942.

Pour le chapitre Ier, on a prévu, en 1942, des sommes importantes pour la reconstitution du parc automobile, dépenses qui ne se renouveleront pas en 1943; en conséquence, les dépenses correspondantes du chapitre Ier sont ramenées de 4 M. à 2 M. 3.

La baisse du chapitre II s'explique par la politique de restrictions suivie, d'une façon générale, dans l'utilisation des bâches, et par la réduction corrélatrice des redevances payées à la Société Anonyme CARVIN-YVOISE.

Pour les chapitres III et IV, les dépenses prévues sont sensiblement égales à celles de 1942: elles supposent des possibilités de réalisation plus normales que celles de 1941.

1) Règlements de communauté à locations et échanges de matériel.

Nous avons vu dans l'annexe B (section IV) qu'une partie des recettes hors trafic (communauté à échanges de matériel) avait en dépenses une contre-partie sur laquelle nous avons donné les renseignements utiles. De plus, les dépenses comprennent les redevances aux propriétaires de wagons particuliers, qui n'ont pas de contre-partie en recettes; elles seront donc examinées ici spécialement.

L'ensemble des dépenses inscrites sous le § I) se détaille comme il suit :

| | 1941 | 1942 | 1943 | |
|--|-----------------|----------------------|--------------------|-------------------|
| | Résultats | Prévisions initiales | Révision du 1/7/42 | Prévisions |
| Dépenses ayant une contre-partie en recettes..... | 23 ^M | 43 ^M 4 | 48 ^M 9 | 41 ^M 2 |
| Redevances aux propriétaires de wagons particuliers..... | 36,1 | 29,5 | 38,5 | 39,5 |
| Total..... | 59,1 | 72,9 | 87,4 | 80,7 |

Pour les redevances versées aux propriétaires de wagons particuliers, ces variations proviennent de la hausse des tarifs applicable à partir de juillet 1941 et des redevances payées à la S.G.W.

j) Services extérieurs.

Depuis le début de 1942, le service des livraisons à domicile s'est considérablement amplifié (tant à Paris qu'en province) en raison du développement du trafic de détail et des petits colis; d'autre part, la hausse des prix a nécessité la révision des traités au début de l'exercice. Les prévisions de 1943 tiennent compte du jeu de ces différentes hausses sur l'exercice entier.

k) Lignes affermées à coordination.

Ces dépenses se détaillent comme suit :

| | | | | |
|--|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Lignes affermées..... | 78 ^M - | 70 ^M - | 76 ^M 9 | 80 ^M 6 |
| Coordination : | | | | |
| Subventions aux Services routiers subtitués au rail..... | 13,5 | 31,- | 37,6 | 43,6 |
| Autres dépenses..... | 1,6 | 32,- | 32,- | 32,- |
| Total..... | 15,1 | 63,- | 69,6 | 75,6 |
| Ensemble..... | 93,1 | 133,- | 146,5 | 156,2 |

Pour les lignes affermées, la hausse des prix entraîne l'augmentation des redevances à payer aux fermiers et la dépense actuellement prévue pour 1942 devra être relevée d'environ 4 M. Pour 1943, on prévoit une dépense du même ordre.

minu B pg

L'augmentation sensible des dépenses de coordination provient en partie du report de subventions arriérées de 1940 postérieures à l'armistice, sur les exercices 1942 et 1943 en raison de l'incertitude de l'époque de règlement avec les services routiers, et de l'augmentation des tarifs kilométriques des transports par camions (C.G.T. - ROUSSAY).

Nous noterons également que l'exercice 1943 comporte une provision de 30 M. pour participation de la S.N.C.F. au déficit éventuel de la ligne d'autobus P.C. remplaçant les trains de voyageurs de la Petite Ceinture. Cette ligne, actuellement fermée, doit, paraît-il, être prochainement rouverte.

D'autre part, l'augmentation est due également au maintien en 1942 et 1943, dans les "autres dépenses" d'une somme de 30 M. pour achats de réserves. Bien que les dépenses faites à ce jour soient relativement faibles (3 M.), il est prévu que ce crédit sera absorbé en totalité à la fin de l'exercice en cours et qu'il sera fait en 1943 une demande d'acquisition d'un nouveau contingent de réserves. Dans cette éventualité, la provision de 30 M. est inscrite, à titre indicatif, au budget de 1943.

1) Production et transport d'énergie électrique.

Les achats de courant représentent la plus grande part des dépenses. Ils passent de 76 M.9 en 1941 (résultats) à 86 M. 9 en 1942 (révision de juillet) et à 94 M.2 en 1943. Ils concernent ~~pour les trains~~ l'énergie de traction nécessaire à la région Ouest et Sud-Est et pour le surplus l'énergie de traction complémentaire de la région Sud-Ouest pendant les périodes où la production de nos usines est insuffisante. Au contraire, pendant les périodes de surproduction la S.N.C.F. vend ses excédents de courant (voir section IV, recettes hors trafic).

L'augmentation constatée en 1943 provient de la hausse des prix.

a) Divers (loyers, frais judiciaires, relèvement du matériel, crédits pour transports en service).

Ces dépenses se détaillent comme suit :

| | 1941 | 1942 | 1943 |
|--|--------|---------------------|---------------------|
| | total | révisions initiales | révisions du 1/7/43 |
| Loyers et charges locatives | 13,5 | 13,5 | 13,5 |
| Frais judiciaires spéciaux, coti- | | | |
| sations à des organismes etc..... | 0,4 | 2,0 | 4,0 |
| Relèvement du matériel | 18,- | 18,5 | 19,5 |
| Crédits pour transports en service... | - 48,1 | - 17,5 | - 36,- |
| Pénalités ou primes pour stationnement | | | |
| du matériel roulant dans les établis- | | | |
| ssements S.N.C.F., divers | - 16,8 | - 6,7 | - 7,- |
| | - 35,- | - 6,8 | - 6,1 |

Les trois premières rubriques n'appellent pas de commentaires spéciaux.

La diminution des crédits pour transports en service provient de la diminution du volume des travaux; quant aux pénalités de stationnement, leur montant demeure à peu près inchangé.

B - DEPENSES DE GUERRE.

a) Défense passive.

Ces dépenses sont en forte diminution (28 M. au lieu de 36 M.7) par rapport à juillet 1942, la différence intéressant presque exclusivement le chapitre IV (14 M.9 au lieu de 42 M.). En 1942, le programme de défense passive a été particulièrement chargé; en 1943, il y a encore des dépenses relativement importantes, car les autorités d'occupation ont prescrit la construction ou le renforcement de nombreux abris.

b) Autres dépenses de guerre (sauf reconstruction et prestations en travaux).

Dans l'ensemble, ces dépenses, dont l'essentiel est constitué par les manœuvres faites pour le compte des autorités d'occupation (III M.3), sont très voisines de celles que l'on prévoit pour 1942.

p) Récupération de manœuvres faites pour le compte des Allemands.

Ces récupérations atteignent un peu plus de la moitié des dépenses correspondantes; comme les recettes allemandes, elles sont un peu moins importantes en 1943 qu'en 1942.

C - PRESTATIONS DE SERVICE A SERVICE.

q) Facturation de personnel et de frais de bureau à d'autres comptes.

On reprend sous cette rubrique la contre-partie des dépenses du chapitre Ier imputées en définitive dans le prix des matières (service des approvisionnements, Commandes et Marchés : 34 M.2) ou dans les charges de grand équilibre (Service des titres de la S.N.C.F. : 42 M.).

r) Manœuvres.

L'ensemble des manœuvres à effectuer en 1943 pour les besoins normaux ou pour les autorités d'occupation correspond à une dépense brute de l'ordre de 580 M. contre 530 M. en 1942 et 545 M. en 1941, les parts imputables aux manœuvres allemandes étant respectivement de III M.3, 103 M.7 et 80 M.4.

Les prévisions totales sont basées sur les hypothèses de parcours de trains indiquées à l'annexe A* (à raison de 6 km par heure de manœuvres) savoir :

| | |
|--------------------------|--------|
| Parcours Vapeur..... | 61 Mks |
| Parcours Électrique..... | 4 Mks |
| | 45 Mks |

Une partie seulement de ces parcours donne lieu à facturation: les temps ne sont comptés que si la durée effective dépasse 10 minutes, et les manœuvres des trains dans les gares intermédiaires du parcours ne donnent pas lieu à facturation.

Les manœuvres à facturer par le Service de la Traction aux Services du Mouvement et de la Voie ressortent à 8.127.000 heures dont 5.946.000 heures seront débitées au chapitre II et 151.000 au chapitre IV.

Les taux horaires de facturation, qui n'avaient pas été modifiés depuis 1938, ont été révisés en 1942 pour tenir compte des relèvements successifs des éléments de base (rémunération du personnel, prix du combustible). Voici les résultats de cette révision:

| | " Machines légères : Machines lourdes " | | | |
|------------------------|--|-----------------|--------------------------|-----------------|
| | "(3 essieux couplés : (4 essieux couplés " | | " en moins) : ou plus) " | |
| | " 2 agents: 1 agent " | | " 3 agents : 1 agent " | |
| Taux horaire avant | " | " | " | " |
| révision..... | 60 ^f | 48 ^f | 66 ^f | 54 ^f |
| Taux horaire au tarif | " | " | " | " |
| du 1er avril 1942..... | 96 | 84 | 102 | 90 |
| " | " | " | " | " |
| " | " | " | " | " |

Une nouvelle révision des taux horaires, basée sur les récentes augmentations de rémunération du personnel sera mise en vigueur avant le 1er janvier 1943. Elle tiendra compte de la majoration attendue du prix du charbon si elle intervient avant cette date.

Sur les bases actuelles, les frais de manœuvres par machines, facturés et encaissés par le Service de la Traction, s'élèvent à 570 M 33 dont 561 M au débit du chapitre II, 15 M au débit du chapitre IV et 2 M. au compte d'établissement et autres. La dépense au chapitre II s'augmentera des facturations à recevoir des réseaux secondaires (2 M 3).

En définitive, la situation des dépenses de manœuvres qui restent dans les dépenses normales du compte d'exploitation (1) est la suivante:

(1) Les manœuvres pour les autorités allemandes sont reprises dans les prestations autres que les travaux.

| | 1941 | 1942 | 1943 |
|-------------------|----------------------|--------------------|------------|
| Résultats | Prévisions initiales | Revision du 1/7/42 | Prévisions |
| Chapitre II..... | 262,9 | 306,3 | 423,1 |
| Chapitre III..... | - 367,- | - 559,- | - 530,- |
| Chapitre IV..... | 9,1 | 9,- | 15,4 |
| " - 95,- | " - 43,7 | " - 111,5 | " - 104,7 |

Le tableau ci-après permet de comparer les opérations relatives aux manœuvres de gares imputées ou prévues au chapitre II pour les exercices 1941 à 1943.

| | 1941 | 1942 | 1943 |
|--|-------|-------|-------|
| <u>Dépenses normales</u> | | | |
| Manœuvres par machines..... | 350,3 | 525,7 | 563,8 |
| - par locotracteurs.. | 9,7 | 8,4 | 13,3 |
| Autres manœuvres..... | 9,1 | 9,5 | 10,7 |
| <u>à déduire (crédits):</u> | | | |
| Manœuvres sur embranchements particuliers..... | 25,7 | 16,9 | 18,- |
| Manœuvres allemandes..... | 60,4 | 102,7 | 111,5 |
| Montant net des dépenses normales... | 262,9 | 423,1 | 458,3 |

S) Facturation d'énergie électrique.

Le courant produit par la S.N.C.F. ou acheté par elle est facturé aux Services consommateurs. Les crédits les plus importants sont ceux à recevoir du Service de la Traction. Ils s'élèvent à 197 M 4 en 1941 (résultats) et sont prévus pour 220 M 2 en 1942 (revision de juillet) et 225 M 5 en 1943. Ils sont naturellement fonction des parcours, des consommations kilométriques et des prix de revient (voir Annexe A).

D - CREDITS POUR FRAIS GENERAUX ET CHARGES PATRONALES

L'augmentation générale de certains éléments de rémunération et des retraites justifie l'accroissement constaté, lequel serait encore plus important si les dépenses de guerre et le programme d'établissement étaient restés au niveau observé en 1941 ou prévu en 1942.

SECTION V - PROVISION POUR TRAVAUX DIFFÉRÉS

Nous avons vu, à la section III de l'annexe A, que les programmes d'entretien et de réparation du matériel et des installations fixes pour 1943 sont inférieurs aux programmes d'une année normale.

Aux termes de l'avenant à la Convention du 9 septembre 1938, pendant la période à courir du 1er janvier 1941 au 31 décembre qui suivra la date officielle de cessation des hostilités, la S.N.C.F. est autorisée à inscrire, parmi ses dépenses d'exploitation, une provision pour travaux différés égale à la différence entre les dépenses qui auraient résulté de l'exécution des travaux normaux d'entretien et de réparation et les dépenses réellement faites.

Nous allons indiquer successivement, pour le service du Matériel et pour le Service des Installations fixes, le détail des sommes à porter en provision au titre de l'exercice 1943;

Service du Matériel

| Nature des opérations | Programmes | | Diffé- rences | Prix unitaires | Montant dela provision |
|--------------------------------------|---------------------|---------------------|------------------|-------------------|------------------------------|
| | normale 1943 (1) | prévu à réaliser | | | |
| <u>Voitures et fourgons :</u> | | | | | |
| à boggies | (R.C. | 1.580 | 1.025 | - 555 | 144.810 |
| | (S.I. | 3.080 | 2.338 | - 742 | 68.750 |
| | G.E. | 4920 | 4.715 | - 205 | 14.780 |
| à essieux | (R.C. | 1.490 | 1.040 | - 450 | 61.650 |
| | (S.I. | 3.820 | 2.598 | - 122 | 18.180 |
| | G.E. | 5.150 | 4.828 | - 322 | 7.280 |
| <u>Wagons :</u> | | | | | |
| Rev. 4 | | 20.580 | 20.720 | + 8.936 | 15.120 |
| Rev. 3 | | 33.120 | 23.450 | - 10.740 | 5.840 |
| Rev. 1 et 2 | | 70.980 | 65.970 | + 14.900 | 1.980 |
| <u>Pour mémoire :</u> | | | | | |
| Locomotives | (G.R. | 1.190 | 1.120 | " | 585.700 |
| | (Levages | 3.125 | 3.158 | " | 133.000 |
| Total des dépenses différées en 1943 | | | | | 312,6 |

(1) Les programmes normaux de 1943 et 1942 diffèrent principalement sur les points suivants :

diminution sensible sur les opérations concernant les locomotives (112000 en 1943 contre 1284 en 1942 - 3125 levages contre 2370)
augmentation sur les wagons (20650 Rev 4 contre 25.200 - 23.120 Rev 3 contre 23.700; 70.980 Rev 3 contre 61.340).

704

Le programme normal repris ci-dessus correspond aux travaux nécessaires pour assurer, en 1943, l'entretien normal du matériel en fonction de son effectif, de son état actuel et de l'intensité du trafic prévu pour l'année.

Ces prévisions ne comportent aucun rattrapage du retard acquis au cours des deux exercices précédents.

L'arriéré total de travaux d'entretien et de réparation du matériel, à fin 1943, se détaille comme il suit, en nombre d'opérations :

| " | : | : | : | : | Arriéré |
|--------------------------|---------|---------|----------|----------|---------|
| " Nature des opérations: | 1941 | 1942 | 1943 | total à | " |
| " | : | : | : | fin 1943 | " |
| <hr/> | | | | | |
| " Locomotives (G.E. | 302 | 110 | " | 312 | " |
| " à vapeur (| : | : | : | : | " |
| " (R.G. | 336 | 1.170 | 1.605 | 3.111 | " |
| " Matériel (| : | : | : | : | " |
| " à (R.I. | 532 | 514 | 855 | 1.901 | " |
| " voyageurs (| : | : | : | : | " |
| " (G.E. | 173 | - 1.218 | 630 | - 513 | " |
| " (REV 4 | 209 | 7.120 | 8.930 | 16.259 | " |
| " Matériel (| : | : | : | : | " |
| " à (REV 2 | 13.986 | 8.300 | 10.740 | 33.026 | " |
| " marchandises (| : | : | : | : | " |
| " (REV 1 et 3 | -18.600 | -21.512 | - 14.990 | - 55.102 | " |
| " | : | : | : | : | " |

...

Service des Installations fixes :

| Nature des travaux | Budget | Budget | Montant |
|--|----------------------|----------------------|--------------------|
| | normal de 1943 (1) | prévu à réaliser | de la provision |
| Entretien de la voie | 1.570,8 ^M | 1.478,8 ^M | 197,8 ^M |
| Couvrages d'art..... (Entretien.....) | 49,7 ^M | 49,7 ^M | " |
| (Grosses réparations..) | 21,- | 21,- | 30,- |
| Signalisation..... (Entretien.....) | 436,8 ^M | 452,4 ^M | 15,8 |
| (Grosses réparations..) | 21,2 | 69,1 | 22,1 |
| Installations spéciales (Entretien.....) | 43,7 ^M | 43,7 ^M | " |
| à la traction électrique (Grosses réparations...) | 13,8 | 9,2 | 4,6 |
| Matériel fixe (Entretien.....) | 69,8 ^M | 69,8 ^M | " |
| des gares (Grosses réparations...) | 19,3 | 20,3 | 3,7 |
| Installations hydrauliques (Entretien.....) | 21,4 ^M | 26,7 ^M | 5,3 |
| (Grosses réparations...) | 8,- | 8,1 | 1,9 |
| Bâtiment..... (Entretien.....) | 249,7 ^M | 249,7 ^M | " |
| (Grosses réparations...) | 73,- | 60,7 | 12,3 |
| Logements..... (Entretien.....) | 27,8 ^M | 27,8 ^M | " |
| (Grosses réparations...) | 19,1 | 19,1 | " |
| Remplacements d'appareils de voie..... | 66,4 ^M | 66,4 ^M | " |
| Grosses réparations de voie autres que les renouvellements..... | 133,1 ^M | 144,- | 9,1 |
| T.C. inférieurs à 0 ^M 4 | 112,7 ^M | 89,8 ^M | 48,9 |
| M.O. inférieurs à 0 ^M 4 | 77,2 ^M | 64,3 ^M | 12,9 |
| (Entretien.....) | 2.615,1 ^M | 2.438,6 ^M | 176,5 |
| Total..... (Grosses réparations...) | 582,4 ^M | 458,1 ^M | 75,3 |
| (T.C. M.O.) | 195,0 ^M | 174,1 ^M | 61,9 |
| Ensemble..... | 3.343,4 ^M | 3.023,8 ^M | 314,6 |
| Renouvellement de voie (Prix unitaire: 331.700 ^F) | 1.900 ^{km} | 800 ^{km} | 365 ^M |
| Renouvellement de ballast (Prix unitaire: 124.900 ^F) | 1.800 | 1.130 | 81 |
| Total des dépenses différées en 1943..... | | | 760,6 |

Le budget normal qui sert de base à la détermination de cette provision est déduit du budget théorique qui correspondrait à un entretien normal des installations, mais tient compte des variations nécessitées par les circonstances et notamment des conséquences du retard d'application des mesures techniques d'économies prévues en 1935 et des travaux supplémentaires que nécessite l'entretien compensateur de l'arriéré, sans rattrapage de cet arriéré.

(1) Le programme normal de 1943 (renouvellements de voie et de ballast) est le même que celui de 1942.

Celui-ci est, à l'heure actuelle, très important. Il atteint sensiblement l'importance de trois programmes annuels normaux pour les renouvellements et d'un programme annuel normal pour les autres grosses réparations.

Le tableau ci-après donne, en kilomètres, l'arriéré total de travaux de renouvellement de voie et de ballast à fin 1943:

| | Voie | | | Ballast | | |
|-----------------------|------------|----------|---------|------------|----------|---------|
| | Pro-gramme | réalisé | Arriéré | Pro-gramme | réalisé | Arriéré |
| | normal | ou prévu | | normal | ou prévu | |
| | km | km | km | km | km | km |
| 1939..... | 2.020 | 2.020 | " | 1.775 | 1.775 | " |
| 1939..... | 1.820 | 729 | 1.095 | 1.825 | 675 | 1.150 |
| 1940..... | 1.900 | 409 | 1.492 | 1.800 | 252 | 1.548 |
| 1941..... | 1.900 | 398 | 1.502 | 1.800 | 768 | 1.032 |
| 1942..... | 1.900 | 490 | 1.410 | 1.800 | 815 | 985 |
| 1943..... | 1.900 | 600 | 1.100 | 1.800 | 1.130 | 650 |
| Total à fin 1943..... | 11.450 | 4.651 | 6.899 | 10.750 | 3.430 | 7.345 |

Réévaluation des prévisions des exercices antérieurs et total de la provision.

Comec le mettent en valeur les tableaux des pages 34 et 36, les programmes à réaliser en 1943 dépassent sur quelques points les programmes normaux, mais il n'y a pas lieu de reprendre ces dépassements partiels sur les provisions antérieurement constituées, car la masse des travaux prévus, reste inférieure au programme normal, aussi bien pour le matériel que pour les installations fixes. Cette méthode est conforme à la doctrine résultant de l'avis n° 4541 de la Commission de vérification des comptes des chemins de fer, en date du 25 avril 1943, qui a fixé les conditions dans lesquelles doit être réévaluée la masse des travaux arriérés des exercices antérieurs.

Cette masse peut être évaluée de la manière suivante:

...

| | Ch. II | Ch. III | Ch. IV | Ensemble " |
|--|--------|---------|-----------|-------------|
| Provision arrêtée par la Commission | M 40,- | M 143,- | M 967,6 | M 1.149,6 " |
| Provision de 1941 (majoration des prix au 1/7/1942 | 1,6 | 22,- | 51,- | 74,6 " |
| (majorations aux prix moyens de 1942 | 7,- | 17,8 | 26,5 | - 1,7 " |
| Provision de 1942 (Provision révisée en juillet | " | 238,- | 804,- | 1.062,- " |
| (majorations aux prix de 1942 | " | 27,3 | 84,3 | III,6 " |
| Provision afférente à 1943 | " | 312,2 | 760,6 | I.072,2 " |
| | M 48,6 | M 779,7 | M 2.641,- | M 3.469,3 " |

Cette charge se répartirait comme il suit entre les trois exercices :

| | | |
|------|---|------------------|
| 1941 | Provision comptabilisée | 1.149 M.6 |
| 1942 | { Provision de 1942 révisée en juillet 1.062,- Majoration de cette provision aux prix moyens de 1942 | III,6 } 1246 M.3 |
| 1943 | { Majoration de la provision de 1941 aux prix moyens de 1942 | 72,9 } |
| 1943 | Provision afférente à 1943 | 1073 M.2 |
| | <i>majoration des provisions de 1941 et de 1942 aux prix moyens de 1943</i> | <i>mémoire</i> |

3.469 M.3

SECTION V - PROVISION POUR TRAVAUX DIFFERES

Nous avons vu, à la Section III de l'annexe A, que les programmes d'entretien et de réparation du matériel et des installations fixes pour 1943 sont inférieurs aux programmes d'une année normale.

Aux termes de l'avenant à la Convention du 9 septembre 1939, pendant la période à courir du 1er janvier 1941 au 31 décembre qui suivra la date officielle de cessation des hostilités, la S.N.C.F. est autorisée à inscrire, parmi les dépenses d'exploitation, une provision pour travaux différés égale à la différence entre les dépenses qui auraient résulté de l'exécution des travaux normaux d'entretien et de réparation et les dépenses réellement faites.

Nous allons indiquer successivement, pour le service du matériel et pour le service des installations fixes, le détail des sommes à porter en provision au titre de l'exercice 1943 :

Service du matériel :

| Nature des opérations | Programme normal de 1943 | Programme prévu (1) à réaliser | Diffé- rences | Prix unitaires | Montant de la provision |
|--|-----------------------------|-----------------------------------|------------------|-------------------|-------------------------------|
| <hr/> | | | | | |
| <u>Voitures et fourgons :</u> | | | | | |
| à boggies.... (R.G. | 1.580 | 1.025 | - 555 | 144.610 | 80,2 |
| (R.I. | 3.050 | 3.385 | - 715 | 48.750 | 34,9 |
| (G.E. | 4.920 | 4.715 | - 205 | 14.580 | 3,- |
| à essieux.... (R.G. | 1.480 | 1.040 | - 440 | 61.580 | 87,7 |
| (R.I. | 3.820 | 3.690 | - 140 | 18.180 | 3,5 |
| (G.E. | 5.150 | 4.985 | - 165 | 7.200 | 3,4 |
| <u>Wagons :</u> | | | | | |
| Rev. 4 | 32.650 | 30.730 | - 1.920 | 15.130 | 135,1 |
| Rev. 2 | 33.190 | 32.450 | - 740 | 5.040 | 34,1 |
| Rev. 1 et 3 | 70.980 | 65.970 | - 4.990 | 1.820 | - 27,3 |
| <u>Pour mémoire :</u> | | | | | |
| Locomotives (G.R. | 1.120 | 1.120 | " | 586.700 | " |
| (Levages..... | 3.136 | 3.136 | " | 133.000 | " |
| <hr/> | | | | | |
| Total des dépenses différées en 1943 | | | | | 312,8 |

(1) Les programmes normaux de 1942 et 1943 diffèrent principalement sur les points suivants :

diminution sensible sur les opérations concernant les locomotives

(1120 GR en 1943 contre 1364 en 1942 - 3136 levages contre 3370)

augmentation sur les wagons (29650 REV 4 contre 26.200; 33190 REV 2 contre 26.700; 70.980 REV I et 3 contre 61.328).

Le programme normal repris ci-dessus correspond aux travaux nécessaires pour assurer, en 1943, l'entretien normal du matériel en fonction de son effectif, de son état actuel et de l'intensité du trafic prévu pour l'année.

Ces prévisions ne comportent aucun rattrapage du retard acquis au cours des deux exercices précédents.

L'arriéré total de travaux d'entretien et de réparation du matériel, à fin 1943, se détaille comme il suit, en nombre d'opérations :

| " | " Nature des opérations : | 1941 | 1942 | 1943 | : Arriéré : total : à fin 1943 |
|---|---------------------------|---------|--------|----------|--------------------------------------|
| " | Locomotives (G.R. | 303 | 110 | " | 313 |
| " | à vapeur (| | | | |
| " | Matériel (R.G. | 336 | 1.170 | 1.005 | 2.511 |
| " | à (R.I. | 532 | 514 | 855 | 1.901 |
| " | voyageurs (G.E. | 173 | -1.216 | 530 | - 513 |
| " | Matériel (REV.4 | 309 | 7.120 | 8.930 | 16.359 |
| " | à (REV.2 | 13.986 | 8.300 | 10.740 | 33.026 |
| " | marchandises (REV.I et 3 | -18.600 | -21512 | - 14.990 | -55102 |

...

52

Service des Installations Fixes :

| Nature des travaux | Budget | Budget | Montant |
|--|---------------------------------------|----------------------|--------------------|
| | normal de: | prévu à : | de la |
| | 1943 (1) | réaliser : | provision |
| Entretien de la Voie | 1.478 ^M 4 | 1.478 ^M 8 | 197 ^M 6 |
| Ouvrages d'art..... | (Entretien 80,- | 49,7 | 0,3 |
| | (Grosses réparations... 81,- | 81,- | 30,- |
| Signalisation..... | (Entretien 458,8 | 458,4 | 15,8 |
| | (Grosses réparations... 91,3 | 89,1 | 22,1 |
| Installations spéciales à la traction électrique | (Entretien 43,1 | 43,7 | 1,6 |
| | (Grosses réparations... 13,8 | 9,2 | 4,6 |
| Matériel fixe des gares | (Entretien 69,4 | 69,8 | 0,4 |
| | (Grosses réparations... 16,8 | 20,5 | 3,7 |
| Installations hydrauliques | (Entretien 31,4 | 36,7 | 5,3 |
| | (Grosses réparations... 8,- | 4,1 | 1,9 |
| Bâtiments..... | (Entretien 351,1 | 349,7 | 1,4 |
| | (Grosses réparations... 73,- | 62,7 | 12,3 |
| Logements | (Entretien 66,3 | 67,8 | 1,5 |
| | (Grosses réparations... 19,3 | 19,1 | 0,2 |
| Remplacements d'appareils de voie | 66,3 | 66,4 | 0,1 |
| Grosses réparations de voie autres que les renouvellements | 153,1 | 144,- | 9,1 |
| T.C. inférieurs à 0 M. 4 | 118,7 | 89,8 | 48,9 |
| M.O. inférieurs à 0 M. 4 | 77,2 | 84,3 | 12,9 |
| | (Entretien 2.413 ^M 3 | 2.438 ^M 6 | 174 ^M 7 |
| Total | (Grosses réparations... 458,8 | 456,1 | 76,4 |
| | (T.C. M.O. 195,3 | 134,1 | 61,8 |
| Ensemble | 3.341 ^M 7 | 3.088 ^M 6 | 312 ^M 9 |
| Renouvellement de voie (Prix unitaire : 331.700 ^f) : | 1.900 km: | 800 km: | 365 ^M |
| Renouvellement de ballast (Prix unitaire : 124.900) : | 1.900 km: | 1.150 km: | 81,- |
| Total des dépenses différées en 1943 | | | 755 ^M 9 |

Le budget normal qui sert de base à la détermination de cette provision est déduit du budget théorique qui correspondrait à un entretien normal des installations, mais tient compte des variations nécessitées par les circonstances et notamment des conséquences du retard d'application des mesures techniques d'économies prévues en 1938 et des travaux supplémentaires que nécessite l'entretien compensateur de l'arriéré, sans rattrapage de cet arriéré.

(1) Le programme normal de 1943 (renouvellements de voie et de ballast) est le même que celui de 1942.

Celui-ci est, à l'heure actuelle, très important. Il atteint sensiblement l'importance de trois programmes annuels normaux pour les renouvellements et d'un programme annuel normal pour les autres grosses réparations.

Le tableau ci-après donne, en kilomètres, l'arriéré total de travaux de renouvellement de voies et de ballast à fin 1943 :

| | Voie | | | Ballast | | | |
|----------|-----------|----------|-------|-----------|----------|-------|-----|
| | Programme | | | Programme | | | |
| | réalisé | Arriéré | | réalisé | Arriéré | | |
| | normal | ou prévu | | normal | ou prévu | | |
| | km: | km: | | km: | km: | | km" |
| 1938 | 2.030 | 2.030 | " | 1.775 | 1.775 | " | " |
| 1939 | 1.820 | 726 | 1.095 | 1.805 | 675 | 1.130 | " |
| 1940 | 1.900 | 408 | 1.492 | 1.800 | 353 | 1.548 | " |
| 1941 | 1.900 | 398 | 1.502 | 1.800 | 768 | 1.032 | " |
| 1942 | 1.900 | 490 | 1.410 | 1.800 | 815 | 985 | " |
| 1943 | 1.900 | 600 | 1.100 | 1.800 | 1.150 | 650 | " |
| Total à | | | | | | | " |
| fin 1943 | 11.450 | 4.851 | 6.599 | 10.780 | 5.435 | 5.345 | " |

Comme le met en valeur le tableau de la page précédente, le programme à réaliser en 1943 dépasse, pour certaines catégories de travaux, le programme normal. Il aurait pu être envisagé de reprendre, pour ces travaux, le dépassement sur la provision antérieurement constituée, mais le rapport de M. CAGNIOL sur l'exercice 1941 a bien montré que la Commission de Vérification des comptes entendait considérer pour le Service des Installations Fixes deux masses bien distinctes :

1°) celles correspondant aux travaux qui peuvent être chiffrés en unités techniques (renouvellements de voie et de ballast) pour laquelle on envisage une réévaluation;

2°) celle provenant de travaux non chiffrés en unités techniques pour laquelle, pour raison de simplicité, on n'envisage pas de réévaluation.

C'est donc seulement au cas où, pour l'ensemble d'une de ces masses, on dépasserait la normale, qu'il y aurait lieu de couvrir le dépassement par prélèvement sur les réserves antérieures.

Réévaluation des provisions des exercices antérieurs et total de la provision.

Les difficultés que nous éprouvons pour exécuter des programmes mêmes réduits excluent toute possibilité de réserver dans le prochain exercice, aucune partie du retard acquis. En conséquence, conformément aux indications de l'avis n° 4541 de la Commission de vérification des comptes des chemins de fer en date du 25 avril 1942, nous devons procéder à la réévaluation de la masse des travaux arriérés de 1941 et 1942.

A fin 1943, aux prix prévus dans le présent budget et si les prévisions actuelles se réalisent, la masse de travaux différés représentera une dépense totale de 3.398 M 2, savoir :

| | Ch. II | Ch. III | Ch. IV | Ensemble |
|---|--------|---------|----------|----------|
| | M | M | M | M |
| Provision (provision initiale... de 1941 | 40 | 142 | 967,6 | 1.149,6 |
| Majoration des prix | 0,6 | 20,6 | 60,1 | 101,3 |
| Provision (provision initiale... prévue (majoration des | " | 225,- | 804,- | 1.062,- |
| pour 1942 (prix..... | " | 2,- | 10,9 | 12,9 |
| Provision afférente à 1943 | " | 312,6 | 759,9 | 1.071,5 |
| | 40,6 | 743 M1 | 2.306 M5 | 3.398 M2 |

Cette charge se répartit comme il suit entre les trois exercices intéressés :

| | |
|--|-------------------------------------|
| <u>Exercice 1941</u> : Provision comptabilisée..... | 1.149,6 |
| <u>Exercice 1942</u> : Provision afférente à 1942: | 1.062,- |
| Résultat de la réévaluation des provisions | (de 1941: 101,3 (de 1942: 12,9 |
| <u>Exercice 1943</u> : Provision afférente à 1943 | 1.071,5 |

3.398 M2

| | 1941 :- | 1942 | 1943 | |
|--|-----------------|----------------------|--------------------|-----------------|
| | Résul- : tats | Prévisions initiales | Revision du 1/7/42 | Prévi- sions |
| <u>Programme ordinaire</u> | | | | |
| Matériel naval..... | 11,- | 10,- | 16,- | 19,- |
| Travaux complémentaires.... | 191,- | 338,- | 180,- | 230,- |
| <u>Programme quinquennal</u> | | | | |
| Matériel électrique..... | 0,6 | 104,- | 55,- | 108,- |
| Travaux complémentaires.... | 215,- | 545,- | 370,- | 340,- |
| Mobilier et outillage..... | - | - | - | 22,- |
| <u>Programme spécial d'équipement</u> | | | | |
| Matériel électrique..... | - | 163,- | 1,- | 5,- |
| Travaux complémentaires.... | 185,- | 355,- | 180,- | 375,- |
| <u>Deuxième programme quinquennal</u> | | | | |
| Travaux complémentaires.... | - | 12,- | 10,- | 50,- |
| Ensemble des dépenses (A)... | 591,6 | 1.557,- | 712,- | 1.062,- |
| Dotation du fonds de re- nouvellement (1er élément) | 118,5 | 317,4 | 142,4 | 212,4 |
| 20% de A..... | | | | |

b) Calcul du deuxième élément (annuités de renouvellement du matériel)

L'avenant du 4 Mars 1942 à la Convention du 9 septembre 1939 sur le "régime financier des chemins de fer en temps de guerre" prévoit que:

"Le deuxième élément (de la dotation du fonds de renouvellement des installations et du matériel) constituera une annuité de renouvellement du matériel, du mobilier et de l'outillage. Elle sera calculée... en fonction de la valeur de remplacement du matériel nécessaire aux besoins du trafic, et de sa durée normale d'utilisation. A l'annuité ainsi calculée s'ajoutera, le cas échéant, la somme nécessaire pour porter la solde non employée des annuités précédentes au niveau des prix du matériel de remplacement à la fin de l'exercice...

"Pour l'exercice 1942, le deuxième élément sera fixé à la moitié de l'annuité de renouvellement. Pour chacun des exercices suivants, il pourra être augmenté par rapport aux exercices précédents d'un pourcentage supplémentaire qui sera fixé avant le 1er janvier de l'exercice par arrêté du Secrétaire d'Etat à l'économie nationale et aux Finances et du Secrétaire d'Etat aux Communications sur la proposition de la S.N.C.F."

En application de ce texte, nous avons à déterminer :

- l'annuité de renouvellement du matériel relative à l'exercice 1943,
- la part de cette annuité à inscrire dans les dépenses du budget d'exploitation de 1943,
- le montant de la réévaluation aux prix actuels du solde non employé des annuités précédentes.

a) Détermination de l'annuité relative à l'exercice 1943
à de la part à inscrire dans les dépenses de 1943.

On peut évaluer à 1.900 M. "l'annuité de base" correspondant au matériel qui nous aurait été nécessaire pour faire face au trafic pendant les 12 mois qui ont précédé l'ouverture des hostilités (septembre 1938-août 1939), ce matériel étant évalué aux prix d'août 1939.

Les variations de trafic et de prix enregistrées depuis septembre 1939 permettent d'évaluer l'annuité de renouvellement du matériel de 1943 à 3.400 M.

En 1942, nous portons contractuellement en dépenses la moitié de l'annuité théorique.

Pour 1943, nous proposons de porter le pourcentage à 60 % du montant de l'annuité de l'année; la somme correspondante serait donc de 2.040 M. Il conviendra de demander au Ministre son accord sur la fixation de ce pourcentage.

b) Réévaluation du solde non employé des annuités précédentes.

Le solde non employé du 2ème élément de la dotation du renouvellement s'élève à fin 1941 à 540 M. 5. Nous avons admis que, pour 1942, l'indice officiel de réévaluation des provisions prévu par le décret du 30 janvier 1941 sera de 1,5. Le solde réévalué sur cette base serait de..... 600 M.
 L'annuité de 1942 est évaluée à 3.300 M. Par application de l'avenant du 4 mars 1942, le 2ème élément de la dotation de 1942 est fixé à la moitié de l'annuité soit.....1.650 M.

L'ensemble disponible pour 1942 serait de..... 2.250 M.

Les achats de matériel actuellement réalisés permettent de supposer que le montant global des achats s'élèvera, en 1942, à..... 800 M.

Le solde de la dotation du fonds de renouvellement (2ème élément) serait à fin 1942 de..... 1.450 M.

Nous prévoyons, pour l'exercice 1943, un indice officiel de réévaluation égal à 1,55.

La réévaluation du solde de 1.450 M. conduit à un
chiffre de..... 1.498^M
soit une augmentation de..... 48^M
que nous arrondirons à 50 M.

Dans l'ensemble, la dotation du fonds de renouvellement
au titre du même élément serait en 1945 la suivante :
60 % de l'annuité de 1945..... 2.040^M
supplément de dépense résultant de la rééva-
luation du solde non employé des annuités précé-
dentes..... 50^M
Total..... 2.090^M

En application de ce texte, nous avons à déterminer :

- l'annuité de renouvellement du matériel relative à l'exercice 1943,
- la part de cette annuité à inscrire dans les dépenses du budget d'exploitation de 1943,
- le montant de la réévaluation aux prix actuels du solde non employé des annuités précédentes.

a) Détermination de l'annuité relative à l'exercice 1943
& de la part à inscrire dans les dépenses de 1943

On peut évaluer à 1.900 M. "l'annuité de base" correspondant au matériel qui nous aurait été nécessaire pour faire face au trafic pendant les 12 mois qui ont précédé l'ouverture des hostilités (septembre 1938-août 1939), ce matériel étant évalué aux prix d'août 1939.

Les variations de trafic et de prix enregistrées depuis septembre 1939 permettent d'évaluer l'annuité de renouvellement du matériel de 1943 à ~~3.400 M.~~ 3.644 M.

En 1942, nous portons contractuellement en dépenses la moitié de l'annuité théorique.

Pour 1943, nous proposons de porter le pourcentage à 60 % du montant de l'annuité de l'année; la somme correspondante serait donc de ~~2.040 M.~~ 2.186 M. Il conviendra de demander au Ministre son accord sur la fixation de ce pourcentage.

b) Réévaluation du solde non employé des annuités précédentes.

Le solde non employé du 2ème élément de la dotation de renouvellement s'élève à fin 1941 à 540 M. 5. Nous avons admis que, pour 1942, l'indice officiel de réévaluation des provisions prévu par le décret du 30 janvier 1941 sera de 1,55. Le solde réévalué sur cette base serait de..... 600 M.
 L'annuité de 1942 est évaluée à ~~3.300 M.~~ 575 M. Par application de l'Avenant du 4 mars 1942, le 2ème élément de la dotation de 1942 est fixé à la moitié de l'annuité 1836 M.
 soit..... 1.650 M.

L'ensemble disponible pour 1942 serait de..... 2.250 M.

Les achats de matériel actuellement réalisés permettent de supposer que le montant global des achats s'élèvera, en 1942, à..... 800 M.

Le solde de la dotation du fonds de renouvellement (2ème élément) serait à fin 1942 de..... 1.450 M.

Nous prévoyons, pour l'exercice 1943, un indice officiel de réévaluation égal à 1,55.

x. at indice etant
 au 1,55 en 1941

La réévaluation du solde de 1.450 M. conduit à un
chiffre de..... 1.498^M
soit une augmentation de..... 48^M
que nous arrondirons à 50 M.

Dans l'ensemble, la dotation du fonds de renouvellement
au titre du 2ème élément serait en 1943 la suivante :
60 % de l'annuité de 1943..... 2.040^M
supplément de dépense résultant de la rééva-
luation du solde non employé des annuités précé-
dentes..... 50^M
Total..... 2.090^M

SECTION VII - CHARGES FINANCIERES ET PRIME D'EXPLOITATION

Les dépenses comprises sous cette rubrique et qui font l'objet du Chapitre VII de la nomenclature budgétaire, peuvent se décomposer, par catégories, ainsi qu'il est indiqué dans le tableau ci-dessous:

| | 1941 : | 1942 : | 1943 : |
|----------------------------|--------------|-------------|--------------|
| Résultats : | Prévisions : | Revisions : | Prévisions : |
| tats : | initiales : | du 1/7/42 : | visions : |
| Charges de petit équilibre | 385,3 : | 505,8 : | 437,6 : |
| Charges de grand équilibre | 4.063,1 : | 4.000,8 : | 3.909,1 : |
| Insuffisances des exploi- | : | : | : |
| tations annexes et des | : | : | : |
| participations financières | 3,1 : | 5,- : | 5,- : |
| Charges des actions des | : | : | : |
| Compagnies..... | 135,- : | 135,- : | 135,- : |
| Prime d'exploitation..... | 49,7 : | " : | 29,5 : |
| Remboursement des avances | : | : | : |
| du Trésor..... | 47,8 : | " : | " : |
| | 4.634,- : | 4.654,8 : | 4.693,8 : |

Parmi les charges reprises dans les deux premières catégories, les unes sont directement imputées au grand équilibre ou au petit équilibre; elles sont appelées "charges localisées". Les autres ne le sont pas et doivent être ventilées entre le grand équilibre, le petit équilibre, le compte d'établissement et l'Etat. Il s'agit des charges des emprunts contractés au cours d'exercice, en attente d'affectation. Nous étudions chacune de ces catégories à l'issue dans le chapitre du petit équilibre et dans celui du grand équilibre.

Charges de petit équilibre

On groupe sous cette dénomination les charges qui, aux termes de l'article 21 § B b de la Convention du 31 août 1937, sont incorporées dans l'équilibre financier de la Société Nationale.

Nous diviserons les charges de petit équilibre en trois catégories:

Charges localisées: capital S.N.C.F., obligations déjà appliquées aux dépenses postérieures à 1937, y compris le plan Marquet, les prestations en nature, etc.

Charges non localisées; charges des obligations et bons émis pendant la durée de l'exercice pour la couverture des dépenses d'établissement et dont l'affectation doit être faite en fin d'année; dette flottante, avances du Trésor, intérêts sur fonds disponibles de la Caisse des retraites, etc.;

Atténuation; parts de l'Etat et de divers dans les charges localisées, parts de l'Etat, du compte d'établissement et du grand équilibre dans les charges non localisées.

| | | 1941 | 1942 | 1943 | |
|------------------------|---|-----------|----------------------|-----------|------------|
| | | | | | |
| | | Résultats | Prévisions initiales | Revisions | Prévisions |
| | | | | | |
| Charges localisées | (Cap. S.N.C.F.) | 88,4 | 88,4 | 88,4 | 88,4 |
| | (Obligations (5 1/2 % 1935 | 3,5 | 3,4 | " | " |
| | (6 % 1936 | 27,8 | 16,3 | " | " |
| | (déjà (4 % 1941 | " | 238,5 | 199,7 | 211,- |
| | (appli- plan Marquet | 69,6 | 70,- | 70,1 | 69,7 |
| | (gués Divers | 3,3 | 3,3 | 3,2 | 3,- |
| | Total(A) | 192,6 | 413,9 | 361,4 | 572,1 |
| Charges non localisées | (Obligations et bons | 47,7 |) | 14,4 | 16,9 |
| | (Dette flottante | 191,- |) | 140,- | 138,8 |
| | (Intérêts sur fonds | " |) | " | " |
| | (disponibles de la | " | 367,7 | " | " |
| | (Caisse des retraites | " |) | " | " |
| | (etc. | 29,9 |) | 17,8 | 10,- |
| | Total(B) | 358,6 | 367,7 | 172,2 | 155,7 |
| Atténuations | (Part de l'Etat dans A | 1,7 | 3,2 | 2,4 | 2,8 |
| | (" de divers dans | 3,4 | 4,5 | 4,5 | 4,5 |
| | (" de l'Etat dans B | 2,9 | 133,4 | 6,2 | 5,1 |
| | (" du Compte d'Eta- | " | " | " | " |
| | (bliss dans B | 5,7 | 26,4 | 7,- | 11,8 |
| | (" du grand équlli- | " | " | " | " |
| | bre dans B | 96,2 | 108,3 | 73,6 | 67,7 |
| | Total (C) | 115,9 | 275,8 | 96,- | 91,9 |
| | Ensemble des charges de petit équilibre (A + B + C) | 535,5 | 505,8 | 437,6 | 435,9 |

Les différences entre les prévisions de 1943 et celles de 1942 (révision de Juillet) se décomposent de la façon suivante :

| | | | |
|---------|-------------------------------|--------|-------|
| Montant | (Charges localisées | + 10,7 | |
| brut | (" non localisées | - 18,5 | - 5,8 |
| Atté- | (sur charges localisées | + 0,4 | |
| nua- | (" " non localisées | - 4,5 | - 4,1 |
| Montant | (Charges localisées | + 10,3 | |
| net | (" non localisées | - 12,- | - 1,7 |

Les charges localisées accusent une augmentation nette de 10^M du fait de l'application des obligations S.M.C.F. 4% 1941 à la couverture des dépenses d'établissement au 31 décembre 1942, couverture qui était précédemment assurée par des moyens de trésorerie.

Par contre, les charges non localisées décroissent de 12 M. du fait de la diminution des dépenses à couvrir (5.550 M en 1942 contre 5.190 M en 1943) et malgré une légère augmentation du taux moyen des charges évalué à 2,81 % pour 1943, contre 2,78 % pour 1942.

Charges de grand équilibre.

Bien que ces charges ne soient pas encore supportées par la Société Nationale, nous allons donner quelques renseignements sommaires sur leur évolution.

De même que pour les charges de petit équilibre, les charges de grand équilibre se divisent en trois catégories :

Charges localisées : capitaux originaires des anciens réseaux Etat et A.L., emprunts obligataires appliqués aux dépenses antérieures au 1er janvier 1938, etc.;

Charges non localisées : dette flottante, etc.;

Atténuations : part de l'Etat et de divers dans les charges localisées ou non localisées.

Les prévisions de 1943 sont inférieures de 43 M 2 aux prévisions du budget de 1942 révisées au 1er juillet.

Cette différence se décompose de la façon suivante :

| | | | |
|---------|-------------------------------|---------|---------|
| Montant | (Charges localisées | + 192,8 | |
| brut | (" non localisées | - 7,5 | + 185,2 |
| Atté- | (sur charges localisées | + 142,- | |
| nua- | (" " non localisées | " | + 142,- |
| Montant | (charges localisées | + 50,8 | |
| net | (" non localisées | - 7,5 | + 43,2 |

$$+ 192,8 \} + 185,2 \dots$$

$$- 7,5$$

présenter ainsi les chiffres

Les charges localisées augmentent de 50 M F pour les raisons suivantes :

L'année 1942 n'a supporté que des charges incomplètes sur l'emprunt S.M.C.F. 4% 1941. ~~de conversion.~~

D'autre part, le prélèvement de 10 % à reverser à l'Etat et à divers est en diminution de 1 M 4, ce qui entraîne sur les charges une augmentation équivalente.

Enfin, il y a quelques différences en plus ou en moins sur les annuités et emprunts divers, se traduisant en définitive par une diminution de l'ordre de 3 M.

Les charges non localisées diminuent de 7 M 6 :

Elles comprennent en 1942, les charges intercalaires sur l'insuffisance au grand équilibre du compte de liquidation de l'exercice 1942, évaluées à 25 M 6 contre 28 M en 1941, soit M en moins 3,4 ainsi que les charges de l'insuffisance propre à l'exercice 1942 évaluées à 42 M 1 et qui n'avaient pas d'équivalent au budget de 1941, soit en plus 42,1 Par contre, il est prévu dans le budget de 1942 au titre des charges de l'insuffisance de 1942, une somme de 42 M 2 qui n'a pas d'équivalent au budget de 1941.

Prime d'exploitation.

Les résultats des études ci-dessus nous conduisent pour réaliser approximativement l'équilibre à renouveler les propositions de majorations de tarifs qui sont reprises à l'annexe B p. 21. Il en résultera un supplément de recettes (net d'impôt) de 1.450 M à 1500 M. qui conduira à l'attribution d'une prime d'exploitation d'environ + 16 M.

Les différences entre les prévisions de 1943 et celles de 1942 (révisions de juillet) se décomposent de la façon suivante:

| | | | |
|--------------|-------------------------------|--------|-------|
| Montant brut | { Charges localisées..... | + 10,7 | |
| | { " non localisées..... | = 10,5 | - 5,8 |
| Atténuation | { sur charges localisées..... | + 0,4 | |
| | { " " non localisées..... | = 4,8 | - 4,1 |
| Montant net | { charges localisées..... | + 10,5 | |
| | { " non localisées..... | = 12,- | - 1,7 |

Les charges localisées accusent une augmentation nette de 10^M, du fait de l'application des obligations S.M.O.V. 4 % 1941 à la couverture des dépenses d'établissement au 31 décembre 1942, couverture qui était précédemment assurée par des moyens de trésorerie.

Par contre, les charges non localisées décroissent de 12 M du fait de la diminution des dépenses à couvrir (5.550 M en 1943 contre 6.190 M en 1942) et malgré une légère augmentation du taux moyen des charges évalué à 2,81 % pour 1943, contre 2,78 % pour 1942.

Charges de grand équilibre

Bien que ces charges ne soient pas encore supportées par la Société Nationale, nous allons donner quelques renseignements sommaires sur leur évolution.

De même que pour les charges de petit équilibre, les charges de grand équilibre se divisent en trois catégories:

Charges localisées: capitaux originaires des anciens réseaux Etat et A.L., emprunts obligataires appliqués aux dépenses antérieures au 1er janvier 1938, etc.;

Charges non localisées: dette flottante, etc.;

Atténuations: parts de l'Etat et de divers dans les charges localisées ou non localisées.

Les prévisions de 1943 sont ^{supérieures} inférieures de 43 M 2 aux prévisions du budget de 1942 révisées au 1er juillet.

Cette différence se décompose de la façon suivante:

| | | | |
|--------------|-------------------------------|---------|---------|
| Montant brut | { charges localisées..... | + 192,8 | |
| | { " non localisées..... | = 7,6 | + 185,2 |
| Atténuations | { sur charges localisées..... | + 142,- | |
| | { " " non localisées..... | = 0,- | + 142,- |
| Montant net | { charges localisées..... | + 50,8 | |
| | { " non localisées..... | = 7,6 | + 43,2 |

Les charges localisées augmentent de 30 M pour les raisons suivantes:

Le remplacement des bons 3 % 1932-1942 par des bons 3 1/2 % 1942-1957 se traduira dans le temps par une économie de charges, mais les modalités d'amortissement étant différentes pour les nouveaux bons émis (amortissement semestriel au lieu d'un remboursement massif sur un seul exercice) font apparaître pour l'année 1943 une augmentation de charges. De plus, ce dernier exercice supportera une charge un peu plus élevée qu'en 1942 du fait que le premier coupon à l'échéance du 1er mai 1943 des obligations 4 % 1941 émises en remplacement des obligations du type de la Convention de 1921, n'a été payé que pour un tiers de sa valeur.

L'ensemble de ces deux causes entraîne une augmentation de 33 M 2.

Le prélèvement de 10 % à reverser à l'Etat et à divers est en diminution de 1 M 4, ce qui entraîne sur les charges une augmentation de 1 M 4

Enfin, il y a quelques différences en plus ou en moins sur les annuités et emprunts divers, se traduisant en définitive par une diminution de 2 M 8

Les charges non localisées diminuent de 7 M 6:

Elles comprennent en 1943, les charges intercalaires sur l'insuffisance en grand équilibre du compte de liquidation de l'exercice 1942, évaluées à 25 M 6 contre 37 M en 1942, soit en moins 11 M 4 ainsi que les charges de l'insuffisance propre à l'exercice 1943 évaluées à 42 M 1 et qui n'avaient pas d'équivalent au budget de 1942, soit en plus 42,1 Par contre, il est prévu dans le budget de 1943 au titre des charges de l'insuffisance de 1942, une somme de 47 M qui n'a pas d'équivalent au budget de 1942. //

Prime d'exploitation :

Les résultats d'exploitation ne permettent pas d'envisager l'attribution d'une prime.

Toutefois, nous renouvelons les propositions de majoration de tarif qui sont reprises à l'annexe B (page 21). Il en résulterait un supplément de recettes de 1.450 M à 1.500 M qui permettrait l'attribution d'une prime d'exploitation d'environ 50 M.

SECTION VIII - DÉPENSES D'EXPLOITATION PROPREMENT DITES (par chapitres)

Après l'examen des dépenses par grandes catégories, nous présenterons un résumé sommaire des dépenses suivant l'ordre de la nomenclature budgétaire. Toutefois, nous ne reprendrons ici que celles qui sont inscrites dans les chapitres I à V; la provision pour travaux différés, la dotation du fonds de renouvellement et les charges financières ont fait l'objet d'études séparées sur lesquelles il est inutile de revenir.

Les dépenses d'exploitation, proprement dites ont évolué de la façon suivante depuis 1941:

| | 1941 | 1942 | 1943 |
|-------------------|----------------------|---------------------|------------|
| Résultats | Prévisions initiales | Révision de juillet | Prévisions |
| Chapitre Ier..... | 2.842,9 | 3.030,5 | 3.445,4 |
| " II | 4.803,4 | 5.378,8 | 5.538,7 |
| " III | 7.044,8 | 8.984,4 | 8.728,5 |
| " IV..... | 3.846,7 | 4.399,9 | 4.275,5 |
| " V..... | 94,8 | 184,5 | 241,1 |
| | 18.632,8 | 21.978,1 | 22.248,2 |
| | | | 25.555,3 |

Nous allons passer très rapidement en revue les dépenses des différents chapitres, en indiquant, au passage, les raisons des variations qui apparaissent par rapport aux dernières prévisions budgétaires établies pour 1942.

espaces pour remplir la page

CHAPITRE Ier

| | 1941 | 1942 | 1943 | Différence |
|---|--------|----------------------|---------------------|---|
| Résultats : | | | | entre 1943 et |
| | ↓ | Prévisions initiales | Révisions du 1/7/42 | Prévisions : 1942 (révision de Juillet) |
| <u>Dépenses normales</u> | | | | |
| Conseil d'Administration, Direction : | | | | |
| Générale et Secrétariat Général... | 36,4 | 39,3 | 39,4 | 49,6 |
| Service Central du Personnel..... | 8,9 | 9,7 | 9,8 | 11,5 |
| Services Financiers..... | 88,4 | 110,6 | 111,7 | 162,9 |
| Service des App.Com.et Marchés..... | 64,2 | 73,2 | 75,3 | 84,2 |
| Caisse de retraites et de Prévo- | | | | |
| yance..... | 1507,1 | 1701,2 | 1740,3 | 1934,6 |
| Secours, services médicaux, accidents : | | | | |
| du travail..... | 124,4 | 129,5 | 136,3 | 204,3 |
| Contributions et frais de contrôle : | 868,9 | 931,8 | 1149,4 | 1194,7 |
| Assurances, indemnités pour sinis- | | | | |
| tres, indemnités pour accidents aux : | | | | |
| tiers..... | 28,1 | 29,1 | 41,8 | 55,1 |
| Dépenses diverses..... | 19,5 | 22,8 | 22 | 22 |
| Crédits pour charges patronales et : | | | | |
| frais généraux..... | -231,8 | -163,4 | -220,- | -250,- |
| Facturations de personnel et de : | | | | |
| frais de bureau à d'autres comptes : | -64,2 | -71,2 | -83,2 | -126,2 |
| | 2449,7 | 2830,6 | 3044,2 | 3319,7 |
| <u>Dépenses de guerre</u> | | | | |
| Allocations au personnel mobilisé : | 384,2 | 176,5 | 360 | 425 |
| - aux agents détachés : | | | | |
| en ALLEMAGNE..... | " | " | " | 64,4 |
| Secours de guerre : | 8,8 | 10,5 | 19,4 | 20,6 |
| Dépenses diverses : | 0,2 | 12,9 | 22,8 | 12,5 |
| | 393,2 | 199,9 | 402,2 | 522,5 |
| Total du Chapitre Ier | 2842,9 | 3030,5 | 3446,4 | 3842,2 |

Comme on le voit, les prévisions du chapitre I pour 1943 marquent, par rapport aux dernières évaluations de 1942, une augmentation de plus de 10 %. Les causes de cet accroissement ont été expliquées dans les sections I à IV de la présente annexe.

On peut remarquer que les dépenses de guerre supportent à elles seules près du tiers de l'augmentation totale. Cela provient, notamment, des allocations à verser aux agents détachés en ALLEMAGNE.

compt. red

CHAPITRE II - Exploitation

DEPENSES NORMALES

1° - Dépenses de Mouvement

| | 1941 -- Résultats | 1942 Prévisions initiales | révision du 1/7/42 | 1943 -- Prévisions | différen- ces de 1943 sur 1942 révisé |
|---|-------------------------|---------------------------------|-----------------------|--------------------------|--|
| Personnel { Services Central M, régionaux, arrondissements, directions régionales, instruction pro- fessionnelle | 349 ^M ,5 | 410 ^M ,3 | 424 ^M ,- | 514 ^M ,0 | + 90,- |
| Ceres et bureaux de ville ... | 2762,5 | 3316,8 | 3332,- | 3775,9 | +443,9 |
| Trains | 561,6 | 604,8 | 615,6 | 690,3 | + 74,7 |
| Manutention à l'entreprise | 66,1 | 67,- | 136,- | 146,- | + 10,- |
| Manoeuvres | 262,9 | 306,3 | 423,1 | 458,3 | + 35,2 |
| Bâches, agrès et prolonges | 21,4 | 43,3 | 30,5 | 21,- | - 9,5 |
| Autres { Frais de bureau, imprimés, documents horaires et billets | 70,1 | 78,7 | 92,2 | 96,5 | + 4,3 |
| dépenses { Dépenses diverses d'éclairage, de chauffage et d'entretien.. | 116,3 | 137,2 | 134,8 | 149,8 | + 15,- |
| { Acquisition de MO < 0 ^M ,4 | 5,6 | 8,- | 8,- | 9,2 | + 1,2 |
| Crédits pour frais généraux | - 4,4 | " | - 3,7 | - 3,6 | + 0,1 |
| Total des dépenses normales de Mouvement | 4942,6 | 4992,6 | 5122,5 | 5859,4 | +666,9 |

2° - Dépenses de caractère
commercial

| | | | | | |
|--|-----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| Personnel du Service Central C | 12,3 | 15,3 | 15,4 | 18,9 | + 3,5 |
| Indemnités pour pertes, avaries et retards | 348,7 | 193,4 | 392,5 | 464,- | + 71,5 |
| Représentations à l'étranger, commissions aux agences et imprimés | 19,3 | 27,6 | 33,1 | 32,7 | - 0,4 |
| Total des dépenses de caractère commercial | 380,3 | 236,5 | 441,0 | 515,6 | + 74,6 |
| Total des dépenses normales | 4.622 ^M ,9 | 5229 ^M ,1 | 5633 ^M ,5 | 6375 ^M ,0 | +741 ^M ,5 |

CHAPITRE II - Exploitation (suite)

*en majuscules comme dépenses
normales 1-49*

2°) Dépenses de guerre

| | 1941 | 1942 | | 1943 | Différences de 1943 sur 1942 révisé |
|--|-----------------------------|-------------------------|-----------------------|---------------------|---|
| | -- Résultats initiaux | Prévisions initiales | Révision du 1/7/42 | -- Prévisions | |
| Indemnités de repliement et de zone | 50 ^M 6 | 35 ^M 8 | 94 ^M 3 | 94 ^M 0 | - 0 ^M 3 |
| Défense passive { | | | | | |
| | | | | | |
| (Personnel | 0,3 | " | 0,5 | 0,6 | + 0,1 |
| (Autres dépenses | 1,1 | 1,0 | 1,8 | 0,0 | - 0,9 |
| Réparation, rem- placement de M.O. et dépenses diverses de guerre { | | | | | |
| | | | | | |
| (Personnel | 60,4 | 43,6 | 49,0 | 66,4 | +17,4 |
| (Autres dépenses | 11,9 | 5,3 | 7,0 | 5,4 | - 1,6 |
| Prestations et Travaux { | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| (Personnel | 21,0 | 13,4 | 24,5 | 29,5 | + 5,0 |
| (Manoeuvres allemandes..... | 80,4 | 40,2 | 103,7 | 111,5 | + 7,8 |
| (Autres dépenses | 10,2 | 10,4 | 5,2 | 4,9 | - 0,3 |
| (Crédits | -55,4 | " | -61,0 | -58,5 | + 2,5 |
| <u>Total des dépenses de guerre</u> | 180 ^M 5 | 149 ^M 7 | 225 ^M 2 | 254 ^M 7 | +29 ^M 5 |
| <u>Ensemble du chapitre II</u> | 4803 ^M 4 | 5372 ^M 8 | 5858 ^M 7 | 6629 ^M 7 | +771 ^M - |

Les prévisions de 1943 sont supérieures à celles de 1942 (révision de Juillet) de 771^M dont 668^M 9 pour les dépenses normales de mouvement, 74^M 6 pour les dépenses de caractère commercial et 29^M 5 pour les dépenses de guerre.

Toutes les justifications utiles de ces différences ont été données dans l'annexe C.

CHAPITRE III - MATERIEL & TRACTION

| | | 1941 | 1942 | 1943 | Différence 1943 |
|---|----------------------|---------|----------------------|---------------------|---------------------|
| | | Résumé | Provisions initiales | Revisions du 1/7/43 | Prévisions sur 1943 |
| | | tota | du 1/7/43 | sur 1943 | traviné |
| DEPENSES NORMALES | | | | | |
| Service central, services régionaux, arrondissements et instruction professionnelle | (Personnel) | 383,4 | 370,8 | 406,8 | 510,7 |
| | (Matières) | 36,8 | 41,9 | 40,6 | 43,8 |
| | | 390,2 | 412,7 | 447,4 | 553,5 |
| Services généraux et intérieurs des dépôts, consommations diverses des engins moteurs | (Personnel) | 564,6 | 661,1 | 653,1 | 758,2 |
| | (Industrie privée) | 3,- | 2,7 | 4,1 | 4,7 |
| | (Matières) | 180,5 | 243,5 | 247,9 | 264,5 |
| Personnel de conduite | | 748,1 | 907,3 | 925,1 | 1.021,4 |
| | | 928,8 | 1.044,- | 1.064,6 | 1.239,1 |
| | | 1.782,8 | 2.256,2 | 2.139,- | 2.434,8 |
| Combustibles, carburants et énergie électrique | (Personnel) | 38,2 | 38,2 | 39,4 | 36,3 |
| | (Industrie privée) | 6,6 | 6,6 | 6,6 | 7,7 |
| | (Énergie électrique) | 199,1 | 218,4 | 229,3 | 235,3 |
| Moteur | (Personnel) | 798,4 | 860,1 | 854,8 | 975,8 |
| | (Industrie privée) | 299,- | 195,3 | 139,8 | 251,7 |
| | (Matières) | 417,- | 598,8 | 522,3 | 601,3 |
| Entretien et réparation de matériel | | 1.514,4 | 1.654,- | 1.516,9 | 1.828,8 |
| | | 573,6 | 442,9 | 414,6 | 463,4 |
| | | 115,2 | 180,- | 129,- | 188,- |
| Voitures | (Personnel) | 151,9 | 265,9 | 241,2 | 244,4 |
| | (Industrie privée) | 640,7 | 889,8 | 784,2 | 895,8 |
| | (Matières) | 444,8 | 516,6 | 505,4 | 601,6 |
| Wagons | (Personnel) | 136,- | 157,6 | 132,8 | 201,6 |
| | (Industrie privée) | 232,3 | 367,6 | 355,9 | 421,- |
| | (Matières) | 855,1 | 1.062,- | 1.002,1 | 1.224,1 |
| Modifications et application au matériel roulant, acquisitions, mobilier et outillage | (Personnel) | 16,- | 37,7 | 28,5 | 38,3 |
| | (Industrie privée) | 6,- | 14,- | 11,1 | 15,6 |
| | (Matières) | 42,7 | 96,8 | 80,2 | 91,9 |
| Dépenses diverses | | 64,7 | 148,5 | 119,8 | 147,- |
| | (Personnel) | 43,8 | 21,9 | 42,8 | 34,7 |
| | (Industrie privée) | 0,1 | | | |
| | (Matières et divers) | - 11,4 | 5,5 | 9,- | 15,6 |
| Crédits pour manœuvres | | 38,5 | 22,1 | 51,8 | 20,3 |
| | | - 367,- | - 359,- | - 650,- | - 578,3 |
| | | - 45,6 | - 68,4 | - 82,8 | - 95,4 |
| Crédits pour frais généraux | | 5.745,3 | 8.203,3 | 7.775,4 | 9.630,4 |
| | | | | | + 1.251,- |
| | | | | | |

CHAPITRE III - MATERIEL A TRACTION (suite)

| | | 1941 | 1942 | 1943 | Différences |
|--|--------------------|-----------------------|-------------------------|-----------------------|--|
| | | Résul- tats | Prévisions initiales | Révision du 17/43 | Prévi- sions sur 1943 révisé |
| DEPENSES DE GUERRE | | | | | |
| Indemnités de repliement et de nonc | | 48 ^M 1: | 29 ^M 1: | 95 ^M 5: | 98 ^M 4: 2,5 |
| Défense Passive | (Personnel.....) | 2,8: | 4,9: | 9,8: | 11,2: + 1,4 |
| | (Matières.....) | 6,8: | 12,7: | 11,9: | 12,2: + 0,3 |
| | | 9,3: | 17,6: | 21,7: | 23,4: + 1,7 |
| Réparations et remplacement du M.R. et du M.O., dommages aux approvisionnements & divers | (Personnel.....) | 18,9: | 20,1: | 22,7: | 26,-: + 3,3 |
| | (Industrie privée: | 14,8: | 7,3: | 8,3: | 8,4: + 0,1 |
| | (Matières.....) | - 3,9: | 25,6: | 23,7: | 23,2: - 0,5 |
| | | 29,8: | 33,-: | 59,7: | 62,6: + 2,9 |
| Prestations et Travaux | (Personnel | 87,-: | 176,-: | 209,1: | 236,8: + 47,7 |
| | (Industrie privée: | 11,1: | 156,1: | 185,3: | 239,7: + 54,4 |
| | (Matières | 113,2: | 349,3: | 375,6: | 398,2: + 20,4 |
| | | 211,3: | 681,4: | 770,2: | 892,7: + 122,5 |
| TOTAL DES DEPENSES DE GUERRE | | 298,3: | 781,1: | 947,1: | 1.076,7: + 129,6 |
| ENSEMBLE DU CHAPITRE III | | 7.044 ^M 8: | 8.384 ^M 4: | 9.726 ^M 5: | 10.107 ^M 1: + 1.380 ^M 6 |

Les prévisions de 1943 sont supérieures à celles de 1942 (révision de juillet) de 1.380 M 6 dont 1.251 M pour les dépenses normales et 129 M 6 pour les dépenses de guerre.

L'augmentation des dépenses normales affecte aussi bien les dépenses de traction proprement dites (+ 640 M 7) que les dépenses d'entretien et de réparation du matériel (+ 519 M 8).

Les prestations aux autorités d'occupation pour réparation et entretien du matériel mis à la disposition de la Reichsbahn forment la plus grande partie de l'augmentation des dépenses de guerre (+ 122 M 5).

Des justifications détaillées ont été données dans les sections respectives de l'Annexe C.

CHAPTER IV - VOICE & NATIVITIES

DEPENDENT HORRIBLES

| | | 1941 | 1942 | 1943 | Différences |
|----------------------------------|----------------------|----------------|-------------------------|---------------------|---------------------------------------|
| | | Résul- tats | Prévisions initiales | Révision du 7/43 | Prévi- sions sur 1943 révisé |
| DEPENSES NORMALES | | | | | |
| Services centraux et régionaux | (Personnel.....) | 443,4 | 495,6 | 521,9 | 635,1 |
| arrondissements et formation | (Matières et divers) | 59,3 | 32,- | 45,5 | 49,7 |
| de personnel | | 483,- | 527,6 | 567,4 | 672,7 |
| | | | | | 101,1 |
| Surveillance de la voie | (Personnel.....) | 232,4 | 281,2 | 273,- | 312,8 |
| | (Matières.....) | 5,1 | 8,- | 6,3 | 8,- |
| | | 238,5 | 289,2 | 279,3 | 320,8 |
| | | | | | 39,6 |
| | (Personnel.....) | 783,1 | 934,1 | 875,8 | 1.018,8 |
| (Voie et | (Entreprises.....) | 78,9 | 70,- | 94,- | 103,- |
| Couvrages d'art | (Matières.....) | 188,2 | 426,- | 370,2 | 467,7 |
| | | 1.050,2 | 1.430,1 | 1.340,- | 1.589,5 |
| | | | | | 143,- |
| Entretien | (Personnel.....) | 200,8 | 235,5 | 239,- | 312,8 |
| (Sécurité et | (Entreprises.....) | 18,2 | 22,8 | 17,5 | 28,- |
| énergie électrique) | (Matières.....) | 77,9 | 185,- | 168,- | 184,2 |
| | | 296,7 | 343,- | 324,5 | 425,1 |
| | | | | | 74,9 |
| | (Personnel.....) | 97,3 | 114,3 | 124,1 | 141,7 |
| (autres | (Entreprises.....) | 118,1 | 145,5 | 148,8 | 175,5 |
| installations | (Matières.....) | 57,4 | 85,- | 83,- | 96,8 |
| | | 272,8 | 344,8 | 355,9 | 414,- |
| | | | | | 17,6 |
| Renouvellements sur voies | (Personnel.....) | 20,4 | 30,1 | 29,5 | 38,5 |
| principales | (Entreprises.....) | 55,9 | 152,- | 88,6 | 135,- |
| | (Matières.....) | 49,8 | 240,- | 148,3 | 213,- |
| | (Ballast) | 30,5 | 35,- | 53,7 | 72,1 |
| | | 156,6 | 437,1 | 320,1 | 455,6 |
| | | | | | 9,- |
| | (Personnel.....) | 59,5 | 94,6 | 32,8 | 41,4 |
| (Voie et | (Entreprises.....) | 98,5 | 123,- | 144,9 | 123,5 |
| Couvrages d'art | (Matières.....) | 54,5 | 181,- | 98,2 | 101,3 |
| | | 182,6 | 398,6 | 275,9 | 271,4 |
| | | | | | 15,4 |
| Grosses | (Personnel.....) | 19,4 | 29,4 | 22,4 | 23,9 |
| opérations | (Entreprises.....) | 18,6 | 25,- | 22,5 | 22,- |
| | (Matières.....) | 29,3 | 45,- | 35,2 | 32,4 |
| | | 67,3 | 99,4 | 80,1 | 78,3 |
| | | | | | 4,5 |
| | (Personnel.....) | 8,8 | 10,8 | 8,2 | 8,9 |
| (autres | (Entreprises.....) | 69,8 | 65,- | 72,5 | 75,3 |
| installations | (Matières.....) | 17,1 | 17,5 | 23,8 | 24,3 |
| | | 89,7 | 93,3 | 104,3 | 108,4 |
| | | | | | 0,7 |
| T.C. et M.C. < 0,4 dépenses | (Personnel.....) | 23,1 | 27,9 | 25,2 | 26,5 |
| Connexes et autres divers | (Entreprises.....) | 55,3 | 78,- | 67,7 | 49,1 |
| | (Matières.....) | 55,9 | 80,- | 68,8 | 64,7 |
| | | 134,3 | 185,9 | 161,7 | 140,3 |
| | | | | | 18,6 |
| Manœuvres par machines..... | | 9,1 | 9,- | 15,4 | 15,2 |
| | | | | | 0,1 |
| Credits pour frais généraux..... | | 178,8 | 126,- | 120,- | 102,- |
| | | | | | 18,- |
| TOTAL DES DEPENSES NORMALES..... | | 2.761,1 | 4.317,1 | 3.747,4 | 4.427,4 |
| | | | | | 680,0 |

CHAPITRE IV - VOIES & BATIMENTS (suite)

DEPENSES DE GUERRE

| | | 1941 : | 1942 : | 1943 : | Différence : |
|---|--------------------|-----------------------|--------------------------|------------------------|-----------------------|
| | | Résul- : tats : | Prévisions : initiales : | Révision : du 1/7/43 : | Prévi- : sions : |
| | | | | | de 1943 : sur 1942 : |
| | | | | | révisé : |
| DEPENSES DE GUERRE | | | | | |
| Indemnités de repliement et de zone | | 21,1 ^M | 14,6 ^M | 37,1 ^M | 36,5 ^M |
| | | | | | - 0,5 ^M |
| Défense Passive | (Personnel | 3,2 | 5,1 | 6,1 | 4,6 |
| | (Matières | 0,2 | 7,- | 42,- | 14,9 |
| | | 3,- | 12,1 | 48,1 | 19,5 |
| | | | | | - 28,6 |
| Réparation et reconstruction des Ouvrages d'art | (Personnel..... | 31,3 | 11,2 | 22,3 | 2,9 |
| | (Entreprises | 573,1 | 105,- | 197,1 | 24,- |
| | (Matières | 96,2 | 15,- | 12,3 | 6,8 |
| | | 702,6 | 121,2 | 238,7 | 33,7 |
| | | | | | - 19,4 |
| | | | | | - 173,1 |
| | | | | | - 12,5 |
| | | | | | - 205,- |
| Autres réparations et Reconstructions | (Personnel..... | 27,6 | 12,2 | 11,- | 4,7 |
| | (Entreprises..... | 79,6 | 45,- | 40,6 | 38,8 |
| | (Matières..... | 62,4 | 41,- | 27,8 | 22,3 |
| | | 126,6 | 98,2 | 79,4 | 65,8 |
| | | | | | - 6,3 |
| | | | | | - 1,8 |
| | | | | | - 5,5 |
| | | | | | - 13,6 |
| Dépenses diverses de guerre et dommages causés aux approvisionnements | (Personnel..... | 32,- | 31,2 | 36,6 | 39,4 |
| | (Matières | 4,8 | 9,- | 9,4 | 5,1 |
| | | 36,8 | 40,2 | 46,- | 44,5 |
| | | | | | + 1,8 |
| | | | | | - 4,3 |
| | | | | | - 2,5 |
| Prestations et Travaux | (Personnel..... | 14,7 | 24,6 | 23,4 | 26,3 |
| | (Entreprises..... | 21,8 | 12,- | 19,1 | 19,5 |
| | (Matières | 79,- | 52,- | 36,4 | 32,- |
| | | 115,5 | 86,6 | 78,9 | 77,8 |
| | | | | | + 2,9 |
| | | | | | + 0,4 |
| | | | | | - 4,4 |
| | | | | | - 1,1 |
| TOTAL DES DEPENSES DE GUERRE | | 1.065,6 | 382,9 | 535,1 | 276,8 |
| | | | | | - 251,3 |
| ENSEMBLE DU CHAPITRE IV..... | | 3.243 ^M ,7 | 4.399 ^M ,9 | 4.275 ^M ,3 | 4.614 ^M ,2 |
| | | | | | + 408 ^M ,7 |

L'augmentation en 1943 des dépenses normales porte surtout sur l'entretien courant des installations (+ 370^M) et les renouvellements de voies et ballast (+ 145^M). Les grosses réparations diminuent au contraire (- 6^M).

L'achèvement de la reconstruction explique la réduction des dépenses de guerre. Des explications détaillées pour toutes ces différences ont été données dans les Sections I à IV.

CHAPITRE V

Dépenses diverses

manuscrit non corrigé p. 49

Dépenses normales :

Règlement de communauté -
Location et échanges de
matériel

Services extérieurs

Lignes affermées

Coordination (Subventions
aux services routiers et
autres dépenses)

Production et trans-) dépenses
port d'énergie élec-)
trique) crédits

Divers (Relevages du maté-
riel, crédits pour trans-
ports en service, etc...)

Dépenses de guerre

Ensemble

Autre classement :

Personnel (dépenses normales
(dépenses de guerre

Autres (dépenses normales
dépenses (dépenses de guerre

| 1941 Résultats | 1942 | | 1943 Prévi- sions | Différence de 1943 sur 1942 révisé |
|-------------------|--------------------------------|--------------------------|-------------------------|---|
| | Prévi- sions ini- tiales | Révision du 1/7/42 | | |
| 59 ^{M1} | 72 ^{M9} | 87 ^{M4} | 80 ^{M7} | - 6 ^{M7} |
| 82,2 | 73,8 | 136,9 | 167,7 | + 40,8 |
| 78,0 | 70,0 | 76,9 | 80,6 | + 3,7 |
| 16,9 | 64,8 | 71,5 | 77,5 | + 6,0 |
| 117,5 | 134,5 | 137,7 | 146,6 | + 8,9 |
| - 213,3 | - 224,5 | - 236,1 | - 241,3 | - 5,2 |
| - 46,9 | - 8,9 | - 24,5 | - 21,0 | + 3,5 |
| 93,5 | 182,6 | 239,6 | 290,8 | + 51,0 |
| 1,3 | 1,9 | 1,3 | 1,3 | - |
| 94,8 | 184,5 | 241,1 | 292,1 | + 51,0 |
| 24,8 | 30,5 | 33,7 | 40,0 | + 6,3 |
| 0,2 | 0,2 | 0,3 | 0,3 | " |
| 68,7 | 158,1 | 206,1 | 250,8 | + 44,7 |
| 1,1 | 1,7 | 1,0 | 1,0 | " |
| 94 ^{M8} | 184 ^{M5} | 241 ^{M1} | 292 ^{M1} | + 51 ^{M0} |

Nous avons donné, dans les Sections I à IV, toutes les expli-
cations utiles sur les prévisions ci-dessus.

Minutes incomplètes
certains pages ayant été renu-
anc 1^{re} avec la observation de
M. le Président.

BUDGET D'EXPLOITATION DE 1943

B

ELEMENTS BUDGETAIRES

Le budget d'exploitation de la S.N.C.F. est essentiellement conditionné par les éléments suivants :

le trafic, en fonction duquel sont calculées les recettes,
les parcours, qui permettent de déterminer les dépenses
d'énergie (charbon, carburant, électricité),
le programme de travaux de matériel et de voie,
les prix et les consommations de matières, qui conjointement avec les travaux donnent les dépenses de matières,
les effectifs et les salaires qui conduisent aux dépenses de personnel.

Nous allons étudier successivement ces différents éléments de base.

SECTION I - T R A F I C

L'établissement de prévisions de trafic pour l'année à venir est particulièrement délicat dans les circonstances actuelles : il est superflu de le souligner.

L'examen auquel nous avons procédé, confirmant l'étude faite à propos des recettes et que l'on trouvera plus loin, nous amène à penser qu'en définitive nous nous éloignerons assez peu des résultats probables de l'exercice 1942.

A - T R A F I C VOYAGEURS

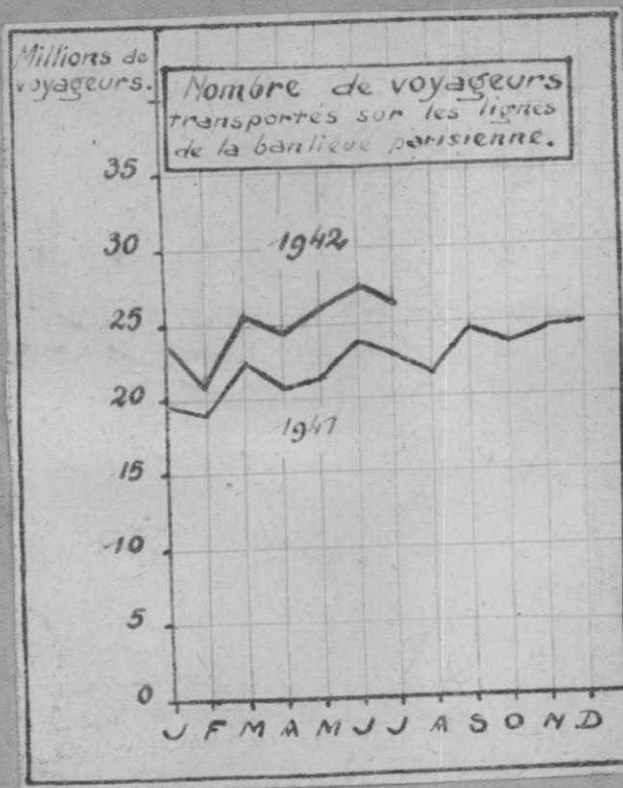
Nous étudierons successivement les deux éléments dont dépend le trafic voyageurs, c'est-à-dire le nombre de voyageurs transportés et la distance moyenne parcourue par voyageur.

1°) Nombre de voyageurs transportés.

a) Banlieue parisienne (1).

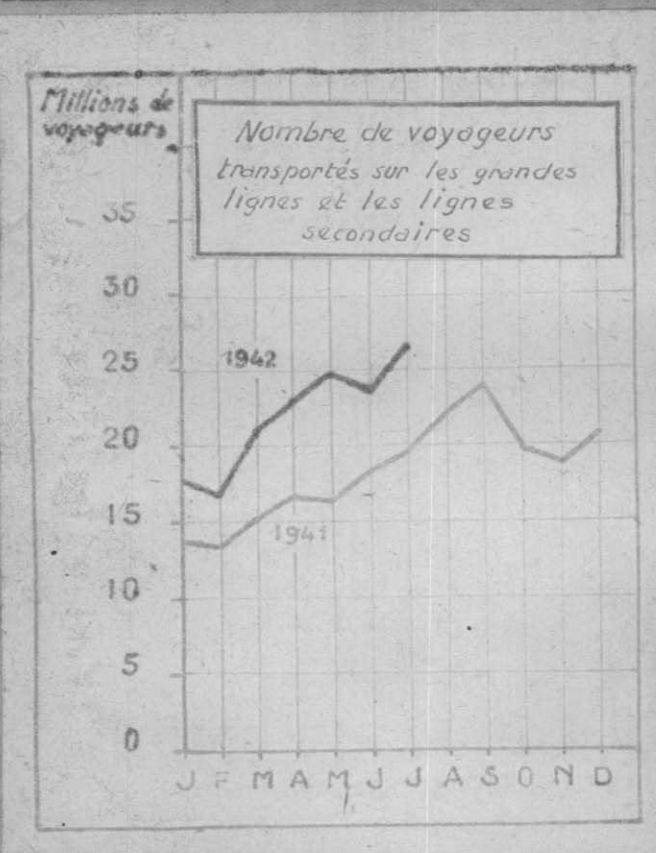
Nous distinguons ce trafic de celui des autres lignes (grandes lignes et lignes secondaires); leur importance est à peu près la même mais leur évolution, au cours des douze mois, est différente.

(1) On entend, par trafic banlieue, le trafic correspondant de la zone d'action du Comité des transports parisiens. Nous laissons de côté le trafic des banlieues des autres grands centres de France qui reste bloqué avec le trafic des grandes lignes.



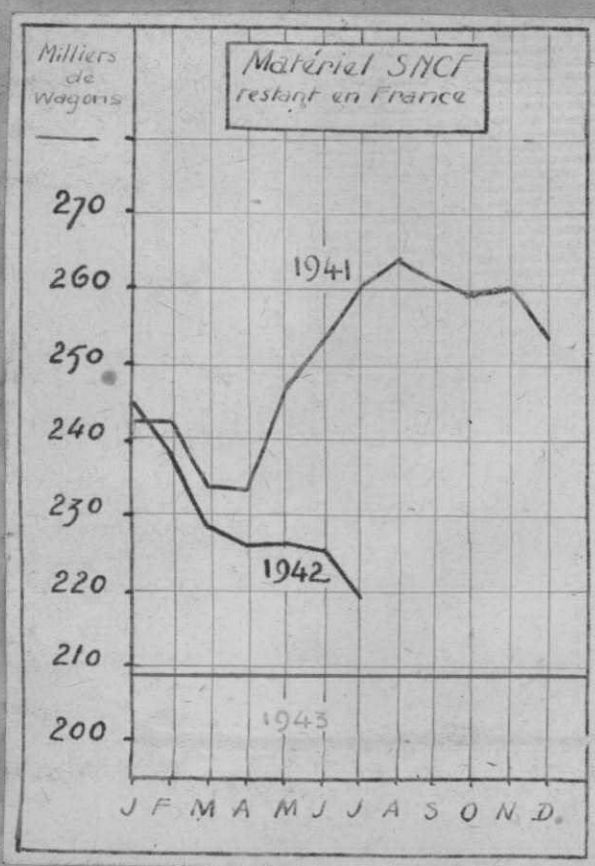
Le graphique ci-contre fait apparaître de janvier 1941 à août 1942 une augmentation lente mais constante du nombre de voyageurs banlieue, mais il semble qu'il y ait actuellement une certaine tendance à la stabilisation, ce qui est normal; les circonstances actuelles (fermetures d'usines, difficultés d'approvisionnements de matières, manque de main-d'oeuvre) ne peuvent que conduire à un ralentissement de l'activité économique de la région parisienne. On peut donc admettre qu'en 1943 le mouvement d'ascension s'arrêtera pour faire peut-être place à une légère régression au cours des derniers mois. Dans ces conditions, le trafic de 1943 resterait, en moyenne, sensiblement au même niveau que celui de 1942.

b) Grandes lignes et lignes secondaires.



La situation est différente de celle que nous avons constatée pour la banlieue parisienne, car si la progression du nombre de voyageurs transportés est constante, il n'y a, ici, aucune tendance à la stabilisation.

Il nous semble cependant difficile de prévoir pour 1943 une progression continue sur le même rythme. Certes, le nombre de voyageurs a tendance à croître encore, ne serait-ce que pour des questions de ravitaillement. Mais, en sens inverse, différentes causes agissent pour freiner cette augmentation.

1°) Evolution du parc de wagons.

Compte tenu des mises à la disposition de la Reichbahn, actuellement en cours et en admettant qu'aucune livraison supplémentaire ne soit effectuée pendant les mois à venir, on peut admettre que le parc de 1943 (voir graphique ci-contre) s'élèvera, en chiffres ronds à 209.000 wagons, tandis que le parc moyen de 1942 sera vraisemblablement de l'ordre de 218.600 wagons. Il en résulte pour 1943 une diminution de 4,9 % par rapport à 1942.

Cette diminution est aggravée par le fait que ce sont nos meilleurs wagons qui sont retenus en Allemagne cependant que notre parc de locomotives lourdes, particulièrement précieuses pour assurer le trafic marchandises subissait lui aussi des prélèvements singulièrement élevés, près de 50%.

La réduction du nombre des wagons doit être compensée en partie par une amélioration de la rotation des wagons.

2°) Indice de rotation - wagons chargés.

L'indice de rotation (voir graphique ci-contre) qui avait tendance à baisser au cours de 1941 s'est amélioré sans cesse pendant les premiers mois de 1942. Il a été de 9,27 en août; l'indice moyen de l'année paraît être de 9,33 si la rotation continue au cours des mois à venir à être aussi bonne qu'actuellement.

Les mesures qui viennent d'être prises pour accélérer rotation des wagons nous permettent de prévoir pour 1943 un indice moyen analogue à celui des mois de juin et juillet 1942, c'est-à-dire 8,98. L'accélération de la rotation en 1943 par rapport à 1942 serait donc de 3%.

La variation du nombre de wagons chargés de 1943 par rapport à 1942 est égale à la variation du parc à disposition multipliée par la variation de l'indice de rotation. Elle est donnée par la formule suivante :

$$\frac{\text{Nombre de wagons à charger en 1943}}{\text{wagons chargés en 1942}} = \frac{95,2}{100} \times \frac{103}{100} = \frac{98}{100}$$

Il semble donc que l'on puisse s'attendre pour 1943 à une baisse de 2% du nombre de wagons chargés.

Pour connaître la variation du trafic, c'est-à-dire du nombre de tonnes-kilomètres, nous devons encore examiner l'évolution du parcours moyen de la tonne marchandises et les variations du chargement des wagons.

3°) Parcours moyens des marchandises.



Le graphique des variations du parcours moyen de 1 tonne permet de constater qu'en 1941 les parcours moyens des marchandises du 2ème semestre ont été sensiblement inférieurs aux parcours du 1er semestre (de l'ordre de 8,3 %). Cette baisse a été causée d'abord par les transports saisonniers de betteraves à très courte distance; d'autre part, en 1941, les transports de vin (transports à longue distance, 540 km en moyenne) ont baissé sensiblement en tonnage au cours du 2ème semestre.

.....

TONNAGE TRANSPORTE

DISTANCE MOYENNE PARCOURUE

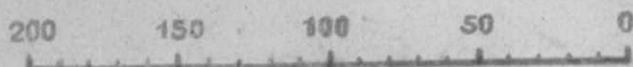
1938 (130^m de tonnes)⁽¹⁾

1942 (100^m -)⁽²⁾

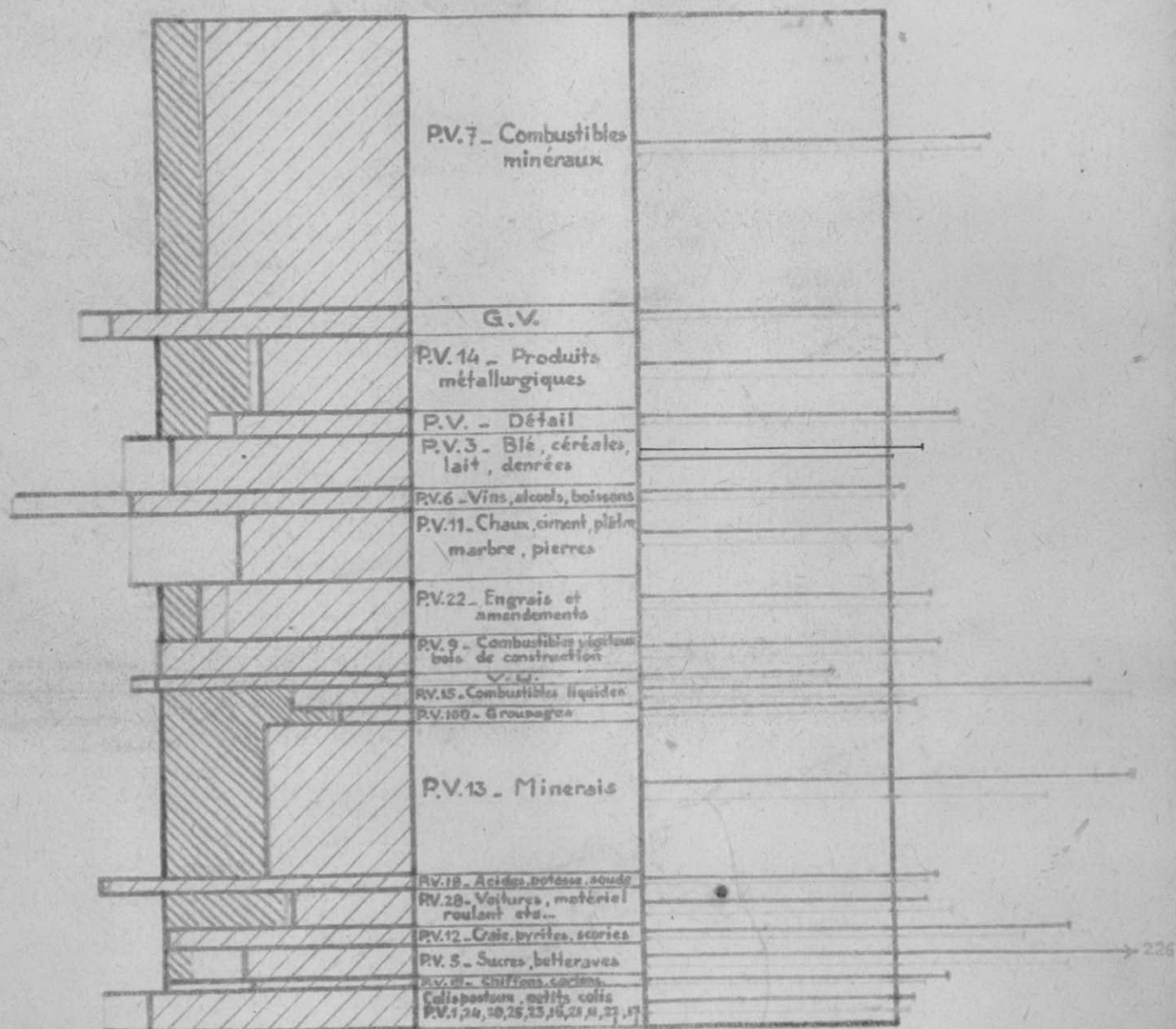
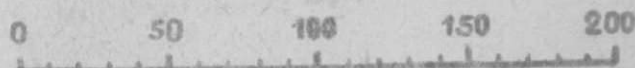
1938 (200 km.)

1942 (274 -)

% par rapport à 1938



% par rapport à 1938



(1) - Y compris Secteur Direction de Strasbourg

(2) - Basé sur le résultat des 6 premiers mois et en admettant que l'expérience confirme que le tonnage transporté au cours des 6 premiers mois de l'année représente la moitié du tonnage de l'année.

Quant à la décomposition des parcours des trains entre les différents modes de traction, elle est résumée dans le tableau suivant :

| | Résul- tats de 1938 | Résul- tats de 1941 | 1942 Prévisions initiales | Résultats probables | Prévi- sions pour 1943 |
|---|------------------------------|------------------------------|---------------------------------|------------------------|---------------------------------|
| | Mkm | Mkm | Mkm | Mkm | Mkm |
| Vapeur | 309,9 | 197,2 | 201,- | 193,- | 193,- |
| Electriques | 52,6 | 46,8 | 48,- | 46,- | 46,- |
| Autorails (comptés pour moitié) | 22,5 | 0,6 | 1,- | 1,- | 1,- |
| | 385,- | 244,6 | 250,- | 240,- | 240,- |

B - PARCOURS DES MACHINES

Nous étudierons successivement les parcours de machines de manœuvres et les parcours divers (H.L.P., renforts et adjonctions, trains de service).

1°- Parcours de machines de manœuvres.

Nous nous en tiendrons pour 1943 aux chiffres des résultats de 1942, soit 45 Mkm qui se décomposeraient alors comme suit :

| | |
|---------------------------|--------|
| Traction à vapeur | 41 Mkm |
| Traction électrique | 4 Mkm |

Les parcours de machines de manœuvres sont plus importants en traction à vapeur (20 % environ des parcours de trains) qu'en traction électrique (11 % environ), la majorité des manœuvres des lignes électriques étant effectuées par des machines à vapeur.

2°- Parcours divers.

a) Parcours H.L.P., renforts et adjonctions.

Les parcours H.L.P., renforts et adjonctions, ^{qui, pour la traction à vapeur} ~~vapeur~~ qui atteignaient, en moyenne, en 1941, près de 18,5 % des parcours de trains, ne se sont élevés qu'à 16,8 % pendant les huit premiers mois de 1942. Cette nette amélioration sur 1941 a été constatée dans les trois zones mais plus particulièrement en zone interdite où ces parcours étaient très importants jusqu'ici. Pour 1942, nous prévoyons un pourcentage moyen de 17 %.

Pour 1943, il y a lieu de tenir compte, par rapport à 1942, d'un certain accroissement de ces parcours en raison des mesures envisagées pour améliorer le rendement des machines (retour direct aux dépôts, banalisation, etc). Nous avons donc fixé pour 1943 le pourcentage des parcours H.L.P., renforts et adjonctions vapeur, à 17,5 % des parcours de trains^a vapeur.

Les parcours H.L.P.électriques, compte tenu des derniers renseignements connus semblent en 1942 devoir être de 33,2 % du parcours de trains électriques. Nous conservons ce chiffre pour 1943.

Le pourcentage des parcours H.L.P., renforts et adjonctions est ainsi beaucoup plus fort pour la traction électrique que pour la traction^a vapeur; cela tient au fait que la double traction est très importante en traction électrique, les trains de banlieue comportent fréquemment des éléments multiples.

b) Trains de service.

Les pourcentages de 1942 des trains de service, par rapport aux parcours des trains, soit :

2 % pour les parcours^a vapeur,
2,8 % pour les parcours électriques,

paraissent devoir être maintenus pour 1943.

2 ^{xc)} Dans l'ensemble, l'application de ces coefficients donne, pour 1943, les parcours divers suivants :

| | |
|------------------------------------|-----------------|
| Traction ^a vapeur | 37,5 Mkm |
| Traction électrique | <u>16,5 Mkm</u> |
| Ensemble | 54,- Mkm |
| | ===== |

La faible importance des parcours d'autorails nous autorise à négliger les majorations à apporter aux parcours de base et à conserver le chiffre arrondi de 1 Mkm.

...

2°) Ensemble des parcours de machines.

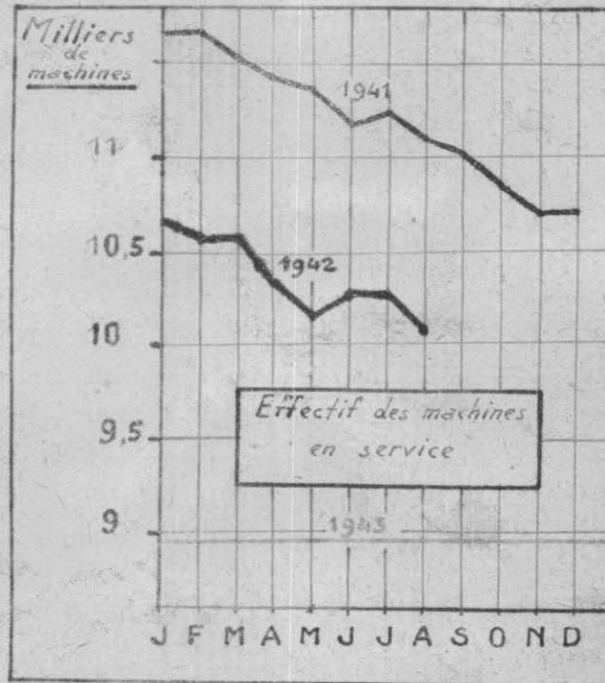
Le tableau ci-dessous donne la comparaison des parcours de machines prévus pour 1943 avec les prévisions de 1942 et les résultats des années 1938 et 1941.

| Parcours de machines | | | | | |
|------------------------------------|-------|--------------|-------------|--------------|-------|
| ----- | | | | | |
| Résultats : | | 1943 | | Prévisions : | |
| de | de | Prévisions : | Résultats : | de | |
| 1938 | 1941 | initiales | probables | 1943 | |
| ----- | | | | | |
| | Mkm : | Mkm : | Mkm : | Mkm : | Mkm : |
| Vapeur | 384,7 | 277,9 | 284,- | 270,5 | 271,5 |
| Electriques..... | 60,0 | 67,5 | 69,- | 68,5 | 68,5 |
| Autorails (comptés pour moitié)... | 25,4 | 0,8 | 1,- | 1,- | 1,- |
| | | | | (1) | |
| | 480,- | 346,2 | 354,- | 339,- | 339,- |
| ----- | | | | | |

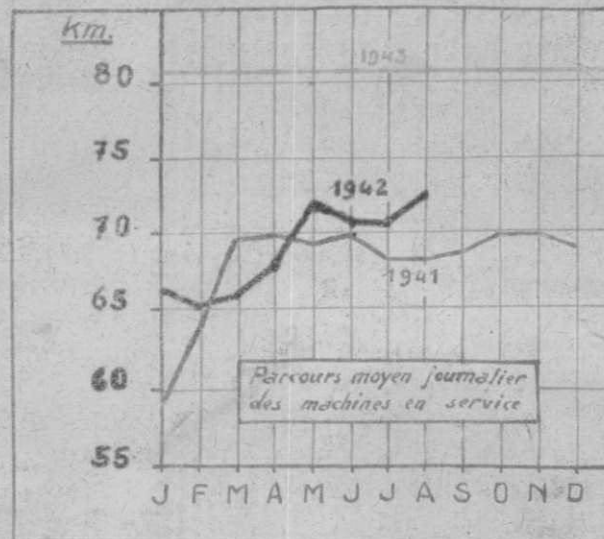
L'augmentation entre les prévisions de 1943 et les résultats probables de 1942 provient uniquement de l'accroissement du pourcentage des parcours E.L.F. de la traction à vapeur (17,5 au lieu de 17,2), conséquence avons-nous dit des nouvelles mesures prises pour améliorer l'utilisation des machines.

A titre d'indication, nous présentons ci-après deux graphiques qui donnent pour 1941 et pour les 3 premiers mois de 1942, d'une part, l'effectif en service des machines à vapeur et, d'autre part, les parcours moyens journaliers de ces machines.

(1) En juillet dernier nous avions 245 Mkm 5 de parcours de machines (274 Mkm 5 pour les parcours à vapeur, 68 Mkm pour les parcours électriques et 1 Mkm pour les autorails).



On constate que l'effectif en service décroît constamment et que le parcours moyen a tendance, au contraire, à augmenter. En supposant que les prélèvements pour le compte de la Reichsbahn actuellement en voie d'exécution, ne soient pas renouvelés, on peut admettre que l'effectif des machines en service pour 1943 sera de 8.970 unités; le parcours moyen qui est actuellement de 73 km par jour (résultat du mois d'août) devrait s'élever en moyenne à 81 km.



Il faut noter que ce résultat ne pourra être obtenu qu'en prix de mesures onéreuses : augmentation des effectifs du personnel (1.500 agents) et accroissement de l'ensemble des parcours de machines (2 M. de km).

L'exécution de ces programmes doit être assurée par les ateliers S.N.C.F. et l'industrie privée. Bien que celle-ci éprouve également de grandes difficultés pour le recrutement de sa main-d'œuvre, la répartition des opérations à effectuer en 1943 lui fait une part plus importante qu'à nos ateliers, aussi bien en travaux pour le compte de la S.N.C.F. que pour celui des Autorités d'occupation.

Le tableau ci-après permet de comparer les prévisions de 1943 avec celles de 1942 :

| Ateliers S.N.C.F. | | | | Industrie privée | | |
|--|--------|--------|-------------|------------------|--------|-------------|
| | 1942 | 1943 | Différences | 1942 | 1943 | Différences |
| <u>1°) pour le compte de la S.N.C.F.</u> | | | | | | |
| Locos à vapeur : | | | | | | |
| G.R. .. | 626 | 544 | - 82 | 528 | 576 | + 48 |
| Levages | 3.370 | 3.136 | - 234 | " | " | " |
| Voitures : | | | | | | |
| R.G. .. | 862 | 607 | - 255 | 1.208 | 1.458 | + 250 |
| R.I. .. | 4.661 | 4.216 | - 445 | 705 | 809 | + 104 |
| C.E. .. | | 8.715 | | | 825 | |
| Wagons : | | | | | | |
| Rev. 4. | 7.820 | 6.620 | - 1.200 | 11.250 | 14.100 | +2.850 |
| Rev. 2. | 13.932 | 18.865 | + 4.933 | 4.468 | 3.585 | - 883 |
| Rev. 1 et 3 | (1) | 75.100 | (1) | (1) | 10.870 | (1) |
| <u>2°) pour le compte de la Reichsbahn</u> | | | | | | |
| Locos à vapeur : | | | | | | |
| G.R. .. | 139 | 139 | " | 397 | 363 | - 34 |
| Levages | 790 | 995 | + 205 | " | " | " |
| Wagons : | | | | | | |
| Rev. 4 . | 2.775 | 2.055 | - 720 | 4.225 | 4.945 | + 720 |
| Rev. 2 . | 10.550 | 9.550 | - 1.000 | 10.450 | 11.450 | +1.000 |

Les prix unitaires des diverses opérations sont donnés dans la Section V de l'Annexe C relative à la provision pour travaux différés. Ils varient de 586.700^f pour une G.R. de locomotives à 144.600^f pour une R.G. de voiture à bogies, 61.600 fr. pour une R.G. de voiture à essieux et à 15.100 fr. pour une Révision 4 de wagons.

(1) Ces renseignements statistiques n'étaient pas connus jusqu'à présent pour les opérations de cette nature.

B - PROGRAMMES DE TRAVAUX DES SERVICES DE LA VOIE ET DES BATIMENTS

Le budget de 1943, comme celui des deux années précédentes, se relie au budget théorique étudié en 1939, après la création de la S.N.C.F., mais les conditions dans lesquelles s'exécute actuellement l'entretien des installations font que les programmes réalisables s'éloignent de plus en plus des programmes normaux et ce budget est, en fait, fondé sur les mêmes hypothèses et inspiré des mêmes intentions que celui de 1942 : tirer de nos ressources réduites à l'extrême, - en matières, en main-d'oeuvre, en moyens de tous ordres - le parti le plus utile en portant notre effort sur les travaux d'entretien proprement dits, qui sont à la base de la conservation des installations dont ils suivent au plus juste les besoins essentiels. Ceci, en renonçant, pour une partie, aux grosses réparations d'ensemble qui, plus économiques en définitive, nécessitent des moyens dont nous ne disposons pas pour le moment.

Le tableau ciaprès donne, pour chacune des principales catégories de travaux, l'importance comparée des programmes par rapport à celui d'un exercice normal pris comme base 100.

| Indices | | | |
|--|---------------|---------------------------------|---------------------------|
| | Année normale | Budget de 1942 révisé le 1/7/42 | Budget réalisable en 1943 |
| Entretien : | | | |
| des voies | 100 | 94 | 97 |
| de la signalisation et des installations de sécurité | 100 | 91 | 111 |
| des autres installations | 100 | 89 | 102 |
| Renouvellement de voie et de ballast | 100 | 39 | 55 |
| Grosses réparations: | | | |
| des voies | 100 | 98 | 95 |
| de la signalisation et des installations de sécurité | 100 | 86 | 73 |
| des autres installations | 100 | 82 | 86 |

Bois

Nos stocks de bois sont dans une situation très grave; ils s'élevaient, avant la guerre, à environ 200.000 m³ et sont maintenant pour ainsi dire inexistantes; la consommation actuelle peut être évaluée annuellement à 80.000 m³ dont 40.000 m³ de chêne et 30.000 m³ de sapin.

La dernière augmentation du prix des bois a eu lieu à la fin de 1941 (25 % environ sur les prix antérieurs).

Le tableau suivant donne les prix des principales espèces de bois en 1938, 1941 (avant la hausse) et 1942.

| | | : Augmentation % | | | |
|----------------|--|------------------|---------|---------|-------------------|
| Unités : | | Juin | janvier | Juillet | |
| | | 1938 | 1941 | 1942 | 1942/38 : 1942/41 |
| Chêne en grume | | m ³ | | | |
| | | 330 | 485 | 590 | 78,8 % : 21,6 % |
| Sapin -d°- | | " | | | |
| | | 200 | 350 | 450 | 125 % : 28,8 % |
| Peuplier-d°- | | " | | | |
| | | 134 | 270 | 395 | 194,8 % : 46,2 % |
| Frêne -d°- | | " | | | |
| | | 265 | 450 | 620 | 134 % : 37,8 % |

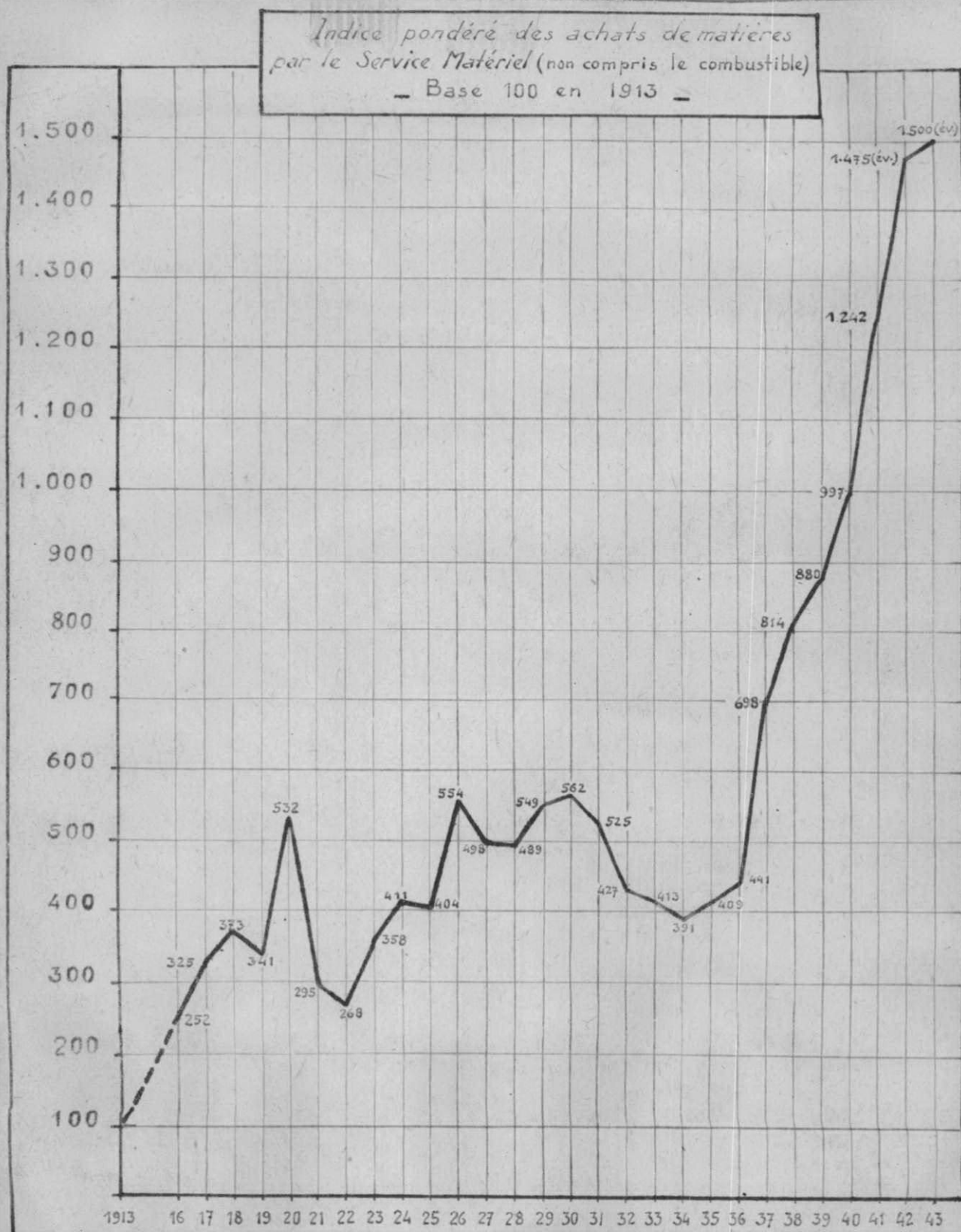
Le budget de 1943 a été établi sur la base des prix de 1942.

Indice du prix des matières M.T.

Compte tenu des prix actuellement pratiqués, l'indice pondéré des achats de matières par le Service du Matériel (non compris le combustible) peut être évalué à 1.500 pour l'année 1943 (base 100 en 1913). Cet indice fait ressortir une hausse de 10 % sur les prix des matières consommées pendant le 1er semestre 1942.

...

Le graphique ci-dessous donne l'évolution de cet indice depuis 1913.



nous trouvons-nous dans l'obligation de leur venir en aide. Pour cette raison, il se pourrait que nous ayons au cours de l'année à majorer quelque peu nos prévisions actuelles.

A titre d'indication, nous donnons ci-dessous le nombre d'agents d'entreprises travaillant pour la S.N.C.F. :

| | |
|--------------------|---------------|
| Exploitation | 4.800 |
| Traction | 12.000 |
| Voie | 9.400 |
| Ensemble | <u>27.200</u> |

Ces chiffres ne comprennent pas les ouvriers occupés à des travaux neufs de voie ou de matériel.

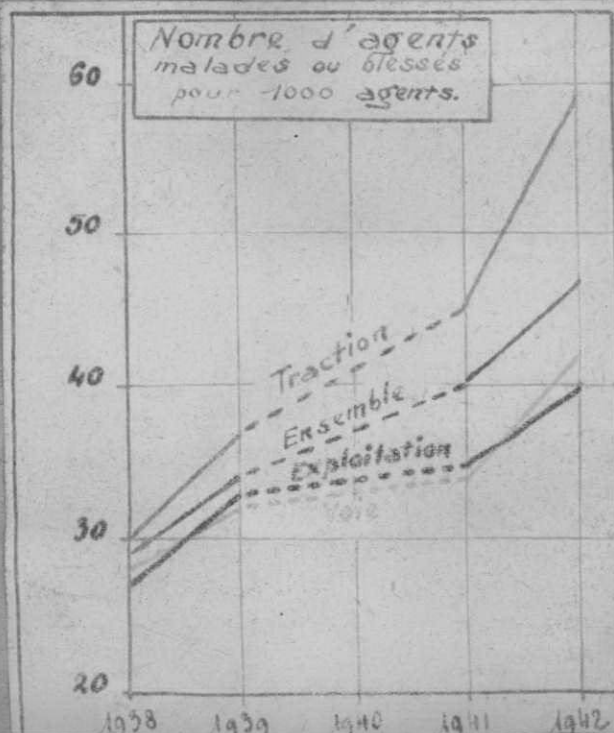
B - Influence des sujétions actuelles sur les effectifs.

Le nombre d'agents nécessaires pour l'exercice 1942 (413.209) est nettement supérieur à ce qu'il serait dans les conditions normales avec les mêmes hypothèses de trafic et de réglementation du travail.

Les sujétions dues à l'occupation et aux conditions économiques se traduiront en effet en 1942 par un besoin de l'ordre de 40.000 agents, pour les raisons suivantes :

| | |
|--|----------------------|
| - Travaux pour les autorités d'occupation..... | 12.355 ²⁸ |
| - Affaiblissement de l'état sanitaire..... | 7.400 |
| - Baisse de rendement due aux difficultés du service... | 6.500 |
| - Récupération des matières et charges supplémentaires dues au retard du renouvellement..... | 6.000 |
| - Banalisation des machines et mesures prises pour en améliorer le rendement..... | 3.300 |
| - Conséquences de la défense passive..... | 3.100 |

Ces besoins sont supérieurs de 5.400 unités environ à ceux que nous avons eus en 1941. Pour 1943, nous admettrons qu'ils resteraient au même niveau qu'en 1942.



Il nous paraît intéressant de compléter l'examen des sujétions actuelles par un aperçu de l'état sanitaire du personnel.

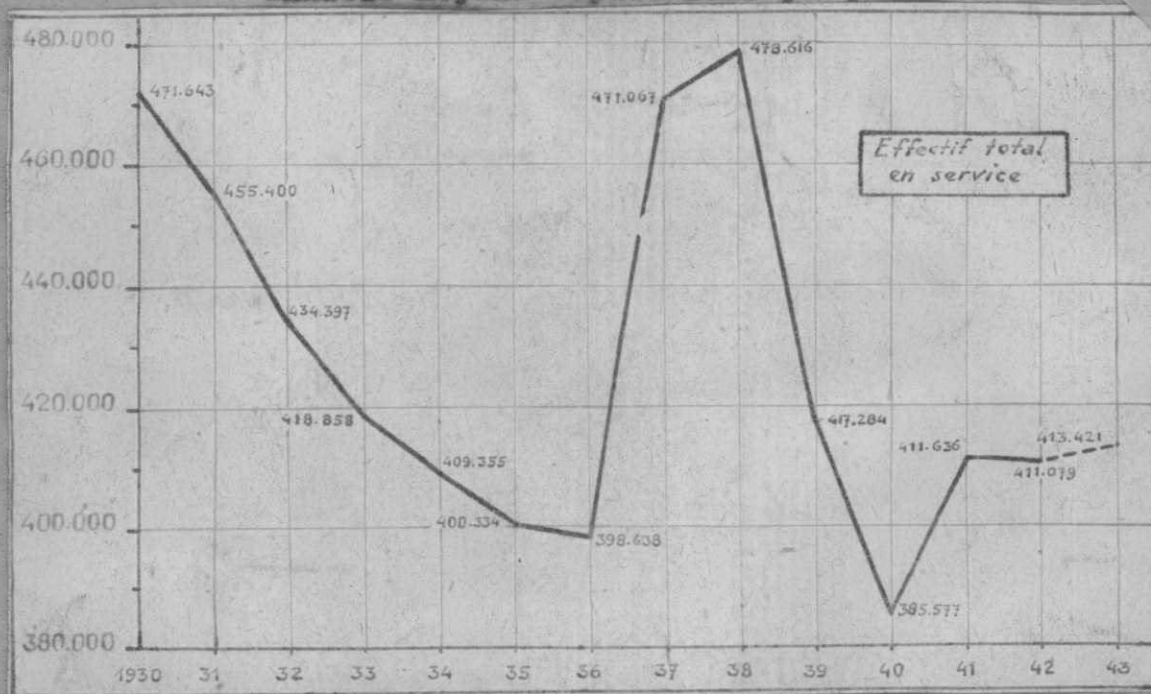
Le graphique ci-contre donne, par grands services, l'évolution de cet état.

Par rapport à 1938, l'accroissement, pour 1.000 agents du nombre des agents malades ou blessés a été le suivant :

| | |
|-------------------|---------|
| Exploitation..... | 13 0/00 |
| Traction..... | 28 0/00 |
| Voie | 14 0/00 |

c) Effectifs en service ou réels - Embauchages

Le graphique ci-dessous donne l'évolution annuelle moyenne depuis 1930 jusqu'à 1941 ainsi.



Les effectifs de 1937 et de 1938 ont été très élevés par suite des sujétions inhérentes à la situation actuelle. Les agents encore mobilisés ou prisonniers ne

sont pas compris dans ces effectifs. Le graphique ci-dessous donne l'évolution de leur effectif depuis la fin 1939.



a) Agents du cadre permanent.

Dans l'état actuel des choses, il semble qu'à fin 1943 l'effectif des agents du cadre permanent de la S.N.C.F., non compris les agents prisonniers et les permanents des Services des Titres des Compagnies, doit être de l'ordre de 385.700.

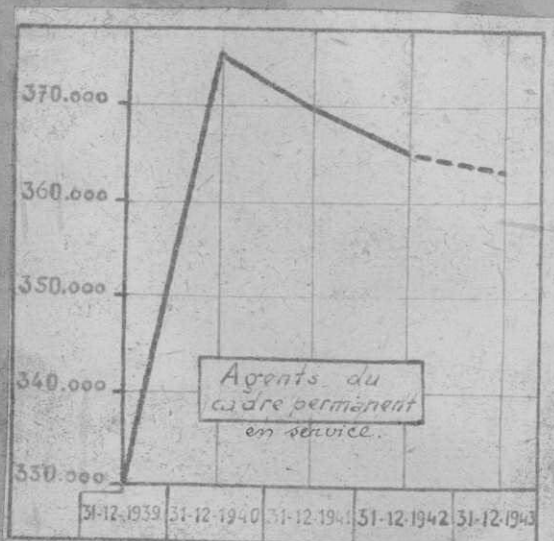
Pour déterminer l'effectif du cadre permanent à fin 1943, nous tiendrons compte des départs et des embauchages.

1 - Les départs (retraites, réformes, décès, démissions, radiations, révocations et licenciements) envisagés au cours de 1943 paraissent devoir s'élever à 13.600.

φ de l'application de la semaine de 40 heures. Les effectifs de 1941, 1942 et 1943 sont gonflés par suite

Les embauchages prévus pour 1943 se décomposent comme suit :

| | :Adminis.: :générale: | Exploi- tation | Traction: | Voie : | Total " |
|----------------------|--------------------------|-------------------|-----------|---------|----------|
| Attachés..... | 40 : | 209 : | 195 : | 180 : | 624 " |
| Elèves..... | " : | 1.200 : | 250 : | " : | 1.450 " |
| Apprentis..... | " : | " : | 1.300 : | 140 : | 1.440 " |
| Autres catégories... | " : | " : | 870 : | 1.330 : | 2.200 " |
| Autres agents..... | " : | 4.200 : | 1.070 : | 550 : | 5.820 " |
| | 40 : | 5.609 : | 3.685 : | 2.200 : | 11.534 " |



3°) Les effectifs du cadre permanent à fin 1943 seraient, dans ces conditions, légèrement supérieurs à 363.600.

| | |
|----------------------------|---------|
| Effectifs au 31/12/42..... | 365.700 |
| Départs..... | 13.600 |
| | 352.100 |
| Embauchages..... | 11.534 |
| Effectifs au 31/12/43..... | 363.634 |

4°) L'effectif moyen probable du cadre permanent serait en moyenne de 364.584 agents, moyenne

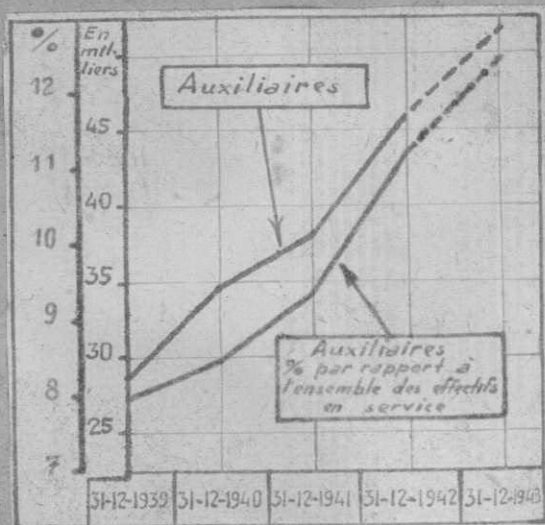
légèrement plus faible que la moyenne 31 décembre 1942 - 31 décembre 1943, les embauchages se faisant en général avec un certain décalage vers la fin de l'année. La décomposition de l'effectif moyen des agents du cadre permanent est, par service, la suivante :

| | :Prévisions: : pour : 1943 | Résultats : probables : de 1942 " |
|-----------------------------------|----------------------------------|---|
| Administration Générale..... | 6.200 : | 5.800 " |
| Exploitation (Régions.....) | 141.290 : | " " |
| (Service Central.....) | 164 : | " " |
| (Service Commercial....) | 300 : | " " |
| (Directions régionales..) | 133 : | 141.887 : 143.635 " |
| Traction (Régions.....) | 140.680 : | " " |
| (Service Central.....) | 164 : | 140.844 : 141.497 " |
| Voie (Régions.....) | 73.976 : | " " |
| (Service Central.....) | 185 : | 74.161 : 73.486 " |
| Services médicaux et sociaux..... | 362 : | 362 " |
| Economats..... | 1.130 : | 1.135 " |
| Ensemble..... | 364.584 : | 365.915 " |

Les en plus constatés en 1943 pour l'Administration Générale et la Voie sont respectivement dus au rattachement des Services des titres des Compagnies, et aux nécessités du recrutement destinées à pallier les insuffisances d'embauchage d'auxiliaires.

b) Auxiliaires.

Par suite des mesures prises, et en raison de l'hypothèse du retour des prisonniers à une date éloignée, il ne doit pas y avoir, pour 1943, d'agents en surnombre par rapport aux besoins - à quelques ^{très} négligeables exceptions près -.



Le nombre d'auxiliaires peut donc être déterminé par différence entre les besoins totaux d'effectifs et les prévisions d'effectif d'agents du cadre permanent.

On obtient ainsi un effectif moyen probable d'auxiliaires de 48.825 agents.

Le graphique ci-contre montre que le nombre des auxiliaires n'a cessé de croître depuis 1939; la proportion du nombre des auxiliaires à l'ensemble des effectifs en service a naturellement crû dans des proportions voisines.

Le tableau ci-dessous donne la décomposition, par Services, d'auxiliaires à utiliser en 1943 :

| | | Prévisions pour 1943 | Prévisions pour 1942(1) |
|---------------------------------------|--------|----------------------|-------------------------|
| Administration Générale..... | | 1.459 | 1.054 |
| Exploitation (Services régionaux....) | 11.070 | | |
| (Service Central M....) | 11 | | |
| (Service Commercial....) | 38 | | |
| (Directions régionales) | 3 | 11.122 | 9.890 |
| Traction (Services régionaux....) | 7.880 | | |
| (Service Central M....) | 20 | 7.900 | 6.377 |
| Voie (Services régionaux....) | 26.658 | | |
| (Service Central.....) | 11 | 26.669 | 27.914 |
| Services médicaux et sociaux..... | | 764 | 710 |
| Economats..... | | 911 | 872 |
| Ensemble..... | | 48.825 | 46.817 |

Sauf le Service de la Voie qui, pour conserver la main-d'œuvre suffisante, est obligé d'augmenter sa proportion d'agents au cadre permanent, tous les Services auront davantage d'auxiliaires en 1943 qu'en 1942.

(1) Compte non tenu des abattements forfaitaires pour insuffisance d'embauchage.

c) Variante au sujet de la libération des prisonniers.

Nos évaluations de 1943 ont été basées avons-nous dit sur l'hypothèse d'un retour des cheminots prisonniers à une date postérieure au 1er janvier 1944. Si les événements viennent heureusement infirmer nos suppositions et permettent la rentrée de nos prisonniers avant le 31 décembre 1943, il nous faudra licencier un certain nombre d'auxiliaires. Pour un retour, à la date moyenne du 1er juillet 1943, leur effectif moyen ~~serait~~ ^{inferieur à} ~~plus que de~~ 40.000, mais l'effectif total en service, y compris les permanents, s'élèverait toujours à 413.209, les prêts de service à service permettant d'éviter les agents en surnombre.

II - SALAIRES

Le budget de 1943 est établi en supposant le maintien, au cours de 1943, des conditions de rémunération en vigueur depuis le 1er août 1942, compte tenu du relèvement des allocations familiales consécutif à la loi du 25 septembre 1942.

A) Améliorations apportées à la rémunération du personnel.

Au cours de l'exercice 1942, plusieurs améliorations ont été apportées à la rémunération du personnel; nous allons les énumérer succinctement ci-après, en évaluant le supplément de dépenses qu'elles nécessiteront, à effectif égal, en 1943 par rapport à 1941 et à 1942.

1°- Relèvement des allocations familiales.

Ces allocations ont été relevées à deux reprises différentes :

La première fois, en application de l'arrêté du 20 décembre 1941 qui a augmenté à partir du 1er janvier 1942, dans une proportion variant de 2 à 57 %, suivant les départements, les taux de salaire moyen servant de base au calcul des allocations familiales. Cette mesure, dont le coût annuel pour la S.N.C.F. a été estimé à 216 M. a été appliquée sur la totalité de l'exercice 1942 et n'entraînera donc, en 1943, aucun supplément de dépenses par rapport à l'année précédente;

La seconde fois, à partir du 1er août 1942, par analogie avec la mesure prise en faveur des fonctionnaires de l'Etat (loi du 25 septembre 1942). Il est attribué aux agents ayant à leur charge au moins deux enfants, un supplément d'allocation familiale variable en fonction du grade et du nombre d'enfants à charge.

2°) Relèvement des allocations de déplacement.

Ces allocations ont été relevées avec effet du 1er avril 1942.

3°- Relèvement général des éléments de rémunération à la date du 1er août 1942.

Parallèlement à ce qui a été prévu par le Gouvernement en faveur des fonctionnaires de l'Etat, la S.N.C.F. a pris, avec effet du 1er août 1942, diverses mesures tendant à rajuster la rémunération de ses propres agents, tant permanents qu'auxiliaires.

Pour les agents du cadre permanent, les relèvements portent sur les indemnités spéciales temporaires, sur l'indemnité pour supplément de travail, sur la prime de fin d'année pour le calcul de laquelle l'indemnité spéciale temporaire est maintenant prise en compte, sur les allocations de nuit, sur les primes du personnel de conduite, les bonifications au rendement des ouvriers des grands ateliers, les allocations pour changement de résidence, les indemnités pour heures supplémentaires et les indemnités de fonction.

B - Salaire moyen de l'agent en activité.

Il nous a paru intéressant de résumer l'évolution, depuis 1938, du salaire moyen des agents en activité de service. On peut dresser le tableau ci-dessous, à partir des renseignements statistiques sur les dépenses de personnel publiés par les Services Financiers pour les années 1938 à 1940, des renseignements approchés que l'on possède sur 1941 et des prévisions budgétaires de 1942 et 1943.

| | : Agents du : | : Gardes-bar- |
|-----------------------------------|--|-----------------------|
| | : cadre per-: Auxiliai- : rières per-" | |
| | : manent et : res (2) : manentes et" | |
| | : apprentis : | : auxiliaires" |
| | : en service (2) : | : " |
| | : : | : " |
| 1938..... | 20.223 ^f : | 12.940 ^f : |
| 1939..... | 22.573 : | 15.583 : |
| 1940..... | 24.083 : | 16.463 : |
| 1941..... | 26.732 : | 18.627 : |
| 1942 (Budget initial.....) | 30.118 : | 22.834 : |
| 1942 (Budget révisé en juil. (1)) | 30.660 : | 22.522 : |
| 1943..... | 35.839 : | 23.827 : |
| | : | : |

Par rapport aux prévisions initiales de 1942 l'augmentation qui apparaît sur le chiffre moyen observé en juillet 1942 pour les agents du cadre permanent s'explique par la mise en vigueur, rappelée plus haut, de l'arrêté du 20 décembre 1941, relevant le salaire moyen départemental qui sert de base au calcul des allocations familiales.

(1) Non compris l'incidence des mesures prises en faveur du personnel à partir du 1er août 1942.

(2) Non compris les gardes-barrières.

Dans l'ensemble, les relèvements attribués à partir du 1er août représentent en moyenne 5.179 fr par agent, soit 16,9 % environ de la rémunération antérieure des agents du cadre permanent.

Le pourcentage de hausse par rapport à 1938 (71 %) est encore inférieur à celui que l'on observe pour le personnel auxiliaire (84 %) : nous avons expliqué, d'autre part, les difficultés que nous éprouvons pour conserver cette dernière catégorie d'agents et qui justifient, par suite, les améliorations apportées dans leur rémunération.

10-10-43

Annexe B

COBAYE

Concession 1
2
8
Tajer de l'Union I

BUDGET D'EXPLOITATION DE 1943

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

EXAMEN GÉNÉRAL DES RECETTES

Les circonstances économiques présentes sont entièrement différentes de ce qu'elles étaient avant la guerre et de ce qu'elles ont été en 1941. Réduction des voyages de pur agrément, pénurie de charbon et d'huile de graissage, diminution très importante du parc de matériel moteur et roulant, aggravation continue de la conjoncture économique et diminution progressive de l'activité commerciale et industrielle en France, sujétions de plus en plus lourdes, inhérentes à la présence d'une armée d'occupation; telles sont les caractéristiques dominantes du budget de 1943.

Par suite, nos évaluations de recettes seront déterminées par comparaison avec les résultats acquis pendant les mois connus de 1942, et par les données générales que nous pouvons tirer de l'étude des éléments du traité qui fait l'objet de l'annexe n° A. Nous prévoyons un total de 27.375 de recettes. Le tableau ci-après rappelle celles qui ont été obtenues ou qui sont prévues pour chaque exercice de 1930 à 1943 (sous-direction de Strasbourg exclue).

| Années | Recettes totales (1) |
|--------------|----------------------|
| 1930 | 14.871 M |
| 1931 | 13.563 |
| 1932 | 11.593 |
| 1933 | 10.938 |
| 1934 | 10.425 |
| 1935 | 9.486 |
| 1936 | 9.698 |
| 1937 | 11.911 |
| 1938 | 14.562 |
| 1939 | 16.788 |
| 1940 | 18.920 |
| 1941 | 21.620 |
| 1942 | 26.763 |
| 1943 | 27.375 |
| (Prévisions) | 27.375 |

(1) Pour rendre les chiffres tout à fait comparables, il faudrait enlever des recettes de 1930 à 1937 les transports que les anciens réseaux se faisaient les uns aux autres et qui, pour 1937, ont été de l'ordre de 100 M.

Il nous a néanmoins semblé intéressant de donner ci-après un graphique des recettes du trafic réalisées ou prévues pour chacun des exercices 1930 à 1943 (portées au niveau des tarifs actuels et Sous-Direction de Strasbourg exclue).

Le tableau ci-dessous donne plus de détails pour les années 1941 à 1943:

| | | "Résultats : Prévisions pour 1942 : Prévisions" | | | |
|---|--|---|-----------------------|-----------------------|---|
| | | de | Budget | Budget | pour |
| | | 1941(1) | initial | révisé le | 1943 |
| | | | | 1/7/43 | |
| Recettes du trafic | Voyageurs..... | 4.983 ^M 5 | 4.988 ^M - | 6.720 ^M - | 8.700 ^M - |
| | Marchandises..... | 52.392,4 | 12.490,- | 11.820,- | 11.880,- |
| | Recettes sur exercices clos..... | " | " | 200,- | 100,- |
| | Total..... | 17.375,9 | 17.478,- | 18.740,- | 20.680,- |
| X Recettes allemandes | Transports..... | 3.416,6 | 3.600,- | 4.450,- | 4.740,- |
| | Privation de jouissance et frais de répar. de matériel retenu à l'étranger | " | Mémoire | 750,- | 2.400 |
| | | " | " | " | 2.750,- |
| | | 3.416,6 | 3.600,- | 5.200,- | 4.100 6.400 |
| Redevance de la Poste..... | | 294,5 | 275,- | 280,- | 260,- |
| Subvention due par l'Etat en exécution de l'art. 18 de la Convention du 31 août 1927..... | | 1.188,- | 2.010,- | 2.010,- | " |
| Recettes diverses..... | | 536,4 | 395,- | 533,- | 591,4 |
| TOTAL GENERAL DES RECETTES..... | | 22.811,4 ^M | 23.758 ^M - | 26.763 ^M - | 28.671^M- 27.070,4 |

(1) sans contraction des soldes des chapitres II des recettes et V des dépenses.

27 931^M4

SECTION I

R E C E T T E S D U T R A F I C

Le Gouvernement a autorisé la mise en vigueur, à partir du 15 octobre 1942, de mesures tarifaires nouvelles, assez différentes toutefois de celles qui ont été proposées par la S.N.C.F. les 19 novembre 1941 et 24 août 1942, en exécution de l'article 18 de la Convention du 31 août 1937, en vue de résorber le déficit qui apparaissait pour 1942 dans le budget primitif et dans la révision du 1er juillet.

Les majorations de tarifs proposées pour les voyageurs comportaient le relèvement d'un tiers des frais de gare et de contrôle, les prix de base kilométriques étant portés à 0^{fr}90 en 1ère classe, 0^{fr}65 en 2^e classe et 0^{fr}50 en 3ème classe. Les tarifs des abonnements de travail et des billets de banlieue étaient également relevés. L'accord réalisé avec le Gouvernement a pour effet de porter les prix de base kilométriques respectivement à 0^{fr}95, 0^{fr}67 et 0^{fr}51, mais les frais de gare et de contrôle sont supprimés au lieu d'être augmentés et les abonnements de travail demeurent au tarif ancien, de même que les billets de la banlieue parisienne.

D'autre part, la demande ^{de majoration} de 10 % des tarifs marchandises est repoussée.

A - RECETTES VOYAGEURS.

Sur la base des tarifs mis en application le 15 octobre 1942, les recettes voyageurs du dernier exercice de paix et des années 1941, 1942 et 1943 (trafic commercial, sous-Direction de Strasbourg exclue) se résument ainsi qu'il suit:

| | |
|--|--------------------|
| Dernier exercice de paix (du 1er septembre 1938 au 31 août 1939)..... | 6.648 ^M |
| 1941..... | 6.592 |
| 1942. (révision de juillet)..... | 8.232 |
| 1943..... | 8.700 |

Les prévisions de recettes établies en juillet 1942 ont fait état des résultats effectifs des 28 premières semaines de l'exercice (1er janvier au 17 juillet) qui dépassaient les prévisions initiales relatives à cette période de près de 46 %; les recettes à attendre des 24 dernières semaines ont été évaluées dans cette révision en majorant de 25 % seulement les recettes primitivement prévues pour la période du 18 juillet au 31 décembre 1942.

31/10/1942

Le mouvement de hausse du trafic voyageurs s'est encore accentué au cours des mois de juillet et d'août et, à la date du 2 octobre (fin de la 39ème semaine), les recettes déjà réalisées (recettes comptables jusqu'à fin juillet, recettes évaluées ensuite) s'élèvent à..... 5.551^M7

Ces résultats correspondent à un boni de plus de 48,3 % par rapport aux prévisions budgétaires initiales.

Si l'on continue, par prudence, et comme suite aux nouvelles réductions de trains, à ne faire état pour les 13 dernières semaines de 1942 (3 octobre au 31 décembre) que d'un boni de 25 % par rapport aux prévisions budgétaires initiales (1.240 M 2), les recettes correspondant à cette période s'élèveront à

$$1.240^M 2 \times 1,25 = \dots\dots\dots 1.550,3$$

L'ensemble des recettes-voyageurs à prévoir pour 1942 serait ainsi de..... 7.102^M(1)

Ces résultats sont extrêmement satisfaisants, eu égard à la limitation très sévère appliquée aux parcours de trains de voyageurs; les dédoublements de trains, d'abord très exceptionnels, ont été complètement interdits depuis la fin du mois de juillet; sur de nombreuses lignes, la plupart des trains ne circulent que trois jours par semaine; la composition même de chaque train a été étudiée de manière à éviter toute circulation superflue de matériel. Le nombre de voyageurs n'en a pas été réduit pour autant, bien au contraire, car les trains sont maintenant utilisés au maximum de leur capacité théorique, souvent même au-delà.

Mais il semble bien que nous soyons arrivés à la limite des possibilités, car nous dépassons le trafic d'avant-guerre avec des moyens infiniment plus réduits; c'est pourquoi, conformément aux résultats de notre étude sur le trafic, nous avons admis, pour 1943, l'hypothèse d'un trafic égal à celui de 1942.

La recette à attendre de ce trafic, calculée sur la base des tarifs du 28 juillet 1941, serait de..... 7.102^M

Le produit de la nouvelle majoration de tarifs qui, à trafic égal, ressort à 22,5 % du produit antérieur, serait de 1.598^M

Le produit total du trafic voyageurs serait ainsi porté à 8.700^M

Revenu provisoire

(1) Une augmentation de 50% du boni prévu par rapport aux prévisions initiales donne une majoration de recettes d'environ 60 M. Par exemple, si l'on prévoit 40 % de majoration (au lieu de 25 %) les recettes totales seront de 7.288 M.

B - RECETTES MARCHANDISES.

Contrairement à ce qui se passe pour le trafic voyageurs, on constate une tendance à la baisse sur le trafic marchandises.

En effet, sur la base des tarifs actuellement en vigueur, les recettes du trafic commercial (sous-direction de Strasbourg exclue) se résument de la manière suivante pour le dernier exercice de paix et chacune des années 1941, 1942, et 1943.

| | |
|---|---------------------|
| Dernier exercice de paix (septembre 1938 à août 1939)..... | 11.660 ^M |
| 1941 | 13.016 |
| 1942 (révision de juillet)..... | 11.820 |
| 1943 | 11.880 |

Les recettes de 1942, qui avaient été évaluées à 12.490^M dans le projet de budget primitif, ont dû être ramenées, dès la révision d'avril, à 11.350 M, car des moins-values importantes avaient été enregistrées au cours des 16 premières semaines. Grâce à une reprise des transports de détail et de petits colis, une légère amélioration s'est manifestée ensuite et nous a permis de remonter les prévisions à 11.820 M. en juillet; mais le trafic, par wagons complets demeure relativement passif, ce qui s'explique à la fois par l'amenuisement progressif du parc de matériel roulant dont dispose la S.N.C.F., conséquence des livraisons faites à la Reichsbahn, et par le ralentissement général de la production.

Le nombre moyen journalier des wagons chargés (par jour ouvrable) marque depuis un an une tendance très nette à la baisse, ainsi que l'indique le tableau ci-dessous, qui donne également la recette moyenne par wagons (à égalité de tarifs).

| | 1941 | | 1942 | | |
|-----------------|-----------|-----------|-----------|-----------|---|
| | Nombre | Recettes | Nombre | Recettes | |
| | de wagons | par wagon | de wagons | par wagon | |
| janvier | 30.164 | 1.164 | 29.689 | 1.366 | " |
| février | 32.583 | 1.214 | 28.799 | 1.370 | " |
| mars | 33.409 | 1.268 | 29.666 | 1.326 | " |
| avril | 33.953 | 1.256 | 30.728 | 1.323 | " |
| mai | 35.581 | 1.216 | 32.572 | 1.304 | " |
| juin | 36.524 | 1.197 | 30.262 | 1.356 | " |
| juillet | 34.756 | 1.205 | 31.248 | 1.363 | " |
| août | 34.939 | 1.141 | 31.072 | 1.326 | " |
| septembre | 34.519 | 1.138 | | | " |
| octobre | 36.174 | 1.129 | | | " |
| novembre | 38.643 | 1.166 | | | " |
| décembre | 35.969 | 1.120 | | | " |

On notera que la recette moyenne, par wagon chargé, tend à augmenter : le matériel disponible est utilisé à la limite de sa capacité, le parcours moyen tend à s'allonger; d'autre part, avec la disparition de la concurrence routière, d'importants trafics justiciables de tarifs élevés sont revenus au rail et contribuent à relever la moyenne de la recette par wagon, mais cette hausse est insuffisante pour contrebalancer les effets de la baisse de l'activité générale du pays.

88.

L'application des plans de concentration industrielle, les départs de main-d'oeuvre à l'étranger, la pénurie toujours croissante de charbon, d'énergie électrique et de matières premières de toutes natures freinent la production industrielle. Les transports agricoles eux-mêmes sont touchés (insuffisance d'engrais). Seules, les industries extractives conservent une bonne tenue, ainsi que la grosse métallurgie de l'Est, qui bénéficie en ce moment d'un regain d'activité.

Notre étude sur les éléments du trafic le confirme. On est amené ainsi à admettre que les recettes marchandises de 1943 seront inférieures de 2 % à celles que l'on peut actuellement prévoir pour 1942.

Or, ces dernières peuvent être calculées de la façon suivante :

Les recettes connues à la fin de la 39^{ème} semaine, (2 octobre) comprenant des recettes comptables jusqu'au 31 juillet et des recettes approchées pour la période du 1^{er} août au 2 octobre, s'élèvent à 9.130 M 2

Pour les 13 semaines restant à courir, les prévisions budgétaires initiales s'élèvent à 3.333 M 6 sur lesquels il paraît prudent, pour les motifs indiqués plus haut, d'envisager un abattement de 10 %, ce qui donne :

3.333 M 6 x 0,9 = 3.002 M 2

Total pour 1942 12.130 M 4 ⁽¹⁾

Résumé provisoire

- (1) Une modification de 5 % de l'abattement prévu par rapport aux prévisions initiales donne une variation de recettes de 163 M pour 1942 - sur cette base les prévisions de 1942 seraient modifiées de 163 M.

- 7 -

II. MOITORS

Sur cette base, la recette marchandises de l'exercice 1943 peut être fixée à $12.020,4 \times 0,98 = 11.779,992$, soit ~~11.540 M~~ en chiffres ronds. 11.877⁹⁶

11.880^MC - RECETTES SUR EXERCICES CLOS.

Certaines recettes militaires et administratives afférentes, pour la plupart, à l'exercice 1940, demeurent encore en suspens. Bien que leur recouvrement soit énergiquement poursuivi, il est vraisemblable que nos créances arriérées ne pourront pas être intégralement recouvrées avant la fin de l'exercice 1942. Nous avons admis qu'il resterait à encaisser notamment, en 1943, certains frais de transport de réfugiés et de matériel belges en 1940, pour une somme d'environ 100 M.

7018 d'après

SECTION II

2^e FFE RECETTES ALLEMANDES

1082.11

Ces recettes se subdivisent en recettes de transport et en indemnités pour privation de jouissance et réparation du matériel retenu à l'étranger.

A - RECETTES DE TRANSPORT.

Nous faisons état, dans le budget de 1943, en ce qui concerne les parcours de trains militaires allemands, de parcours égaux à ceux de 1942. Il est donc logique d'envisager, au point de vue recettes, l'encaissement d'une somme M égale à celle que l'on prévoit pour 1942, soit ~~4.250~~ 4.120 M.

Depuis le début de l'occupation allemande, les recettes que la S.N.C.F. a réalisées à ce titre peuvent être résumées de la façon suivante:

| | |
|-------------------------------------|-------------|
| 1940 (du 25 juin au 31 décembre)... | 2.000 M |
| 1941..... | 3.416 M 6 |
| 1942 (Prévisions actuelles)..... | 4.120 M (1) |

Les versements allemands s'étaient stabilisés aux environs de 300 M par mois en 1941. La S.N.C.F. a fait observer fin 1941, qu'en raison de la hausse de ses prix de revient il était équitable de relever de 10 % environ le montant des versements qui lui étaient faits par les autorités d'occupation. Cette demande ^{semble avoir} reçu satisfaction ^{fin 1941}, à partir du 1^{er} septembre 1941, les versements allemands ont été majorés. Ils ont varié au cours des premiers mois de 1942 de 330 à 380 M par mois.

Le dernier versement qui nous a été fait par les autorités d'occupation a été encaissé valeur 30 septembre et se rapporte aux transports des mois de juin et de juillet; il s'élève à la somme brute de 685 M ^{sur cette somme} correspondant approximativement à une recette nette de 665 M. Nous avons estimé, pour le calcul des recettes à attendre des transports allemands en 1942, ~~que la recette à attendre des transports allemands en 1942, que la~~ la recette mensuelle de chacun des 5 mois suivants s'élèverait à 332 M 5.

Dans ces conditions la recette à prévoir pour 1942 ~~serait de 4.120 M~~ ^{serait de 4.120 M} Compte tenu du rappel afférent aux 4 derniers mois de 1941, les recettes de 1942 ont été estimées, lors de la révision budgétaire de juillet 1943, à 4.450 M. chiffre que nous devons ramener, en fonction des versements afférents à juin et juillet, à 4.120 M. ~~le rappel en cours étant de l'ordre de 120 M~~ ^{le rappel en cours étant de l'ordre de 120 M} C'est ce dernier chiffre que nous retiendrons pour le budget de 1943. ~~La recette probable de 1943 serait de 4.450 M~~ ^{La recette probable de 1943 serait de 4.450 M}

Pour 1943, nous estimons que la recette correspondante doit être relevée de.

15 % à raison de l'augmentation de notre prix de revient. On arriverait ainsi à 4.120 M x 1,15 = 4.738 M.

à confirmer rappel
S'envoie 120 M pour
recette de 1941 encaissée
en 1942

pour la SNCF

Nous notons que en
raison de la hausse de
notre prix de revient il
est parfaitement justifié
que nous demandions
une augmentation de
15 % de versement allemand
pour le transport. Nous estimons
d'ailleurs que la demande
révisée, nous
il est probable que
leur résultat obtenu
en chiffre rond.

B - PRIVATION DE JOUISSANCE ET FRAIS DE REPARATION DU MATERIEL
RETENU A L'ETRANGER.

Nous avons souligné, à propos de l'étude sur les éléments du trafic, l'importance du matériel actuellement retenu en dehors de nos frontières. L'absence de ce matériel, nous l'avons dit, gêne considérablement le développement du trafic de la S.N.C.F. qui doit équitablement être indemnisée de cette privation.

Dès le mois d'octobre 1940, la S.N.C.F., soucieuse de la sauvegarde de ses droits, avait préparé, à l'intention de la Commission d'armistice de Wiesbaden, des projets de contrats de location à la Deutsche Reichsbahn des locomotives et wagons dont la S.N.C.F. n'avait plus la libre disposition. Un accord de principe fut donné le 25 juin 1941 par la Délégation allemande de Wiesbaden, mais les projets de contrat ne furent examinés que longtemps après.

Le 24 juin 1942, M. le Président Münzer, Chef de la H.V.D. Paris, donnait connaissance à la S.N.C.F. des propositions des autorités d'occupation quant au règlement de la location des wagons (y compris fourniture de pièces de rechange et réparations), mais réservait la question des locomotives, des voitures et fourgons ainsi que celle des wagons de grande capacité et des accessoires de chemin de fer. Depuis cette date, des propositions ont été faites, le 4 août 1942, par les autorités d'occupation pour le règlement de la location, de la fourniture de pièces de rechange et des réparations effectuées sur les locomotives et tenders, voitures, fourgons. Les propositions allemandes sont largement inférieures à ce que la S.N.C.F. est en droit d'attendre légitimement. Les pourparlers continuent, ~~seul un accord transactionnel est en cours~~ *actuellement en cours*, ~~sur la question des locomotives et tenders~~ *semblent devoir aboutir bientôt à un accord.*

Dans ces conditions, nous faisons état, pour le budget de 1943, des recettes à prévoir dans le cas où la thèse S.N.C.F. prévaudrait; l'évaluation ne saurait être considérée comme exagérée: en effet, nous ne retiendrons que les recettes d'une année et il est vraisemblable qu'en raison de la lenteur de la discussion, le règlement de l'arriéré ne pourra intervenir avant la fin de l'exercice 1942 et que 1943 bénéficiera du paiement de rappels importants.

Sur la base du matériel actuellement prélevé par les autorités allemandes, les redevances annuelles ont été calculées de la manière suivante:

.....

| | Nombre : | Location proprement : | Frais de répartition | |
|-----------------------|------------|------------------------|------------------------|---|
| | d'unités : | dite ou amortisse- | du matériel (G.R., : | Total |
| | de : | ment des wagons : | levages, R.G., R.I., : | de |
| | matériel : | entretien des wagons : | suivant le R.I.V. : | la |
| | | Taux : | Redevance : | Rede- |
| | | unitaire : | globale : | vance glo- |
| | | journaller : | unitaire : | bale |
| Locomotives ten- | | | | |
| ders..... | 348 | 240 ^F | 48 ^M | 230 ^F : 56 ^M : 104 ^M |
| Locomotives à | | | | |
| tenders séparés : | 3.671 | 280 | 375 | 320 : 427 : 802 |
| Locomotives 150 p : | 50 | 700 | 13 | 440 : 8 : 21 |
| Locomotives | | | | |
| 151 T.O..... | 10 | 560 | 2 | 360 : 1 : 3 |
| Voitures à boggies | 2.300 | 230 | 193 | 100 : 64 : 277 |
| Voitures à essieux : | 3.000 | 55 | 61 | 27 : 30 : 91 |
| Fourgons à boggies... | 250 | 130 | 12 | 20 : 2 : 14 |
| Fourgons à essieux : | 1.350 | 55 | 17 | 9 : 4 : 21 |
| Wagons..... | 180.000 | 15 | 985 | 6,40 : 420 : 1.405 |
| | | | | |
| | | | 1.706 ^M | 1.052 ^M : 2.738 ^M |

Ces chiffres appellent quelques remarques :

- 1° Les taux de location des locomotives sont ceux qui sont prévus dans le contre-projet de Convention adressé le 1er septembre 1943 par la S.N.C.F. à la R.E.V. D. Paris; celui qui est utilisé pour les voitures et fourgons est le taux que la S.N.C.F. se propose d'indiquer aux autorités allemandes.
- 2° Les effectifs de voitures et fourgons comprennent aussi bien les véhicules prélevés au profit de la Reichsbahn que ceux utilisés par la Wehrmacht.
- 3° Il est fait état pour les locomotives d'une grande réparation et d'un levage en moyenne tous les six ans, d'une révision générale et de deux révisions intermédiaires tous les 6 ans pour les voitures à boggies (ce délai étant porté à 12 ans pour les voitures à essieux), d'une révision générale et d'une révision intermédiaire tous les huit ans pour les fourgons à boggies (ce délai étant porté à 12 ans pour les fourgons à essieux).
- 4° Le nombre de wagons dont il est fait état (180.000) est égal à la différence entre le nombre des wagons français retenus en Allemagne (207.000) et le nombre des wagons allemands (ou des wagons S.N.C.F. à barre jaune) circulant en France (27.000).

5° Le taux de location appliqué pour les wagons est de 1,50 franc par jour, soit 21,4 francs papier, mais ce taux pourra être modifié, en ce qui concerne les wagons utilisés réciproquement entre la France et l'Allemagne, lors de l'élaboration d'un texte devant se substituer au R.I.V. Ce taux comprend pour 15 francs français la location proprement dite (sensiblement égale à la valeur d'amortissement du matériel) et pour 6,40 francs français les dépenses d'entretien mises par la R.I.V. à la charge de l'administration propriétaire.

En regard de ces propositions de la S.N.C.F., les taux de location offerts par la H.V.D. Paris et comprenant la mise à disposition et un forfait pour les frais de réparation sont les suivants par catégories de matériel :

| | | |
|---------------------------|---|-------|
| Matériel | (Locomotives tenders | 300 f |
| | (Locomotives avec tenders séparés | 400 |
| | moteur (Locomotives I50 P..... | 1.000 |
| | (Locomotives I51 T Q | 960 |
| Matériel à voya- geurs | (Voitures à boggies | 150 |
| | (Voitures à essieux | 55 |
| | (Fourgons à boggies | 70 |
| | (Fourgons à essieux | 35 |

Matériel à marchandises : wagons 12^f95 (33^m per mois pour 85.000 véhicules).

Comme on peut s'en rendre compte, ces redevances sont, ~~soient~~ inférieures à celles que l'on serait en droit d'attendre d'une simple location, laissant les frais de réparation à la charge des organismes allemands qui ont la disposition du matériel.

La discussion est actuellement au cours et semble, comme nous l'avons dit, devoir aboutir à un accord prochain. Sur la base du matériel actuellement réuni en Allemagne, nous croyons pouvoir fixer à 2.400^m la somme à recevoir de ce chef.

SECTION III

VERSEMENTS de L'ETAT FRANCAIS

A - REDEVANCE DE LA POSTE.

Aux termes de l'art. 27, § b) du Cahier des charges de la S.N.C.F., l'Administration des Postes, Télégraphes et Téléphone verse chaque année à la Société Nationale la somme nécessaire pour rémunérer les services qu'elle en aura requis. Depuis la création de la S.N.C.F. le produit de cette catégorie de recette a beaucoup diminué, comme le fait ressortir le tableau ci-après qui indique, pour chaque année, les sommes prises en compte, à ce titre, en recettes :

| | |
|-----------|---|
| 1938..... | 480 M |
| 1939..... | 500 M |
| 1940..... | 300 M |
| 1941..... | 294 M 5 (dont 14 M 5 au titre de l'exercice 1940) |

Cette diminution de la redevance de la Poste correspond à une diminution très sensible des prestations fournies à cette Administration. Alors qu'en 1938, les parcours de wagons-poste s'élevaient à 67,8 Mkm, ce chiffre était ramené successivement à 56,5 Mkm en 1939, 29 Mkm en 1940, 22 Mkm en 1941, en raison de la diminution des parcours de trains de voyageurs.

Pour 1942, nous avons prévu, jusqu'au mois de juillet, une recette annuelle de 280 M, et nous avons versé au premier acompte trimestriel de 70 M. L'Administration des Postes, avant de verser un deuxième acompte, a engagé une discussion avec la S.N.C.F. pour obtenir la réduction de la redevance envisagée pour 1942.

Cette redevance pouvait approximativement se décomposer en deux grandes classes de prestations :

| | |
|--|-------|
| Transports de wagons-poste..... | 180 M |
| Déplacements des fonctionnaires et agents des P.T.T..... | 100 M |

L'Administration des P.T.T. a fait ressortir que, si pour les transports de wagons-poste, le chiffre de 180 M pouvait être accepté pour 1942, il n'en allait pas de même pour le règlement des déplacements des fonctionnaires et agents des P.T.T.

A partir de 1942, en effet, les cartes de circulation attribuées à un grand nombre d'agents des P.T.T. (près de 20.000) ont été supprimées et le transport est maintenant effectué sur le vu de bons extraits de carnets, bons dont un exem-

exemplaire reste entre les mains de la S.N.C.F. et permet la délivrance gratuite d'un billet de chemin de fer.

En 1941, la coût des prestations assurées au moyen de cartes de circulation a été estimé à 102 M.; on doit y ajouter 4 M. de taxes pour transports effectués en vertu d'ordres de service ou de mission, *c'est 106" que nous avions donc versé au P.T.T. à ce titre.*

donne des résultats très différents :
~~La situation est très différente En 1942 ; le nouveau mode de facturation a incité l'Administration des Postes à limiter sérieusement la délivrance des bons de chemin de fer : de relevés effectués depuis le début de l'année, il résulte que le nombre moyen mensuel de voyageurs est de l'ordre de 50.000 et la distance moyenne de transport 35 km.~~

Dans ces conditions, il faut escompter à ce titre une recette annuelle de 10 M. à laquelle viendront s'ajouter 16 M. pour les ordres de mission (plus nombreux qu'en 1941) et 14 M. pour les cartes de circulation (moins de 1.000) qui sont encore attribuées à quelques hauts fonctionnaires de l'Administration des Postes.

Dans l'ensemble, c'est une recette de 40 M. qui se substitue à celle de 100 M. que l'on a réalisée en 1941, *et c'est pourquoi la redevance de la Poste est maintenant fixée à 260 M.*

~~B - SUBVENTION COMPENSATRICE DUE PAR LE TRÉSOR À DÉFAUT DE MAJORATION DES TARIFS.~~

~~Les évaluations de recettes de 1943 ont été faites sur la base des tarifs mis en vigueur le 15 octobre 1942.~~

~~Comme nous le verrons plus loin, nous sommes amenés, pour rétablir l'équilibre de notre compte d'exploitation, à faire, en exécution des prescriptions de l'art. 18 de la Convention de 1937, des propositions d'augmentation de tarifs. Ce n'est qu'en cas où nos propositions ne seraient pas acceptées que nous aurions à recevoir une subvention du Trésor.~~

L'augmentation qui résulte de l'accroissement de notre prix de revient et de l'élévation de nos tarifs, justifie un relèvement de 40% de la redevance de la Poste,

Over 100" per hour measured from 1000 to 1100 A.M.

F

have been recorded
the different

but the whole is 250" of precipitation

250.00

for the month

The amount of precipitation for the month of April is 250.00 inches. This is the same as the amount for the month of March.

SECTION IV

RECETTES HORS TRAFIC
(Chapitre II des recettes)

Le tableau ci-dessous donne les résultats ou prévisions relatifs aux exercices 1941, 1942 et 1943.

| | Résul- tats de 1941 | Prévisions pour 1942 | | Prévi- sions pour 1943 | |
|---|------------------------------|------------------------|-------------------------------|---------------------------------|---|
| | | Budget ini- tial | Budget révisé le 1/7/42 | | |
| Art. 1 ^{er} Produits du domaine | 77,6 | 63,3 | 75,2 | 75,1 | " |
| 2 Locations de terrains | 20,6 | 17,5 | 18,6 | 19,2 | " |
| 3 Règlements de commu- nauté..... | 17,4 | 20,- | 20,7 | 20,8 | " |
| 4 Location et échanges de matériel..... | 176,6 | 138,6 | 180,7 | 170,9 | " |
| 6 Ventes d'énergie électrique..... | 87,1 | 73,2 | 61,1 | 68,7 | " |
| 7 Produits de place- ments de fonds..... | 138,- | 72,- | 165,- | 220,4 | " |
| 8 Divers..... | 19,1 | 10,4 | 12,5 | 16,3 | " |
| | 536,4 | 395,- | 533,- | 591,4 | " |

Les articles de ce chapitre peuvent se classer en deux catégories :

a) Articles ayant une contre-partie en dépenses
au chap. V : 3, (~~paragr.~~ paragr. 1 et 2), 4 (paragr. 1, 2, 4, 5 et 7).

b) Articles n'ayant pas de contre-partie en dépenses:
1, 2, 4 (paragr. 3 et 6), 6, 7 et 8.

a) Articles ayant une contre-partie en dépenses

Comme les années précédentes, nous présentons les prévisions budgétaires en portant les recettes au chapitre II des recettes et les dépenses au chapitre V des dépenses, au lieu d'indiquer seulement, comme cela se fait en liquidation, le solde de chaque paragraphe à l'un ou à l'autre de ces chapitres, suivant le cas.

Toutefois, dans un souci de clarté, nous présentons ici, à la fois, les recettes, dépenses et solde de chaque paragraphe, aussi bien pour les deux tableaux ci-après que pour leur commentaire :

413

Art. 3 - Règlements de communauté.

| | Résultats de 1941 | Prévisions pour 1942: Budget initial | Budget révisé le 1/7/42 | Prévisions pour 1943 |
|-------------------------------------|--------------------|--------------------------------------|-------------------------|----------------------|
| § 1 - Réseaux secondaires français: | | | | |
| Recettes..... | 9 ^M 5 | 8 ^M 3 | 8 ^M 2 | 9 ^M 6 |
| Dépenses..... | 2,2 | 2,5 | 3,- | 3,3 |
| Solde..... | + 7,3 | + 5,8 | + 5,2 | + 6,3 |
| § 2 - Chemins de fer étrangers: | | | | |
| Recettes..... | 7,9 | 11,7 | 12,5 | 11,3 |
| Dépenses..... | 13,9 | 17,- | 17,- | 15,4 |
| Solde..... | - 6,- | - 5,3 | - 4,3 | - 4,2 |
| Ensemble | | | | |
| (Recettes.....) | 17,4 | 20,- | 20,7 | 20,8 |
| (Dépenses.....) | 16,1 | 19,5 | 20,- | 18,7 |
| Solde..... | + 1 ^M 3 | + 0 ^M 5 | + 0 ^M 7 | + 2 ^M 1 |

Les recettes et les dépenses du § 1er (Chemins de fer secondaires) marquent une tendance à la hausse du fait de la reprise du trafic sur certaines lignes.

Au § 2 (Chemins de fer étrangers): les recettes de 1941 ont été faibles par suite du report sur 1942 du règlement de certaines quotes-parts dues par les Réseaux belges et d'arriérés dus par les chemins de fer italiens. D'après les derniers renseignements reçus, les arriérés seront plus importants qu'on ne l'avait estimé et entraîneront, en 1942, un supplément de recettes de l'ordre de 8 M qui s'ajoutera aux 12 M 5 actuellement prévus, mais pour 1943 nous prévoyons des recettes normales.

Les dépenses de 1941 ont été légèrement atténuées par l'annulation du reliquat d'une provision comptabilisée en 1940 pour la liquidation des communautés de Comines et Menin. Les prévisions de dépenses de 1942 se sont révélées trop fortes d'environ 3 M, ce qui s'explique par l'incertitude dans laquelle on se trouvait du fait de l'instance des règlements avec les chemins de fer italiens à l'époque de la fixation des prévisions. Sous le bénéfice de ces observations, les dépenses de 1943 présentent peu de variation par rapport à celles de 1942 et 1941.

| | | Résul- | Prévisions pour 1942 : | Prévi- |
|-------------------------------|----------------|--------|------------------------|-----------|
| | | tats | | sions |
| | | de | Budget | Budget |
| | | 1941 | ini- | révisé le |
| | | | tial | 1/7/42 |
| | | | | |
| Art.4 - Locations et échanges | | | | |
| de matériel : (réseaux | | | | |
| secondaires français et | | | | |
| chemins de fer étrangers) | | | | |
| Locomotives | | | | |
| | (Recettes.... | 1,4 | 1,4 | 3,3 |
| |) Dépenses.... | 3,5 | 2,4 | 2,9 |
| | (Solde..... | - 2,1 | - 1,- | + 0,4 |
| Voitures, | | | | |
| wagons, cadres | | | | |
| et agrès | | | | |
| | (Recettes.... | 6,7 | 21,1 | 12,9 |
| |) Dépenses.... | 3,3 | 21,5 | 23,5 |
| | (Solde..... | + 3,4 | - 0,4 | - 10,6 |
| Divers | | | | |
| | (Recettes.... | 5,- | 2,4 | 4,4 |
| |) Dépenses.... | 0,1 | " | 3,5 |
| | (Solde..... | + 4,9 | + 2,4 | + 1,9 |
| ENSEMBLE | | | | |
| | (Recettes.... | 13,1 | 24,9 | 20,6 |
| |) Dépenses.... | 6,9 | 23,9 | 22,9 |
| | (Solde..... | + 6,2 | + 1,- | - 2,3 |

En ce qui concerne les locomotives, l'augmentation des recettes provient notamment d'une modification dans les imputations des opérations faites avec le chemin de fer d'Enghien à Montmorency. En 1941, les dépenses ont été gommées par un règlement exceptionnel avec le Nord-Belge.

Pour les voitures, wagons, cadres et agrès, les diminutions qui apparaissent, tant en recettes qu'en dépenses, dans nos prévisions de 1943 par rapport aux chiffres de juillet 1942, proviennent surtout des modifications successives des taux de location du matériel S.N.C.F. aux réseaux secondaires ou inversement et, en matières de dépenses seulement, de la diminution des échanges de matériel avec les réseaux étrangers (allemands exclus).

Pour les divers, nous signalerons, en recettes, la diminution des locations faites aux industriels (grues par exemple) compensée par des locations faites aux autorités d'occupation. La dépense de 1942 concerne la location de 100 wagons postaux (allèges) utilisés à des transports commerciaux.

b) Articles n'ayant pas de contre-partie en dépenses :

| | Résul- | Prévisions pour 1942 : | Prévi- |
|---|--------------------|------------------------|--------------------|
| | tats | Budget : Budget : | sions |
| | de | ini- : revisé le : | pour |
| | 1941 | tial : 1/7/42 : | 1943 |
| Art.1 - <u>Produits du Domaine</u> | | | |
| Loyer des bâtiments..... | 60 ^M ,3 | 50 ^M ,8 | 59 ^M ,7 |
| Loyer des buffets..... | 13,2 | 9,2 | 11,7 |
| Publicité..... | 1,7 | 1,1 | 1,5 |
| Divers..... | 2,4 | 2,2 | 2,5 |
| | 77,6 | 63,3 | 75,1 |
| Art.2 - <u>Locations de terrains...</u> | 20,6 | 17,5 | 18,3 |
| | | | 19,2 |

Les prévisions ^{de 1943} relatives à ces deux articles sont légèrement inférieures aux résultats de 1941. Mais, nous remarquons que ceux-ci étaient particulièrement élevés du fait d'imputations de redevances arriérées des exercices précédents.

En 1942, les services intéressés ont procédé, dans la mesure compatible avec les lois et contrats en vigueur, à la révision des prix des loyers des locaux et des buffets.

| | Résul- | Prévisions pour 1942 : | Prévi- |
|---|---------------------|------------------------|--------------------|
| | tats | Budget : Budget : | sions |
| | de | ini- : revisé le : | pour |
| | 1941 | tial : 1/7/42 : | 1943 |
| Art.4 - <u>Locations et échanges de matériel (opérations avec des particuliers)</u> | | | |
| § 3 - Locomotives..... | 29 ^M ,4 | 12 ^M ,5 | 27 ^M ,5 |
| § 6 - Voitures et wagons | | | 26 ^M ,8 |
| cadres et agrès..... | 134,1 | 101,2 | 132,6 |
| | 163 ^M ,5 | 113,7 | 151,7 |

Les produits relatifs aux locations de locomotives ^{ont été} plus élevés en 1941 parce qu'ils comprenaient des encaissements d'arriérés dus pour 1939 et 1940 par les autorités militaires françaises (en sus, bien entendu, des locations faites aux autorités d'occupation).

Pour les ^{cadres} voitures et wagons, cadres et agrès, les variations portent sur les wagons loués à l'unité (diminution du nombre de locations), sur les frais de loyer et taxes d'excédent de séjour des wagons sur embranchements particuliers (diminution de l'activité industrielle) et sur les redevances de la C.G.

Art. 6 - Ventes d'énergie électrique:

| | Résultats de 1941 | Prévisions pour 1942: Budget initial | Prévisions pour 1942: Revision du 1/7/42 | Prévisions pour 1943 |
|-------------|-------------------|--------------------------------------|--|----------------------|
| Péages..... | 38,1 | 30,1 | 30,- | 27,5 |
| Ventes..... | 49,- | 43,1 | 31,1 | 41,2 |
| | 87,1 | 73,2 | 61,1 | 68,7 |

La baisse de 1942 est la conséquence de la sécheresse exceptionnelle qui a sévi cette année.

Les prévisions de 1943 ^{reviennent à une situation plus normale et} tiennent compte:

↑
d'une part, de la perte de recette qui résultera de la cession des lignes à 220 Kv à la Société des Transports électriques de la région de l'Ouest(1) et de l'alimentation de la ligne électrifiée Brive-Montauban, dont la mise en service est prévue à partir du 2ème semestre 1943;

↑
et, d'autre part, du relèvement de l'index économique électrique (haute tension).

Art. 7 - Produits de placements de fonds:

| | Résultats de 1941 | Prévisions pour 1942: Budget initial | Prévisions pour 1942: Revision du 1/7/42 | Prévisions pour 1943 |
|-------------------------------|-------------------|--------------------------------------|--|----------------------|
| Produits de portefeuille..... | 73,8 | 55,- | 140,- | 200,- |
| Produits divers..... | 64,2 | 17,- | 23,- | 20,4 |
| | 138,- | 72,- | 163,- | 220,4 |

Les produits du portefeuille sont en hausse particulièrement sensible grâce aux disponibilités de trésorerie.

Au contraire, les produits divers sont en baisse par suite de la diminution des travaux donnant lieu à récupération d'intérêts sur les tiers.

(1) - Conséquence du regroupement des installations de transport d'énergie électrique à très haute tension prévu par la loi du 14 septembre 1941.

X

Art. 8 - Divers.....

| Résultats de 1941 | Prévisions pour 1942 : Budget initial | Prévisions pour 1942 : Revision du 1/7/42 | Prévisions pour 1943 |
|-------------------|---------------------------------------|---|----------------------|
| M 19,1 | M 10,4 | M 13,5 | M 16,3 |
| | | 2 | |

Ces recettes ne comprennent pas les résultats d'exploitation de la flotte S.N.C.F. La liquidation des arriérés depuis 1939 est actuellement en cours et le montant des recettes revenant à la S.N.C.F. ne sera connu que vers la fin de l'année 1942.

Revenant à la S.N.C.F. ne sera connu que vers la fin de l'année 1942.

f

SECTION V - MAJORATION DE TARIF OU SUBVENTION COMPENSATRICE.

Nous rappelons que le Gouvernement n'a pas donné suite à notre proposition d'augmentation de 10 % des tarifs marchandises.

D'autre part, il n'a accordé qu'une majoration nette de 22,4 % des tarifs voyageurs si l'on tient compte de la suppression des frais de gare et de contrôle (27,5 % - 5,1 %) alors que nous avions demandé 27 %.

Dans l'ensemble, les autorisations du Ministre sont encore inférieures de 4,6 % à nos propositions d'augmentation des tarifs voyageurs et de 10 % à nos propositions d'augmentation des tarifs marchandises.

Si nous renouvelons ces propositions, sur la base des recettes du trafic envisagées dans la Section I ci-dessus, il en résulterait pour nous une augmentation de recettes de 319 M. pour les voyageurs et 1.189 M. pour les marchandises, ensemble 1.507 M.

Déduction faite des impôts correspondants, le relèvement nous procurerait un supplément net de ressources de l'ordre de 1.450 M. qui serait porté à 1.500 M. si nous reprenions comme nous l'avons déjà envisagé, l'augmentation supplémentaire de 5 % des tarifs des petits colis et des colis postaux que nous avons étudiée.

CORAY E

B

BUDGET D'EXPLOITATION DE 1943

DEPENSES D'EXPLOITATION

En 1930, les dépenses des Réseaux (non compris celles du réseau A.L.) sont passées par un maximum, elles ont ensuite baissé d'une manière continue jusqu'en 1935 et sont reprises, à partir de 1936, une progression en plus rapide : dès 1937, le niveau des dépenses a été dépassé et l'on prévoit que celles de 1943 atteindront le double de celles de 1930. Une baisse passagère a été enregistrée en 1939, la guerre ayant retardé les travaux pendant les quatre derniers mois de l'exercice mais, par la suite, la hausse des salaires et des prix a provoqué un gonflement important des dépenses, malgré l'ajournement d'une partie des travaux de renouvellement et de gros entretien du matériel et des installations, conséquence des difficultés d'approvisionnement et de main-d'œuvre.

| | : Dépenses : Provision : Fonds : Charges : | | | | |
|--------------------------|--|-----------|------------------|------------------|--------|
| | : d'exploita- : pour travax : de : financières : | | | | |
| | : tion pp ^{rt} : différés : de : & prime : | | | | |
| | : dites : & réserve p ^{rt} : renouvelle- : d'exploit- : | | | | |
| | : (Ch. I à V) : imprévu : ment : tation : | | | | |
| | | | | | Total |
| 1930..... | 13.096 ^M | | | | |
| 1931..... | 11.815 | | | | |
| 1932..... | 11.305 | | | | |
| 1933..... | 10.337 | | | | |
| 1934..... | 9.875 | | | | |
| 1935..... | 10.110 | | | | |
| 1936..... | 13.807 | | | | |
| 1937..... | 16.305 | " | 192 ^M | 379 ^M | 16.440 |
| 1938..... | 15.803 | " | 181 | 456 | 16.763 |
| 1939..... | 16.218 | " | 88 | 457 | 21.575 |
| 1940..... | 18.632 | 1.150 | 1.270 | 523 | 25.266 |
| 1941..... | | | | | |
| (Prévisions | | | | | |
| 1942 { initiales | 21.978 | 536 (1) | 2.067 | 685 | 27.308 |
| (Révision | | | | | |
| de juill. | 22.548 | 2.093 (2) | 2.052 | 615 | 31.147 |
| 1943 { Proposi- : 25.551 | | 1.272 | 2.319 | 576 | 31.007 |
| tions : 25.551 | | 1.272 (3) | 2.319 | 576 | 31.007 |

- (1) y compris une réserve pour imprévu de 156 M.
(2) y compris une réserve pour imprévu de 156 M. et une provision M. pour relèvement des salaires.
y compris une réserve pour imprévu de 200 M.

Comme nous veons de le dire, la pénurie toujours croissante des matériaux et de main-d'oeuvre a contraint la SNCF de différer une partie importante des dépenses qu'elle aurait fait dans les circonstances normales, le coût des travaux ainsi différés est particulièrement important puisqu'il a pu être estimé à 1.150 M en 1941, 1.137 M à la révision budgétaire de juillet 1942 et qu'il apparaît maintenant dans le budget de 1943 pour 1.071 M.

Enfin, de nouvelles règles d'amortissement du matériel roulant ont été mises en vigueur depuis 1941, conformément aux dispositions de l'avenant du 4 mars 1942 à la Convention du 9 septembre 1939 ; elles ont entraîné une dépense de 1.152 M en 1941, et justifient l'inscription d'une somme de 1.910 M. dans le budget de 1943 révisé en juillet et de 2.420 M dans le budget de 1943.

L'ensemble des dépenses atteint ainsi plus de 51 milliards et, alors qu'en 1939 les dépenses des Chapitres I à V représentaient 97 % de l'ensemble des dépenses d'exploitation, elles n'en représentent plus, en 1943, que 86 %.

Les dépenses d'exploitation proprement dites (Chapitres I à IV) peuvent être détaillées de la manière suivante par 6 grandes catégories de dépenses :

| | 1941 | 1942 | 1943 |
|---|-----------|----------------------|---------------------|
| | Résultats | Prévisions initiales | Révision de juillet |
| Personnel..... | 9.552,1 | 11.117,8 | 11.201,4 |
| Charges patronales..... | 2.124,1 | 2.097,3 | 2.097,3 |
| Combustibles, carburants et énergie électrique..... | | 2.472,6 | 2.368,3 |
| Dépenses de matériel..... | 3.487,1 | 4.457,4 | 4.211,1 |
| Travaux divers..... | 1.477,7 | 1.833,- | 2.263,9 |
| | 18.632,6 | 21.978,1 | 22.548,2 |
| | | | 25.551,3 |

SECTION I - PERSONNEL & CHARGES PATRONALESA - DÉPENSES DE PERSONNEL

Nous avons étudié plus haut (Annexe A - Section V) la variation des effectifs et celle de la rémunération unitaire de l'agent S.N.C.F., c'est-à-dire les deux éléments qui conditionnent l'ensemble des dépenses de personnel.

La variation des effectifs, dont la charge est inscrite au compte d'exploitation (2.042 agents (1) pour la plupart auxiliaires), justifie, par rapport au budget de 1942 révisé en juillet, un supplément de dépenses de..... 57⁸⁶

L'application des diverses mesures prises en faveur du personnel, entraîne, par rapport au budget de juillet 1942, les dépenses supplémentaires suivantes :

a) Relèvement des allocations de déplacement le 1er avril 1942..... 20,-

b) Mesures nouvelles appliquées à partir du 1er août 1942 :

Ces mesures entraînent, à tous comptes, les dépenses suivantes :

| | |
|--|---------------------|
| Relèvement des indemnités spéciales temporaires et de l'indemnité pour supplément de travail.. | 1.115,- |
| Prime de fin d'année..... | 231,- |
| Indemnité de fonction..... | 130,5 |
| Allocations de nuit..... | 26,- |
| Prime de traction et bonifications au rendement des ouvriers des ateliers..... | 52,- |
| Allocations pour changement de résidence et pour heures supplémentaires..... | 45,- |
| Auxiliaires..... | 60,- |
| Ensemble..... | 1.653 ⁸⁵ |

Pour le compte d'exploitation, la charge qui a été chiffrée pour 1942, d'une façon globale et forfaitaire, à 730 M. lors de la révision de juillet sera portée, en 1943, à..... 1.580⁸³

à reporter..... 1.657,9

(1) Le budget de juillet 1942 reprenait les dépenses correspondant à 411.079 agents, le budget actuel doit reprendre la solde de 413.205 agents, soit 2.130 agents de plus. En réalité, l'augmentation de 54 agents sur les Services médicaux et sociaux affectera les charges patronales, celle de 34 agents sur les Economats sera supportée par les consommateurs. C'est donc une augmentation de dépenses de personnel correspondant à 2.042 agents que nous devons retrouver au compte d'exploitation, car le effectif utilisé au compte d'exploitation pour le 1er août n'est pas ~~resté~~ varié.

c) Enfin, le relèvement des allocations familia-
les parallèle à celui prévu par la loi du 25 septembre
1942 créant un sursalaire familial en faveur des fonc-
tionnaires de l'Etat, entraînera, en 1943, au compte
d'exploitation, une dépense de

235,-

Ensemble des augmentations..... 1.892^M9

La variation des dépenses de personnel inscrites au compte d'ex-
ploitation (1) a été la suivante au cours des exercices 1941 à
1943 :

| | 1941 | 1942 | 1943 | |
|-------------------|----------------------|------------------------|-----------------------|-----------------------|
| | Résul- | Budget | Prévi- | |
| | tate | rectifié | sions | |
| | | initiales: en juillet: | | |
| Chapitre Ier..... | 178 ^M 4 | 219 ^M 5 | 220 ^M 7 | 290 ^M 3 |
| " II..... | 3.767,6 | 4.404,2 | 4.461,- | 5.095,6 |
| " III..... | 5.630,3 | 4.184,5 | 4.228,4 | 4.975,8 |
| " IV..... | 1.950,8 | 2.278,8 | 2.257,3 | 2.626,3 |
| " V..... | 25,- | 30,7 | 34,- | 40,3 |
| | 9.552,1 ^M | 11.117,7 ^M | 11.201,4 ^M | 13.028,3 ^M |

L'augmentation de dépenses par rapport à la révision budgétaire
de juillet 1942 ressort à 1.826 M. 9; elle n'est que de 1.100 M. en
viron si l'on fait état de la provision de 730 M. qui a été ins-
crite globalement, pour l'ensemble des chapitres, lors de cette
révision.

L'augmentation globale de 1.826 M. 9 est inférieure de 66 M. à
celle qui résulte de la variation des effectifs et des salaires
telle qu'elle a été détaillée plus haut : cela provient d'une pré-
vision de dépenses trop élevée au chap. II (Exploitation), dépenses
dans lesquelles le salaire de l'agent moyen avait été surévalué en
juillet 1942.

Nous noterons, au passage, qu'avant la récente augmentation des
traitements, on pouvait évaluer à 540 M. par an les sommes versées
au fisco au titre des impôts cédulaires & de la contribution natio-
nale extraordinaire sur les salaires. Cette somme sera naturellement
plus forte en 1943.

(1) La proportion de dépenses de personnel imputées sous cette rubrique au
compte d'exploitation est la suivante pour chacun des chapitres :

| | | | |
|-------------------|---------|-----------------------|---------|
| Chapitre Ier..... | 70,6 % | Chapitre IV..... | 92,4 % |
| " II..... | 100,- % | " V..... | 100,- % |
| " III..... | 92,5 % | Ensemble S.N.C.F..... | 94,6 % |

Le tableau ci-après montre comment se décompose par chapitres et par causes d'augmentation le supplément de dépenses de 1.826 M 9 :

| | Variation: d'effectif: budgétaire (y compris agents en: réserve dans le budget de: juillet 1942) | Varia- tion pour causes diverses (Effectifs notam- ment) | Indem- nités de dépla- cements du 1/8/42 juillet 1942) | Relève- ment des traite- ments à la date du 1/8/42 | Surs- aire: fami- lial | Sures- timati- on de dépenses en juillet 1942 | En- semble des aug- menta- tions |
|-------------------|---|---|--|--|---------------------------------|---|---|
| Chapitre Ier..... | + 805 | + 23,7 | 0,5 | 43,4 | 2,- | " | 69,6 |
| Chapitre II..... | - 416 | - 10,- | 8,- | 608,6 | 94,- | 66,- | 634,6 |
| Chapitre III..... | + 1.200 | + 30,9 | 6,5 | 623,3 | 86,7 | " | 747,4 |
| Chapitre IV..... | + 453 | + 13,- | 5,- | 298,4 | 51,6 | " | 369,- |
| Chapitre V..... | " | " | " | 5,6 | 0,7 | " | 6,3 |
| Ensemble..... | + 2.042 | + 57,6 | 30,- | 1.580,3 | 235,- | - 66 | 1.826,9 |

Pour comparer les dépenses prévues pour 1943 à celles de la révision de juillet, il convient de faire abstraction du coût des mesures prises avec l'effet du 1er août 1942 (relèvement des salaires et sursalaire familial, soit 1.815 M 3). La différence est ainsi ramenée à + 11 M 6 et se détaille ainsi qu'il suit entre les différents chapitres de la nomenclature budgétaire (en distinguant les dépenses normales des dépenses de guerre.

| | Dépenses normales | | | Dépenses de guerre | | |
|-------------------|-------------------|----------|------------|--------------------|-------|------------|
| | 1942 | 1943 | Différence | 1942 | 1943 | Différence |
| Chapitre Ier..... | 220,7 | 244,9 | + 24,2 | " | " | " |
| Chapitre II..... | 4.387,- | 4.309,6 | - 77,4 | 74,4 | 83,4 | + 9,4 |
| Chapitre III..... | 3.986,8 | 4.008,1 | + 21,3 | 341,6 | 257,7 | + 16,1 |
| Chapitre IV..... | 2.157,9 | 2.206,9 | + 49,- | 99,4 | 68,4 | - 31,- |
| Chapitre V..... | 33,7 | 33,7 | " | 0,3 | 0,3 | " |
| Ensemble..... | 10.786,1 | 10.803,2 | + 17,1 | 415,3 | 409,8 | - 5,5 |

L'accroissement particulièrement important enregistré sur les dépenses normales du Chapitre Ier provient, comme on l'a remarqué à propos de l'étude des effectifs, de la prise en charge, par la S.N.C.F., à partir du 1er janvier 1943, des Services des Titres jusqu'alors gérés par les anciennes compagnies et le Trésor. Les dépenses qui en résultent seront d'ailleurs réparties, pour la quasi-totalité, dans les charges du grand équilibre.

La diminution importante qui apparaît au Chapitre II provient de la ~~soustraction~~ soustraction en juillet 1942 du coût de l'agent moyen du service de d'exploitation.

La diminution du volume des travaux de reconstruction entraîne une décroissance très sensible des dépenses de guerre au Chapitre IV.

Le tableau ci-après indique, pour l'ensemble de la S.N.C.F. (Sous-Direction de Strasbourg exclue) l'évolution de l'effectif moyen à tous comptes et celle des dépenses de personnel inscrites au compte d'exploitation; il donne, en outre, la comparaison de ces dépenses à celles des Chapitres I à V (non compris la provision pour travaux différés).

| | Effectif | Dépenses | Total des | % des dé- |
|----------------------------|------------|--------------------|---------------------|------------|
| | moyen | de person- | dépenses | penses de |
| | en service | nel au | d'explo- | personnel |
| | à tous | compte d'ex- | tation | dans |
| | comptes | ploitation | (Chap I à V) | l'ensemble |
| 1938 | 478.516 | 8.490 ^M | 18.224 ^M | 52,3 " |
| 1939 | 443.349 | 8.329 | 15.785 | 52,1 " |
| 1940 | 442.677 | 8.018 | 16.207 | 49,5 " |
| 1941 | 411.635 | 9.552 | 18.632 | 51,3 " |
| 1942 (Budget initial)... | 420.891 | 11.118 | 21.978 | 50,6 " |
| 1942 (Révision de juillet) | 411.079 | 12.001 | 23.348 | 51,4 " |
| 1943 | 413.209 | 13.028 | 24.255 | 54,1 " |
| | | | 25557 | |

B - CHARGES PATRONALES

Les charges patronales de la S.N.C.F. peuvent être divisées en charges patronales normales et en charges patronales de guerre comme le montre le tableau ci-dessous.

| | Prévisions pour 1942: | | | |
|--|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| | Résultats: | Budget : | | Prévisions: |
| | de | initial | Budget : révisé le: | pour |
| | 1941 | | 1/7/42 | 1943 |
| <u>Charges normales</u> | | | | |
| Caisse des retraites, caisse de prévoyance et assurances sociales... | 1.507 ^M ,1 | 1.701 ^M ,2 | 1.740 ^M ,3 | 1.934 ^M ,6 |
| Secours et allocations diverses..... | 48,9 | 50,8 | 58,2 | 98-96,5 |
| Services médicaux..... | 51,4 | 56,5 | 69,5 | 70,7 |
| Indemnités pour accidents du travail | 24,1 | 22,2 | 28,6 | 32,6 |
| Total des charges normales..... | 1.631,5 | 1.830,7 | 1.896,6 | 2.134,4 |
| <u>Charges de guerre</u> | | | | |
| Allocations au personnel mobilisé ou détaché en Allemagne..... | 384,2 | 176,5 | 360,- | 489,4 |
| Indemnités au personnel évacué ou replié et indemnités de zone | 121,1 | 80,1 | 228,- | 229,5 |
| Secours de guerre | 8,8 | 10,5 | 19,4 | 20,6 |
| Crédits relatifs aux retraites suspendues | - 21,5 | - 0,5 | - 0,5 | " |
| Total des charges de guerre | 492,6 | 266,6 | 606,9 | 739,5 |
| Ensemble des charges patronales..... | 2.124 ^M ,1 | 2.097 ^M ,3 | 2.503 ^M ,5 | 2.873 ^M ,9 |

Nous allons examiner chacun de ces postes en détail.

...

a - CAISSES DE RETRAITES, CAISSE DE PREVOYANCE ET COTISATIONS PATRONALES DE LA S.N.C.F. AUX ASSURANCES SOCIALES.

Nous donnons ci-dessous un tableau des dépenses faites ou prévues au titre des Caisses de retraites et de prévoyance et des assurances sociales, pour les années 1941 (résultats) 1942 et 1943 (prévisions).

Ces dépenses font l'objet de l'article 6 du chapitre Ier, qui se décompose en 4 paragraphes comme il est indiqué ci-dessous :

| :Prévisions pour 1942: | | | | |
|---------------------------------------|--------------|--------------|---------|---------|
| :Résultats: | :Prévisions: | | | |
| : de | : Budget | : Budget | : pour | |
| : 1941 | : initial | : révisé le: | : 1943 | |
| | | : 1/7/42 | | |
| \$ 1 - Caisse des retraites | I.385,7 | I.591,2 | I.611,4 | I.765,- |
| \$ 2 - Pensions spéciales | 1,1 | 1,- | 0,9 | 1,1 |
| \$ 3 - Caisse de prévoyance de la | | | | |
| S.N.C.F. | 93,- | 87,- | 100,- | 124,5 |
| \$ 4 - Assurances sociales (dotations | | | | |
| patronales)..... | 27,3 | 22,- | 28,- | 44,- |
| | I.507,1 | I.701,2 | I.740,3 | I.934,6 |

Paragraphe Ier - Caisses de retraites.

Ce sont les dépenses inscrites sous cette rubrique que l'on désigne couramment sous le nom de "charges de retraites". Outre la dotation d'équilibre de la caisse des retraites, qui en constitue l'essentiel, elles comportent les compléments de revenus que les anciens réseaux assuraient à leurs caisses de retraites pour compenser les pertes de rendement résultant de certains placements immobiliers, par rapport au produit du même capital placé en obligations de chemins de fer.

| :Prévisions pour 1942: | | | | |
|-----------------------------------|--------------|--------------|---------|---------|
| :Résultats: | :Prévisions: | | | |
| : de | : Budget | : Budget | : pour | |
| : 1941 | : initial | : révisé le: | : 1943 | |
| | | : 1/7/42 | | |
| Dotation d'équilibre de la Caisse | | | | |
| des retraites | I.366,8 | I.566,2 | I.586,4 | I.740,- |
| Insuffisance de rendement de cer- | | | | |
| tains placements immobiliers..... | 18,9 | 25,- | 25,- | 25,- |
| | I.385,7 | I.591,2 | I.611,4 | I.765,- |

Nous noterons que les différentes dotations patronales accessoires : dotation spéciale de comblement du P.O., allocations de licenciement et de congédiement du P.L.B., sont maintenant bloquées avec la dotation d'équilibre proprement dite. Pour rendre les comparaisons plus faciles, nous avons supposé que cette mesure était appliquée rétroactivement depuis le 1er janvier 1941.

1° Dotation d'équilibre de la Caisse.

La progression constante des charges de retraite, enregistrée depuis de nombreuses années, s'accroît encore en 1943: il convient de souligner, toutefois, qu'elle ne résulte plus de l'accroissement du nombre des retraités, mais seulement de l'augmentation du taux des indemnités temporaires allouées aux pensionnés. En effet, par suite du ralentissement très sensible de la cadence des mises à la retraite, le nombre total d'ayants-droit demeure à peu près stationnaire.

| ===== | | | |
|-------------------------------------|-----------|---------------------|----------|
| : Effectif moyen des ayants droit : | | | |
| :----- | | | |
| | Retraités | Veuves et orphelins | Ensemble |
| | : | : | : |
| | ----- | | |
| 1938 | 159.897 | 85.529 | 245.426 |
| 1939 | 167.416 | 88.102 | 255.518 |
| 1940 (1) | 175.828 | 91.679 | 267.507 |
| 1941 (2) | 166.890 | 91.273 | 258.163 |
| 1942 (prévis. de juillet) | 165.712 | 94.772 | 260.484 |
| 1943 (prévisions) | 163.152 | 98.272 | 261.424 |
| ===== | | | |

Comme les recettes restent sensiblement égales à celles des exercices antérieurs, la dotation d'équilibre (3) dont la charge incombe au compte d'exploitation de la S.N.C.F. en exécution de l'art. 1er du décret-loi du 18 avril 1934, s'accroît corrélativement.

Si, au début de son application, le régime de 1934 a apporté un allègement important aux dépenses du compte d'exploitation, on doit constater que cet allègement n'a pas tardé à faire place à un accroissement de dépenses.

Le pourcentage du traitement soumis à retenue que représentent les dotations d'équilibre versées par les réseaux, puis par la S.N.C.F. s'est accru très sensiblement, puisque de 7% en 1934 il atteignait 16% en 1937, 17% en 1938 et qu'il est prévu égal à 35% en 1943. Mais il convient de souligner que ce pourcentage a une valeur toute relative. En effet, en 1938, les traitements soumis à retenues étaient de l'ordre de 5.400 M. sur un total de dépenses de personnel s'élevant à 9.100 M. (dont 8.650 M. pour les agents du cadre permanent) alors qu'en 1943 ces traitements ne sont plus que de 5 milliards environ sur un ensemble

- (1) Sous-Direction de Strasbourg comprise jusqu'en 1940 inclusivement.
- (2) Sous-Direction de Strasbourg exclue à partir du 1er janvier 1941.
- (3) Nous rappelons qu'avant 1934, la dotation patronale à la Caisse des retraites était calculée en exécution de la loi du 21 juillet 1909, à raison de 15% de l'ensemble des éléments de rémunération soumis à retenue pour la retraite; depuis 1934, elle est égale à la somme nécessaire pour par faire l'équilibre exact des recettes et des dépenses annuelles de la Caisse

de dépenses de personnel de 1,6 milliards 1/2 (dont 1/2 milliards 1/2 environ pour les agents du cadre permanent).

En réalité, les charges de retraites de la S.N.C.F. ont presque doublé depuis sa création. Elles s'élevaient à 937 M. (Sous-direction de Strasbourg exclue) en 1938 et atteignent maintenant 1.740 M.; leur accroissement est imputable à la fois à l'augmentation des retraites et à la politique de mises à la retraite qui a été poursuivie jusqu'en 1940.

Avant d'examiner, avec quelques détails, les recettes et les dépenses de la Caisse, nous allons passer rapidement en revue les éléments qui les conditionnent, c'est-à-dire les effectifs d'agents affiliés et de retraités, la variation des salaires soumis à retenues et celle des retraites.

a) Effectifs - Les tableaux ci-après résument, depuis le 1er janvier 1938, l'évolution de l'effectif des agents affiliés et celle de l'effectif des retraités. Pour 1942 et 1943, il ne s'agit, bien entendu, que d'évaluations.

Agents affiliés

| Année | Nombre : | | Radiations dans l'année | | | | | | Variations : | | Nombre |
|-------------------|----------|------------|-------------------------|---------|------------|-----------|---------|--------------|--------------|--------------|---------|
| | d'affi- | | | | | | | | Affi- | | |
| | liés : | | | | | | | | tations de : | | |
| | au : | 1er janv : | départs : | décès : | décès : | départs : | Total : | radiations : | nouvelles : | au cours : |  | liés au |
| (1) | | avec : | avec : | sans : | d'autres : | départs : | Total : | radiations : | de : | l'exercice : | 31 déc. |
| 1938 | 405.736 | 10.075 | 1.923 | 831 | 928 | 13.807 | 66.831 | 4 | 55.024 | 456.760 | |
| 1939 | 456.760 | (2) 19.998 | 1.365 | 651 | 933 | 22.947 | 7.030 | - | 15.917 | 440.843 | |
| 1940 | 440.843 | 13.427 | 1.488 | 1.306 | 1.018 | 16.239 | 725 | - | 17.514 | 423.329 | |
| 1941 | 39.795 | 9.448 | 1.699 | 932 | 2.952 | 15.031 | 1.152 | - | 13.879 | 378.916 | |
| 1942 (Prévisions) | 378.916 | (3) 7.700 | 1.700 | 900 | 2.700 | 13.000 | 3.900 | - | 4.100 | 369.816 | |
| 1943 (Prévisions) | 369.816 | (3) 7.500 | 1.700 | 900 | 2.700 | 12.800 | 6.300 | - | 6.300 | 363.516 | |

2578

(1) Les effectifs de l'A.L. sont compris dans ces chiffres jusqu'au 31 décembre 1940, savoir :

1er janvier 1938 : 27.801

1er janvier 1939 : 32.000 (chiffre approximatif)

1er janvier 1940 : 30.882 (chiffre résultant d'un dépouillement spécial).

31 décembre 1940 : 30.534

(2) Nombreux départs anticipés en exécution du décret loi du 12 novembre 1938

(3) Y compris 1.300 départs avec attribution de pensions différées.

Retraités et veuves

| Année | Effectif au 1er Janvier | | | | Retraités | | | | Veuves et orphelins | | | | Nombre de retraités A.L. compris dans les chiffres des 3 premières colonnes | | |
|---------|-------------------------|-------------------|---------|-----------------------------|-----------|----------------|-------------------------------------|-------------------------------------|---------------------|--------------------|-------------------|----------------|---|--------|-------|
| | Agents | et or- phelins | Total | Mises à la re- traite | Décès | Varia- tion | par décès d'agents en service | Par dé- cès de retrai- tés | Pensions nouvelles | Décès de veuves | et or- phelins | Varia- tion | Agents | Veuves | Total |
| I | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | |
| 1938 | 158.377 | 84.388 | 242.765 | 10.075 | 7.035 | + 3.040 | 1.913 | 4.817 | 6.730 | 4.448 | + 2282 | 9.368 | 3.761 | 13.129 | |
| 1939 | 161.417 | 86.670 | 248.087 | 19.998 | 8.000 | + 11.998 | 1.365 | 5.700 | 7.065 | 4.200 | + 2865 | | | | |
| 1940(1) | 173.415 | 89.535 | 262.950 | 13.427 | 9.000 | + 4.427 | 2.488 | 6.300 | 8.788 | 4.500 | + 4288 | 11.000 | 4.300 | 15.300 | |
| 1941(2) | 166.842 | 89.523 | 256.365 | (3) 9.095 | 9.000 | + 95 | 1.699 | 6.300 | 7.999 | 4.500 | + 3499 | | | | |
| 1942 | 166.937 | 93.022 | 259.959 | (3) 6.550 | 9.000 | - 2.450 | 1.700 | 6.300 | 8.000 | 4.500 | + 3500 | | | | |
| 1943 | 164.487 | 96.522 | 261.009 | (3) 6.350 | 9.000 | - 2.650 | 1.700 | 6.300 | 8.000 | 4.500 | + 3500 | | | | |
| 1944 | 161.837 | 100.022 | 261.859 | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | |

- (1) Sous-Direction de STRASBOURG comprise jusqu'en 1940 inclusivement
 (2) Sous-Direction de STRASBOURG exclue à partir du 1er janvier 1941
 (3) Ces chiffres diffèrent de ceux des départs avec pension en raison de l'augmentation sensible, depuis quelques mois, du nombre de révocations et congédiements.

b) Variation des salaires et des retraites - Le relèvement des salaires qui a effet du 1er août 1942 entraîne, pour les frais de gestion de la Caisse, un accroissement de dépenses d'environ 2 M 6. D'autre part, l'augmentation, à partir de la même date, du taux des indemnités spéciales temporaires allouées aux retraités, occasionnera un surcroît annuel de dépenses qui peut être estimé à 165 M.

c) Recettes et dépenses de la Caisse - Le tableau ci-après décompose les recettes et des dépenses de la Caisse en leurs principaux éléments:

| | " Résul- tats de 1941 | : Prévisions Budget ini- tial | : Prévisions Budget révisé le 1/7/42 | : Prévi- sions pour 1943 |
|---|--------------------------------|--|---|-----------------------------------|
| <u>Recettes</u> | | | | |
| Produits du placement des réserves... | " 696 ^M ,8 | 699 ^M ,- | 680 ^M ,- | 680 ^M ,- |
| Retenues sur salaires des agents affiliés..... | " 315,6 | 280,- | 285,- | 280,- |
| Dotation du compte d'exploitation destinée à compenser l'insuffisance de rendement de certains placements immobiliers..... | " 19,- | 25,- | 25,- | 25,- |
| Recettes diverses..... | " 3,6 | 2,- | 2,6 | 2,- |
| Total des recettes (R)..... | " 1.035,- ^M | 11.006,- | 992,6 | 987,- ^M |
| <u>Dépenses</u> | | | | |
| Arrérages de retraites..... | " 2.353,2 ^M | 2.350 ^M ,- | 2.530 ^M ,- | 2.675 ^M ,- |
| Remboursements de retenues et allo- cations de réforme..... | " 20,8 | 13,- | 20,- | 20,- |
| Versements pour constitution de pres- tations..... | " 4,4 | 4,- | 6,- | 7,- |
| Frais de gestion..... | " 21,8 | 18,- | 22,- | 24,- |
| Dépenses diverses..... | " 1,6 | " | 1,- | 1,- |
| Total des dépenses (D)..... | " 2.401,8 ^M | 2.385 ^M ,- | 2.579 ^M ,- | 2.727 ^M ,- |

En ce qui concerne les recettes, deux points sont à signaler:

- la diminution, par rapport à 1941, du produit du placement des réserves, due à la conversion d'une partie assez importante (10 % environ) du portefeuille obligations de la Caisse,
- la diminution du montant des retenues sur solde, conséquence de la décroissance de l'effectif des agents affiliés.

...

Pour les dépenses, on constate une augmentation sensible du montant des arrérages; par rapport à 1942, cette augmentation est toutefois inférieure à celle qui résulte du relèvement des indemnités spéciales temporaires (165 M) car le ralentissement des mises à la retraite justifie un allègement de charges que le Service des retraites estime à 20 M. pour l'exercice 1943.

Le montant des remboursements de retenues demeure sans changement, le nombre des révocations ou congédiements pour vols, propagande antinationale, etc. étant toujours aussi important.

Les versements pour constitution de prestations augmentent du fait que les réserves mathématiques individuelles à verser aux Assurances Sociales au titre des agents partant sans avoir droit à pension, s'accroissent à mesure que l'on s'éloigne de 1930, date de mise en vigueur de la loi sur les Assurances Sociales.

Enfin, l'élévation des frais de gestion de la Caisse trouve son origine dans le relèvement des traitements décidé à partir du 1er août 1942. Il convient de noter, à cet égard, que le licenciement prévu d'un certain nombre d'auxiliaires atténue sensiblement les conséquences de la hausse générale des salaires.

2° - Insuffisance de rendement de certains placements immobiliers.

Le transfert dans les comptes du domaine public de certains immeubles de la Caisse des Retraites a été décidé, en principe, par le Comité de Gérance de cette Caisse, et par le Conseil d'Administration de la S.N.C.F., mais on n'envisage pas actuellement que la cession puisse être opérée avant la fin de l'exercice 1943.

Paragraphe 2 - Pensions spéciales.

Ces dépenses n'appellent aucun commentaire particulier.

Paragraphe 3 - Caisse de prévoyance de la S.N.C.F.

Nous signalions, l'an dernier, les menaces de déséquilibre qui pesaient sur le budget de la Caisse de Prévoyance. Ces menaces se sont encore aggravées par suite de l'augmentation des remboursements prévus pour soins dentaires. Pour faire face aux dépenses nouvelles, on a relevé le taux des cotisations avec effet du 1er août 1942; la dotation patronale se trouve augmentée corrélativement.

Malgré cette précaution, il est vraisemblable que l'exercice 1942 va se clore par un déficit dont la couverture sera faite au moyen d'un prélèvement sur les importantes réserves dont disposait la Caisse à la date du 1er janvier 1942 (119^M).

Dans le tableau ci-après, nous indiquons les résultats de la gestion de la Caisse de Prévoyance en 1941, les évaluations de 1942 et les prévisions budgétaires de 1943.

| | 1941 : | 1942 : | 1943 : |
|--|------------------------|-----------------------|--------------------------------------|
| Résultats : | Prévisions initiales : | Prévisions révisées : | Prévisions : |
| | | le 1/10/42 : | |
| 1° - RECETTES | | | |
| Cotisations des affiliés..... | 80,8 ^M | 80,-- ^M | 101,-- ^M |
| Cotisations de la S.N.C.F. (13/12 de celles des affiliés)... | 87,5 | 87,-- | 109,4 |
| Revenu des placements de fonds... | 5,1 | 3,-- | 4,6 |
| Ensemble des recettes..... | 173,4 ^M | 170,-- ^M | 215,-- ^M |
| 2° - DEPENSES | | | |
| a) Prestations | | | |
| Consultations et visites des médecins..... | 14,8 ^M | 14,5 ^M | 26,4 ^M |
| Médicaments, analyses, recherches biologiques..... | 44,7 | 45,-- | 61,7 |
| Soins et prothèses dentaires... | 8,4 | 9,-- | 14,4 |
| Auxiliaires médicaux..... | 0,6 | 0,5 | 1,5 |
| Frais de séjour et honoraires dans les hôpitaux et cliniques..... | 32,7 | 31,5 | 43,5 |
| Frais de séjour en asiles, mai- sons de santé, sanatoria et préventoria | 11,6 | 16,5 | 16,-- |
| Opérations chirurgicales à domicile ou au cabinet du praticien.... | 2,5 | 2,5 | 5,7 |
| Prothèse, orthopédie, optique... | 2,6 | 3,-- | 4,-- |
| Cures de convalescence ther- males et balnéaires..... | 1,2 | 0,5 | 3,5 |
| Maternité (consult., frais d'ac- couch., primes d'allait., bons de lait). | 16,5 | 22,-- | 28,5 |
| Allocations de naissance..... | 10,2 | 10,-- | 9,6 |
| Allocations de décès..... | 7,3 | 7,5 | 7,8 |
| Ensemble des prestations..... | 153,1 ^M | 162,5 ^M | 222,6 ^M |
| b) Amortissement des dépenses d'établissement..... | 0,6 | 0,3 | 0,4 |
| c) Frais de gestion | 7,4 | 7,2 | 8,8 |
| Total des dépenses..... | 161,1 ^M | 170,-- ^M | 231,8 ^M |
| Résultats de l'exercice: excédent (+) ou insuffisance (-)..... | + 12,3 ^M | " : - | 16,8 ^M + 0,4 ^M |

B) SECOURS ET ALLOCATIONS DIVERSES

Ces dépenses peuvent être décomposées comme il suit :

| | " 1941 : | 1942 : | 1943 : | " |
|-----------------------------------|----------|-------------|--------------|-----------|
| | " Résul- | ---- | ---- | " Prévi- |
| | " tats : | Prévisions: | Prévisions: | " sions " |
| | " : | initiales | rectifiées : | " " |
| | " : | le 1/7/42: | | " " |
| Secours (Secours normaux..... | " 8,5 : | 9,6 : | 10,1 : | " 16,6 " |
| individuels (Secours de guerre... | " 8,8 : | 10,5 : | 19,4 : | " 20,6 " |
| | " : | : | : | " " |
| Services sociaux..... | " 37,5 : | 36,1 : | 42,6 : | " 53,9 " |
| | " : | : | : | " 55,4 " |
| Subventions et allocations | " : | : | : | " " |
| diverses..... | " 2,9 : | 5,1 : | 5,5 : | " 6,- " |
| | " : | : | : | " " |
| Dépenses d'établissement de | " : | : | : | " " |
| caractère social..... | " " : | " : | " : | " 20,- " |
| | " : | : | : | " 118,6 " |
| | " 57,7 : | 61,3 : | 77,6 : | " 117,1 " |

L'accroissement en 1943 des prévisions de secours individuels est dû aux difficultés que rencontre notre personnel, difficultés que nous devons soulager (augmentation du coût de la vie et de la morbidité, conséquences des bombardements, etc.).

Pour les dépenses des services sociaux, l'augmentation porte pour 1 M 2 sur le relèvement des salaires, pour 2 M 8 sur le développement prévu des établissements de vacances, pour 2 M sur les allocations relatives aux frais d'études, pour 0 M 7 sur la hausse du prix des livres, pour 0 M 4 sur l'accroissement du nombre des pupilles. Enfin, la rémunération des moniteurs et monitrices d'éducation physique, les frais de fonctionnement des centres sociaux et des services sociaux des régions qui, jusqu'en 1942, étaient imputés dans les dépenses des directions régionales (Chapitre II) sont maintenant reportés dans les dépenses patronales du chapitre Ier. Leur montant est de 4 M 7.

Les subventions et allocations diverses, sont, elles aussi, en hausse. Il s'agit principalement de l'augmentation des subventions versées tant à l'Orphelinat FLAMAND qu'à l'Orphelinat National.

Le crédit de 20 M pour les dépenses d'établissement de caractère social est la conséquence de la décision ministérielle du 4 août 1942 qui prévoit que ces dépenses sont maintenant

...

pour 1,5 du
comblement du
déficit de certains
cantines d'autr
déficit, relevant
ensemble à 13,5
est imputé dans
le chapitre II, III et IV
d'apparaissent
dans le chapitre IV
de la présente année

imputées au compte d'exploitation. Il ne s'agit ici que des dépenses d'un montant unitaire supérieur à 400.000 fr, les autres acquisitions continuant d'être imputées au Chapitre IV.

C - SERVICE MEDICAUX

Les dépenses prévues pour 1943 sont très voisines de celles que l'on envisage pour 1942, mais elles dépassent sensiblement les résultats de 1941: augmentation de la rémunération des médecins spécialistes, hausse des produits pharmaceutiques, augmentation sensible de la morbidité du personnel.

D - INDEMNITES POUR ACCIDENTS DU TRAVAIL

Ces dépenses continuent d'augmenter; en effet, fin 1938, la S.N.C.F. a substitué le régime de la répartition au régime de la capitalisation: cette mesure a permis alors des économies importantes qui vont maintenant en diminuant à mesure de l'accroissement du nombre des accidentés dont les rentes sont imputées conformément aux nouvelles règles. On est encore loin d'atteindre le chiffre de 1938 (38 M 6 au lieu de 52 M).

E - ALLOCATIONS AU PERSONNEL MOBILISE ET AU PERSONNEL DETACHE EN ALLEMAGNE.

Le budget de 1943 est établi, comme nous l'avons vu à propos des effectifs, dans l'hypothèse où les agents actuellement prisonniers le demeureront pendant toute l'année 1943. L'augmentation qui apparaît, à ce titre, résulte des augmentations de salaires attribuées aux agents dans le cours de l'exercice 1942.

Dans l'hypothèse où les prisonniers rentreraient à la date moyenne du 1er juillet, les dépenses de 1943 seraient diminuées de 160 M environ.

D'autre part, on envisage le détachement en Allemagne à longueur d'année de 3.900 agents auxquels la S.N.C.F. versera une allocation égale à la demi-solde augmentée éventuellement de la totalité des allocations familiales, soit, à raison d'environ 16.500 fr par agent, une dépense de 64 M 4 dont le montant vient s'ajouter aux autres dépenses de guerre inscrites dans le budget malgré leur caractère remboursable.

F - INDEMNITES AU PERSONNEL EVACUE OU REPLI ET INDEMNITES DE ZONE.

Ces indemnités sont prévues dans le budget de 1943 pour un montant sensiblement égal à celui de 1942. Elles sont très supérieures à celles qui ont été versées en 1941 en raison de l'extension des indemnités de zone à de nouvelles localités et de l'augmentation de leur taux unitaire (pour les auxiliaires notamment) à partir du 1er avril 1942.

G - CREDITS POUR RETRAITES SUSPENDUES.

Ces crédits disparaissent dans le budget de 1943, le nombre de retraités rappelés étant négligeable.

Mais ces prévisions supposent que le ralentissement actuel de notre activité ne s'aggravera pas et qu'au contraire, il nous sera possible, en arguant de ce que les chemins de fer sont, au premier chef, industrie prioritaire, d'obtenir, comme cela s'est déjà produit, quelques livraisons de rails et de traverses. La mise à notre disposition, par les Pouvoirs Publics, de compagnies de travailleurs, doit également suppléer à la défaillance des entreprises.

Si les programmes établis ne pouvaient être réalisés entièrement, les dépenses correspondant à la partie des travaux non exécutés, seraient reportés à la provision pour travaux différés et le budget n'en serait pas influencé. Dans l'état actuel des prévisions, la différence entre le programme théorique de 1943 et les travaux considérés comme réalisables, est d'ailleurs portée au titre de la provision différée pour une somme de 758⁴⁹ dont on trouvera le détail à la Section V.

L'importance des travaux nés de la guerre est considérablement réduite dans le budget de 1943.

La reconstruction des ouvrages d'art s'achève plus rapidement qu'on ne l'avait escompté lors de l'établissement du budget initial de 1942. Certains travaux, non compris dans le programme de l'exercice, ont pu être exécutés. La révision budgétaire de Juillet avait porté de 131⁴² à 238⁴⁷ les prévisions pour 1942. A fin Août, 171⁴⁶ sont déjà imputés sur ce programme. Le budget de 1943 ne prévoit plus que 33⁴⁷ de dépenses à ce titre.

Il n'a pas été possible d'exécuter aussi rapidement la réfection des autres installations (bâtiments et logements notamment) et les prévisions de dépenses pour 1943 restent sensiblement égales à celles de 1942.

L'évolution des dépenses correspondant aux travaux réalisés ou prévus est indiquée dans le tableau ci-après :

| | | | | Evolution des dépenses | |
|-------|-------|-------|-------|------------------------|-------|
| | | | | 1942 | 1943 |
| 1.001 | 1.001 | 1.001 | 1.001 | 1.001 | 1.001 |
| 1.002 | 1.002 | 1.002 | 1.002 | 1.002 | 1.002 |
| 1.003 | 1.003 | 1.003 | 1.003 | 1.003 | 1.003 |
| 1.004 | 1.004 | 1.004 | 1.004 | 1.004 | 1.004 |
| 1.005 | 1.005 | 1.005 | 1.005 | 1.005 | 1.005 |
| 1.006 | 1.006 | 1.006 | 1.006 | 1.006 | 1.006 |
| 1.007 | 1.007 | 1.007 | 1.007 | 1.007 | 1.007 |
| 1.008 | 1.008 | 1.008 | 1.008 | 1.008 | 1.008 |
| 1.009 | 1.009 | 1.009 | 1.009 | 1.009 | 1.009 |
| 1.010 | 1.010 | 1.010 | 1.010 | 1.010 | 1.010 |
| 1.011 | 1.011 | 1.011 | 1.011 | 1.011 | 1.011 |
| 1.012 | 1.012 | 1.012 | 1.012 | 1.012 | 1.012 |
| 1.013 | 1.013 | 1.013 | 1.013 | 1.013 | 1.013 |
| 1.014 | 1.014 | 1.014 | 1.014 | 1.014 | 1.014 |
| 1.015 | 1.015 | 1.015 | 1.015 | 1.015 | 1.015 |
| 1.016 | 1.016 | 1.016 | 1.016 | 1.016 | 1.016 |
| 1.017 | 1.017 | 1.017 | 1.017 | 1.017 | 1.017 |
| 1.018 | 1.018 | 1.018 | 1.018 | 1.018 | 1.018 |
| 1.019 | 1.019 | 1.019 | 1.019 | 1.019 | 1.019 |
| 1.020 | 1.020 | 1.020 | 1.020 | 1.020 | 1.020 |
| 1.021 | 1.021 | 1.021 | 1.021 | 1.021 | 1.021 |
| 1.022 | 1.022 | 1.022 | 1.022 | 1.022 | 1.022 |
| 1.023 | 1.023 | 1.023 | 1.023 | 1.023 | 1.023 |
| 1.024 | 1.024 | 1.024 | 1.024 | 1.024 | 1.024 |
| 1.025 | 1.025 | 1.025 | 1.025 | 1.025 | 1.025 |
| 1.026 | 1.026 | 1.026 | 1.026 | 1.026 | 1.026 |
| 1.027 | 1.027 | 1.027 | 1.027 | 1.027 | 1.027 |
| 1.028 | 1.028 | 1.028 | 1.028 | 1.028 | 1.028 |
| 1.029 | 1.029 | 1.029 | 1.029 | 1.029 | 1.029 |
| 1.030 | 1.030 | 1.030 | 1.030 | 1.030 | 1.030 |
| 1.031 | 1.031 | 1.031 | 1.031 | 1.031 | 1.031 |
| 1.032 | 1.032 | 1.032 | 1.032 | 1.032 | 1.032 |
| 1.033 | 1.033 | 1.033 | 1.033 | 1.033 | 1.033 |
| 1.034 | 1.034 | 1.034 | 1.034 | 1.034 | 1.034 |
| 1.035 | 1.035 | 1.035 | 1.035 | 1.035 | 1.035 |
| 1.036 | 1.036 | 1.036 | 1.036 | 1.036 | 1.036 |
| 1.037 | 1.037 | 1.037 | 1.037 | 1.037 | 1.037 |
| 1.038 | 1.038 | 1.038 | 1.038 | 1.038 | 1.038 |
| 1.039 | 1.039 | 1.039 | 1.039 | 1.039 | 1.039 |
| 1.040 | 1.040 | 1.040 | 1.040 | 1.040 | 1.040 |
| 1.041 | 1.041 | 1.041 | 1.041 | 1.041 | 1.041 |
| 1.042 | 1.042 | 1.042 | 1.042 | 1.042 | 1.042 |
| 1.043 | 1.043 | 1.043 | 1.043 | 1.043 | 1.043 |
| 1.044 | 1.044 | 1.044 | 1.044 | 1.044 | 1.044 |
| 1.045 | 1.045 | 1.045 | 1.045 | 1.045 | 1.045 |
| 1.046 | 1.046 | 1.046 | 1.046 | 1.046 | 1.046 |
| 1.047 | 1.047 | 1.047 | 1.047 | 1.047 | 1.047 |
| 1.048 | 1.048 | 1.048 | 1.048 | 1.048 | 1.048 |
| 1.049 | 1.049 | 1.049 | 1.049 | 1.049 | 1.049 |
| 1.050 | 1.050 | 1.050 | 1.050 | 1.050 | 1.050 |
| 1.051 | 1.051 | 1.051 | 1.051 | 1.051 | 1.051 |
| 1.052 | 1.052 | 1.052 | 1.052 | 1.052 | 1.052 |
| 1.053 | 1.053 | 1.053 | 1.053 | 1.053 | 1.053 |
| 1.054 | 1.054 | 1.054 | 1.054 | 1.054 | 1.054 |
| 1.055 | 1.055 | 1.055 | 1.055 | 1.055 | 1.055 |
| 1.056 | 1.056 | 1.056 | 1.056 | 1.056 | 1.056 |
| 1.057 | 1.057 | 1.057 | 1.057 | 1.057 | 1.057 |
| 1.058 | 1.058 | 1.058 | 1.058 | 1.058 | 1.058 |
| 1.059 | 1.059 | 1.059 | 1.059 | 1.059 | 1.059 |
| 1.060 | 1.060 | 1.060 | 1.060 | 1.060 | 1.060 |
| 1.061 | 1.061 | 1.061 | 1.061 | 1.061 | 1.061 |
| 1.062 | 1.062 | 1.062 | 1.062 | 1.062 | 1.062 |
| 1.063 | 1.063 | 1.063 | 1.063 | 1.063 | 1.063 |
| 1.064 | 1.064 | 1.064 | 1.064 | 1.064 | 1.064 |
| 1.065 | 1.065 | 1.065 | 1.065 | 1.065 | 1.065 |
| 1.066 | 1.066 | 1.066 | 1.066 | 1.066 | 1.066 |
| 1.067 | 1.067 | 1.067 | 1.067 | 1.067 | 1.067 |
| 1.068 | 1.068 | 1.068 | 1.068 | 1.068 | 1.068 |
| 1.069 | 1.069 | 1.069 | 1.069 | 1.069 | 1.069 |
| 1.070 | 1.070 | 1.070 | 1.070 | 1.070 | 1.070 |
| 1.071 | 1.071 | 1.071 | 1.071 | 1.071 | 1.071 |
| 1.072 | 1.072 | 1.072 | 1.072 | 1.072 | 1.072 |
| 1.073 | 1.073 | 1.073 | 1.073 | 1.073 | 1.073 |
| 1.074 | 1.074 | 1.074 | 1.074 | 1.074 | 1.074 |
| 1.075 | 1.075 | 1.075 | 1.075 | 1.075 | 1.075 |
| 1.076 | 1.076 | 1.076 | 1.076 | 1.076 | 1.076 |
| 1.077 | 1.077 | 1.077 | 1.077 | 1.077 | 1.077 |
| 1.078 | 1.078 | 1.078 | 1.078 | 1.078 | 1.078 |
| 1.079 | 1.079 | 1.079 | 1.079 | 1.079 | 1.079 |
| 1.080 | 1.080 | 1.080 | 1.080 | 1.080 | 1.080 |
| 1.081 | 1.081 | 1.081 | 1.081 | 1.081 | 1.081 |
| 1.082 | 1.082 | 1.082 | 1.082 | 1.082 | 1.082 |
| 1.083 | 1.083 | 1.083 | 1.083 | 1.083 | 1.083 |
| 1.084 | 1.084 | 1.084 | 1.084 | 1.084 | 1.084 |
| 1.085 | 1.085 | 1.085 | 1.085 | 1.085 | 1.085 |
| 1.086 | 1.086 | 1.086 | 1.086 | 1.086 | 1.086 |
| 1.087 | 1.087 | 1.087 | 1.087 | 1.087 | 1.087 |
| 1.088 | 1.088 | 1.088 | 1.088 | 1.088 | 1.088 |
| 1.089 | 1.089 | 1.089 | 1.089 | 1.089 | 1.089 |
| 1.090 | 1.090 | 1.090 | 1.090 | 1.090 | 1.090 |
| 1.091 | 1.091 | 1.091 | 1.091 | 1.091 | 1.091 |
| 1.092 | 1.092 | 1.092 | 1.092 | 1.092 | 1.092 |
| 1.093 | 1.093 | 1.093 | 1.093 | 1.093 | 1.093 |
| 1.094 | 1.094 | 1.094 | 1.094 | 1.094 | 1.094 |
| 1.095 | 1.095 | 1.095 | 1.095 | 1.095 | 1.095 |
| 1.096 | 1.096 | 1.096 | 1.096 | 1.096 | 1.096 |
| 1.097 | 1.097 | 1.097 | 1.097 | 1.097 | 1.097 |
| 1.098 | 1.098 | 1.098 | 1.098 | 1.098 | 1.098 |
| 1.099 | 1.099 | 1.099 | 1.099 | 1.099 | 1.099 |
| 1.100 | 1.100 | 1.100 | 1.100 | 1.100 | 1.100 |

| | | 1941 | 1942 | 1943 | |
|---|---|---------------------|----------------------|---------------------|---------------------|
| | | Résultats | Prévisions initiales | Révisions du 1/7/42 | Prévisions |
| Dépenses normales | | | | | |
| Entretien | (Personnel .. | 756 ^{M1} | 924 ^{M6} | 867 ^{M3} | 1.006 ^{M2} |
| | (des voies (Entreprises .. | 68,7 | 50,- | 74,5 | 73,- |
| | (Matières ... | 184,8 | 420,- | 363,4 | 399,6 |
| | | | | | |
| | (de la signalisation et des installations de sécurité (Personnel .. | 180,9 | 213,2 | 216,3 | 283,4 |
| | (Entreprises .. | 17,5 | 21,- | 16,2 | 25,- |
| | (Matières ... | 71,5 | 118,- | 97,- | 144,- |
| | | | | | |
| | (des autres installations (Personnel .. | 124,- | 146,1 | 155,3 | 184,8 |
| | (Entreprises .. | 129,- | 167,- | 169,6 | 207,5 |
| | (Matières ... | 67,2 | 99,- | 100,8 | 115,1 |
| Renouvellement de voies et de ballast | (Personnel .. | 120,4 | 130,1 | 29,5 | 138,5 |
| | (Entreprises .. | 55,9 | 132,- | 88,6 | 135,- |
| | (Matières ... | 49,8 | 240,- | 148,3 | 213,- |
| | (Ballast | 30,5 | 95,- | 53,7 | 79,1 |
| | | | | | |
| Grosses réparations | (des voies (Personnel... | 24,- | 26,8 | 27,- | 35,1 |
| | (Entreprises .. | 56,9 | 65,- | 98,2 | 84,- |
| | (Matières ... | 47,5 | 111,- | 82,9 | 91,3 |
| | | | | | |
| | (de la signalisation & des installations de sécurité (Personnel... | 15,5 | 25,7 | 23,2 | 19,7 |
| | (Entreprises .. | 18,1 | 24,- | 21,4 | 21,- |
| | (Matières ... | 27,1 | 37,- | 29,9 | 28,4 |
| | | | | | |
| | (des autres installations (Personnel... | 12,2 | 22,3 | 19,2 | 19,4 |
| | (Entreprises .. | 112,1 | 124,- | 120,1 | 118,7 |
| | (Matières.... | 25,4 | 33,5 | 41,1 | 38,5 |
| Travaux complémentaires OM4 et dépenses connexes de T.C. et installations supprimées. | (Personnel... | 13,4 | 15,1 | 13,5 | 12,2 |
| | (Entreprises .. | 50,2 | 69,- | 61,5 | 41,9 |
| | (Matières.... | 27,6 | 33,5 | 22,1 | 19,5 |
| | | 2.166 ^{M3} | 3.242 ^{M9} | 2.940 ^{M4} | 3.433 ^{M9} |
| Dépenses de guerre : | | | | | |
| Reconstruction | (Personnel... | 31,3 | 11,2 | 22,3 | 2,9 |
| | (des ouvrages d'art (Entreprises .. | 575,1 | 105,- | 197,1 | 24,- |
| | (Matières.... | 96,2 | 15,- | 19,3 | 6,8 |
| | | | | | |
| | (Personnel... | 37,4 | 11,8 | 10,9 | 4,6 |
| | (des autres installations (Entreprises .. | 79,9 | 44,8 | 40,5 | 38,7 |
| | (Matières.... | 58,5 | 36,7 | 25,9 | 21,2 |
| Prestations aux autorités d'occupation | (Personnel... | 14,7 | 24,6 | 23,4 | 26,3 |
| | (Entreprises .. | 21,8 | 12,- | 19,1 | 19,5 |
| | (Matières.... | 72,- | 50,- | 36,4 | 32,- |
| | | 993 ^{M9} | 311 ^{M1} | 394 ^{M9} | 176 ^{M1} |
| TOTAUX | | | | | |
| | (Personnel | 1.229 ^{M9} | 1.451 ^{M5} | 1.407 ^{M7} | 1.633 ^{M1} |
| | (Entreprises | 1.185 ^{M2} | 813 ^{M8} | 906 ^{M6} | 788 ^{M3} |
| | (Matières | 765 ^{M1} | 1.288 ^{M7} | 1.020 ^{M8} | 1.188 ^{M6} |
| | Ensemble..... | 3.180 ^{M2} | 3.554 ^{M-} | 3.335 ^{M3} | 3.610 ^{M-} |

SECTION IV - DEPENSES DIVERSES

Nous reprenons, sous cette rubrique, toutes les dépenses qui n'ont pu être classées dans les catégories personnel, charges patronales, combustibles et carburants, travaux. Ces dépenses peuvent se détailler de la façon suivante :

DEPENSES NORMALES :

| | 1941 | 1942 | 1943 | |
|---|---------|---------|---------|----------------------|
| | | | | Prévisions Révisions |
| | | | | du 1/7/1942 |
| | | | | Prévisions |
| | | | | 1942 |
| | | | | 1943 |
| a) Contributions et frais de contrôle..... | 868,9 | 951,8 | 1.145,4 | 1.180,7 |
| b) Indemnités pour pertes, avaries et retards..... | 348,7 | 193,4 | 392,5 | 464,5 |
| c) Matières diverses..... | 283,8 | 384,4 | 384,5 | 417,5 |
| d) Maintenance et travaux divers d'entreprises (à l'exclusion de ceux repris dans la rubrique "Travaux")..... | 115,6 | 125,9 | 172,1 | 182,9 |
| e) Frais de bureau, imprimés, documents horaires & tarifaires, frais d'impression des billets..... | 185,8 | 180,6 | 212,1 | 224,8 |
| f) Frais de représentation, publicité, commissions aux agences de voyages..... | 10,6 | 19,6 | 20,4 | 19,5 |
| g) Assurances et indemnités pour sinistres, accidents aux tiers..... | 28,1 | 29,1 | 41,8 | 35,1 |
| h) Entretien et acquisition de mobilier, d'outillage, de bûches et agers..... | 93,6 | 145,6 | 137,8 | 129,1 |
| i) Règlements de communauté, locations & échanges de matériel..... | 59,1 | 72,9 | 87,4 | 80,7 |
| j) Services extérieurs..... | 72,1 | 62,- | 111,9 | 150,4 |
| k) Lignes affermées & coordination..... | 93,1 | 133,- | 146,5 | 156,2 |
| l) Production et transport d'énergie électrique..... | 82,2 | 83,6 | 92,9 | 101,3 |
| m) Divers (loyers, frais judiciaires, relevage du matériel, crédits pour transports en service)... | 33,- | 6,8 | 6,1 | 6,- |
| | 2.208,6 | 2.388,7 | 2.939,2 | 3.163,3 |
| Total des dépenses normales..... | 2.208,6 | 2.388,7 | 2.939,2 | 3.163,3 |

DEPENSES DE GUERRE :

| | | | | |
|--|-------|-------|-------|-------|
| n) Défense passive..... | 8,6 | 21,7 | 56,7 | 28,- |
| o) Autres dépenses de guerre (sauf reconstruction & prestations en travaux)..... | 149,1 | 115,8 | 186,6 | 177,1 |
| p) Récupération de manœuvres faites pour le compte des allemands..... | 55,4 | - | 61,- | 58,5 |
| Total des dépenses de guerre..... | 102,3 | 137,5 | 182,3 | 146,6 |

PRESTATIONS DE SERVICE A SERVICE :

| | | | | |
|---|-------|-------|-------|-------|
| q) Facturation de personnel & frais de bureau & d'autres comptes..... | 64,2 | 73,2 | 83,8 | 126,2 |
| r) Manœuvres..... | 95,- | 43,7 | 113,5 | 104,7 |
| s) Facturation d'énergie électrique..... | 213,3 | 224,5 | 236,1 | 241,3 |
| Ensemble des prestations..... | 372,5 | 341,4 | 431,4 | 472,2 |

| | | | | |
|---|-------|-------|-------|-------|
| CREDITS POUR FRAIS GENERAUX & CHARGES PATRONALES..... | 460,7 | 351,8 | 426,2 | 451,1 |
|---|-------|-------|-------|-------|

ENSEMBLE DES DEPENSES DIVERSES.....

| | | | | |
|--|---------|---------|---------|---------|
| | 1.477,7 | 1.833,5 | 2.243,9 | 2.391,6 |
| | 1.477,7 | 1.833,5 | 2.243,9 | 2.391,6 |
| | 1.477,7 | 1.833,5 | 2.243,9 | 2.391,6 |
| | 1.477,7 | 1.833,5 | 2.243,9 | 2.391,6 |

Nous allons commenter rapidement chacun de ces postes :

A) DEPENSES NORMALES.

a) Contributions et frais de contrôle.

Ces dépenses se détaillent comme il suit :

| | 1941 | 1942 | 1943 |
|--|--------------------|----------------------|-------------------------------|
| Résultats | | Prévisions initiales | Prévisions révisées le 1/7/42 |
| Impôts sur les transports: | 718 ^M 7 | 802 ^M 6 | 992 ^M 7 |
| Impôt foncier, patentes, taxes sur recettes accessoires & impôts divers... | 126,5 | 123,8 | 127,3 |
| Frais de contrôle..... | 23,7 | 25,4 | 25,4 |
| | 868 ^M 9 | 951 ^M 8 | 1.145 ^M 4 |

Les impôts sur les transports sont beaucoup plus importants qu'en 1941 en raison de la suppression, avec effet du 1er mars 1942, de l'exonération d'impôts dont bénéficiaient certains transports de marchandises (céréales panifiables en grains, trafic en transit par la France, etc.).

Par rapport aux prévisions de juillet, on constate une petite diminution qui résulte de la baisse des recettes du trafic commercial et de la diminution du produit attendu des transports militaires allemands, malgré la recette supplémentaire que procure l'augmentation des tarifs voyageurs intervenue le 15 octobre dernier.

Pour l'impôt foncier, les patentes et autres impôts directs, il y a en 1943, une hausse fort importante résultant de l'application de la loi du 15 mars 1942, qui prévoit un relèvement de 150 % du revenu servant de base à l'impôt frappant la propriété bâtie pour les établissements industriels. L'augmentation des impôts est inférieure à ce pourcentage, car cette modification de l'assiette entraînera une diminution au titre des centimes additionnels. Cette évaluation étant fort délicate, l'estimation de la dépense pour 1943 est susceptible d'être modifiée lors de la prochaine révision budgétaire.

Les frais de contrôle demeurant inchangés.

f) Frais de représentation, publicité, commissions aux agences de voyages

Il y a une augmentation importante par rapport à 1941 : le programme de publicité de cet exercice a été anormalement faible et, en raison des circonstances, certaines subventions n'ont pas été attribuées ; d'autre part, les frais de représentation à l'étranger de 1941 ont été allégés par des retards de comptabilisation plus importants que d'habitude.

La légère diminution des prévisions de 1943 par rapport à celles de 1942 (0^m9) provient, également, des frais de représentation à l'étranger. Ces dépenses sont en baisse (1M3) malgré la répercussion du relèvement des éléments de rémunération, car certains postes ont été supprimés et les charges locatives ont été réduites. En contrepartie, on peut noter une légère augmentation (0^m61) des commissions aux agences de voyages, (commissions à verser à l'agence M.E.R. au titre des trains d'ouvriers pour le compte des Autorités allemandes).

g) Assurances et indemnités pour sinistres, accidents aux tiers

Le montant des dépenses pour assurances et indemnités pour sinistres demeure à peu près invariable.

En ce qui concerne les accidents aux tiers, l'exercice 1942 a supporté la plus grosse part des indemnités consécutives à des accidents graves (LA CORQUE-ESTAIRES, SOUS-le-BOIS, CHATEAUXROUX, LES AUBRAIS, PARIS-AUSTERLITZ). On prévoit pour 1943 la fin de la liquidation de ces affaires. Le crédit demandé est donc plus important qu'au cours d'une année normale, mais demeure inférieur à celui de 1942.

h) Entretien et acquisition de mobilier, d'outillage, de bâches et d'agres

Les dépenses inscrites sous cette rubrique sont en baisse générale par rapport aux prévisions de juillet 1942.

Pour le chapitre Ier, on a prévu, en 1942, des sommes importantes pour la reconstitution du parc automobile, dépenses qui ne se renouvelleront pas en 1943 ; en conséquence, les dépenses correspondantes du chapitre II sont ramenées de 4 M à 2 M 3.

La baisse au chapitre II s'explique par la politique de restrictions suivie, d'une façon générale, dans l'utilisation des bâches, et par la réduction corrélatrice des redevances payées à la Société Anonyme CAUVIN-YVOISE.

Pour les chapitres III et IV, les dépenses prévues sont sensiblement égales à celles de 1942 : elles supposent des possibilités de réalisation plus normales que celles de 1941.

i) Règlements de communauté et locations et échanges de matériel

Nous avons vu dans l'annexe B (section IV) qu'une partie des recettes hors trafic (communauté et échanges de matériel) avait en dépenses une contrepartie sur laquelle nous avons donné les renseignements utiles. De plus, les dépenses comprennent les redevances aux propriétaires de wagons particuliers, qui n'ont pas de contrepartie en recettes ; elles seront donc examinées ici spécialement.

L'ensemble des dépenses inscrites sous le paragraphe i) se

27-6-

détaille comme ^{il} suit :

| | 1941 | 1 9 4 2 | | 1943 |
|---|-------------------|-------------------------|-----------------------|-------------------|
| | résul- tats | prévisions initiales | révision du 1/7/42 | prévi- sions |
| Dépenses ayant une contrepartie en recettes | 23 ^M - | 45 ^M 4 | 48 ^M 9 | 41 ^M 2 |
| Redevances aux propriétaires de wagons particuliers | 38,1 | 29,5 | 38,5 | 39,5 |
| Total | 59 ^M 1 | 74 ^M 9 | 87 ^M 4 | 80 ^M 7 |

Pour les redevances versées aux propriétaires de wagons particuliers, ces variations proviennent de la hausse des tarifs applicable/ à partir de juillet 1941 et des redevances payées à la S.G.W.

j) Services extérieurs

Depuis le début de 1942, le service des livraisons à domicile s'est considérablement amplifié (tant à PARIS qu'en province) en raison du développement du trafic de détail et des petits colis, d'autre part, la hausse des prix a nécessité la révision des traités au début de l'exercice. Les prévisions de 1943 tiennent compte du jeu de ces différentes hausses sur l'exercice entier.

k) Lignes affermées et coordination

Ces dépenses se détaillent comme suit :

| | | | | |
|---|-------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| Lignes affermées | 78 ^M - | 70 ^M | 76 ^M 9 | 80 ^M 6 |
| Coordination | | | | |
| Subventions aux Services routiers substitués au rail | 13,5 | 31,- | 37,6 | 43,6 |
| Autres dépenses | 1,6 | 32,- | 32,- | 32,- |
| Total | 15,1 | 63,- | 69,6 | 75,6 |
| Ensemble | 93 ^M 1 | 133 ^M - | 146 ^M 5 | 156 ^M 2 |

Pour les lignes affermées, la hausse des prix entraîne l'augmentation des redevances à payer aux fermiers et la dépense actuellement prévue pour 1942 devra être relevée d'environ 4 M. Pour 1943, on prévoit une dépense du même ordre.

L'augmentation sensible des dépenses de coordination provient en partie du report de subventions arriérées de 1940 postérieures à l'Armistice, sur les exercices 1942 et 1943 en raison de l'incertitude de l'époque de règlement avec les services routiers, et de l'augmentation des tarifs kilométriques des transports par camions (O.G.T. - BOURSES).

Nous noterons également que l'exercice 1943 comporte une prévision de 8 M. pour participation de la S.N.C.F. au déficit éventuel de la ligne d'autobus P.C. remplaçant les trains de voyageurs de la Petite Ceinture. Cette ligne, actuellement fermée, doit, paraît-il, être prochainement rouverte.

D'autre part, l'augmentation est due également au maintien en 1942 et 1943, dans les "autres dépenses", d'une somme de 30 M. pour achats de remorques. Bien que les dépenses faites à ce jour soient relativement faibles (3 M.), il est prévu que ce crédit sera absorbé en totalité à la fin de l'exercice en cours et qu'il sera fait en 1943 une demande d'acquisition d'un nouveau contingent de remorques. Dans cette éventualité, la prévision de 30 M. est inscrite, à titre indicatif, au budget de 1943.

1) Production et transport d'énergie électrique.

Les achats de courant représentent la plus grande part des dépenses. Ils passent de 73 M. 8 en 1941 (résultats) à 86 M. 9 en 1942 (révision de juillet) et à 94 M. 2 en 1943. Ils concernent pour une grande partie l'énergie de traction nécessaire à la région Ouest et Sud-Est et pour le surplus l'énergie de traction complémentaire de la région Sud-Ouest pendant les périodes où la production de nos usines est insuffisante. Au contraire, pendant les périodes de surproduction, la S.N.C.F. vend ses excédents de courant (voir section IV, recettes hors trafic).

L'augmentation constatée en 1943 provient de la hausse des prix.

m) Divers (loyers, frais judiciaires, relevage du matériel, crédits pour transports en service).

Ces dépenses se détaillent comme suit :

| | 1941 | 1942 | 1943 |
|--|-----------|----------------------|------------|
| | Résultats | Prévisions initiales | Prévisions |
| Loyers et charges locatives... | 13,5 | 13,5 | 13,5 |
| Frais judiciaires spéciaux, cotisations à des organismes etc. | 0,4 | 2,2 | 4,9 |
| Relevage du matériel..... | 18,- | 15,3 | 18,5 |
| Crédits pour transports en service..... | - 48,1 | - 17,5 | - 36,- |
| Pénalités ou primes pour stationnement du matériel roulant dans les établissements S.N.C.F., divers..... | - 16,8 | - 6,7 | - 7,- |
| | - 33,5 | - 6,8 | - 6,1 |

Les trois premières rubriques n'appellent pas de commentaires spéciaux.

La diminution des crédits pour transports en service provient de la diminution du volume des travaux, quant aux pénalités de stationnement, leur montant demeure à peu près inchangé.

B - DÉPENSES DE GUERRE -

n) Défenses passive. →

Ces dépenses sont en forte diminution (28 M au lieu de 56 M 7) par rapport à juillet 1942, la différence intéressant presque exclusivement le chapitre IV (14 M 9 au lieu de 42 M). En 1942, le programme de défense passive a été particulièrement chargé; en 1943, il y a encore des dépenses relativement importantes, car les autorités d'occupation ont prescrit la construction ou le renforcement de nombreux abris.

o) Autres dépenses de guerre (sauf reconstruction et prestations en travaux).

Dans l'ensemble, ces dépenses, dont l'essentiel est constitué par les manœuvres, faites pour le compte des autorités d'occupation (111 M 5) sont très voisines de celles que l'on prévoit pour 1942.

p) Récupération de manœuvres faites pour le compte des Allemands

Nes récupérations atteignent un peu plus de la moitié des dépenses correspondantes; comme les recettes allemandes, elles sont un peu moins importantes en 1943 qu'en 1942.

enpl
transmis?

CHP

HP

sup. de INSTALLATIONS DE SERVICE

q) Facturation de personnel et de frais de bureau à d'autres comptes.

On reprend sous cette rubrique la contre-partie des dépenses du Chapitre Ier imputées définitive dans le prix des matières (service des Approvisionnements, Commandes et Marchés) ou dans les charges de grand équilibre (Service des Titres de la S.N.C.F.) (42nd)

r) Manœuvres.

L'ensemble des manœuvres à effectuer en 1943 pour les besoins normaux ou pour les autorités d'occupation correspond à une dépense brute de l'ordre de 580 M. contre 530 M en 1942 et 345 M en 1941, les parts imputables aux manœuvres allemandes étant respectivement de 111 M 5, 103 M 7 et 80 M 4.

Les prévisions totales sont basées sur les hypothèses de parcours de trains indiquées à l'annexe n° (à raison de 6 km par heure de manœuvres) savoir :

| | |
|--------------------------|---------------|
| Parcours vapeur | 41 kkm |
| Parcours électrique..... | 4 kkm |
| | <u>45 kkm</u> |

Une partie seulement de ces parcours donne lieu à facturation : les temps ne sont comptés que si la durée effective dépasse 10 minutes, et les manœuvres des trains dans les gares intermédiaires du parcours ne donnent pas lieu à facturation.

Les manœuvres à facturer par le Service de la Traction aux Services du Mouvement et de la Voie ressortent à 6.127.000 heures dont 5.946.000 heures seront débitées au chapitre II et 181.000 au chapitre IV.

Les taux horaires de facturation, qui n'avaient pas été modifiés depuis 1938, ont été révisés en 1942 pour tenir compte des relèvements successifs des éléments de base (rémunération du personnel, prix du combustible). Voici les résultats de cette révision :

| | ----- | | | |
|--------------------------|------------------------|-------------------|------------------------|-------------------|
| | : Machines légères : | | : Machines lourdes : | |
| | : (3 essieux couplés : | | : (4 essieux couplés : | |
| | : ou moins) : | | : ou plus) : | |
| | :----- | | :----- | |
| | : 3 agents : 1 agent : | | : 2 agents : 1 agent : | |
| | :----- | | :----- | |
| Taux horaire avant révi- | : | : | : | : |
| sion..... | : 60 ^f : | 45 ^f : | 66 ^f : | 54 ^f : |
| Taux horaire au tarif | : | : | : | : |
| du 1er avril 1942..... | : 96 : | 84 : | 102 : | 90 : |
| | : | : | : | : |
| | ----- | | | |

Une nouvelle révision des taux horaires basée sur les récentes augmentations de rémunération du personnel sera mise en vigueur avant le 1er janvier 1943. Elle tiendra compte de la majoration attendue du prix du charbon si elle intervient avant cette date.

Sur les bases actuelles, les frais de manœuvres par machines, facturés et encaissés par le Service de la Traction, s'élèvent à 578 M 3 dont 561 M. au débit du chapitre II, 13 M 3 au débit du chapitre IV et 2 M. au compte d'établissement et autres. La dépense au chapitre II s'augmentera des facturations à recevoir des réseaux secondaires (2 M 8).

En définitive, la situation des dépenses de manœuvres qui restent dans les dépenses normales du compte d'exploitation (I) est la suivante :

(I) Les manœuvres pour les Autorités allemandes sont reprises dans les prestations autres que les travaux.

| | 1941 | 1942 | 1943 |
|--------------------|-----------|-------------------------------|----------------------------|
| | Résultats | Prévisions initiales : 1/7/42 | Prévisions : Révision du : |
| Chapitre II | 262,9 | 308,3 | 423,1 |
| Chapitre III | - 367,- | - 359,- | - 550,- |
| Chapitre IV | 9,1 | 9,- | 13,4 |
| Ensemble | - 95,- | - 43,7 | - 111,5 |

Le tableau ci-après permet de comparer les opérations relatives aux manœuvres de gares imputées ou prévues au chapitre II pour les exercices 1941 à 1943.

| | 1941 | 1942 | 1943 |
|---|-------|-------|-------|
| <u>Dépenses normales</u> | | | |
| Manœuvres par machines | 350,2 | 525,7 | 563,8 |
| - par locotracteurs | 9,7 | 8,4 | 13,3 |
| Autres manœuvres | 9,1 | 9,6 | 10,7 |
| | 369,- | 543,7 | 587,8 |
| <u>À déduire (crédits) :</u> | | | |
| Manœuvres sur embranchements particuliers | 25,7 | 16,9 | 18,- |
| Manœuvres allemandes | 80,4 | 103,7 | 111,5 |
| Montant net des dépenses normales... | 262,9 | 423,1 | 458,3 |

a) Facturation d'énergie électrique.

Le courant produit par la S.N.C.F. ou acheté par elle est facturé aux Services consommateurs. Les crédits les plus importants sont ceux à recevoir du Service de la Traction. Ils s'élèvent à 197 M 4 en 1941 (résultats) et sont prévus pour 220 M 2 en 1942 (révision de juillet) et 225 M 5 en 1943. Ils sont naturellement fonction des parcours, des consommations kilométriques et des prix de revient (voir annexe A).

D - CREDITS POUR FRAIS GENERAUX ET CHARGES PATRONALES.

L'augmentation générale de certains éléments de rémunération et des retraites justifie l'accroissement constaté, lequel serait encore plus important si les dépenses de guerre et le programme d'établissement étaient restés au niveau observé en 1941 ou prévu en 1942.

Réévaluation des provisions des exercices antérieurs et total de la provision.

Les difficultés que nous éprouvons pour exécuter des programmes mêmes réduits excluent toute possibilité de résorber dans le prochain exercice, aucune partie du retard acquis. En conséquence, conformément aux indications de l'Avis n° 4541 de la Commission de vérification des comptes des chemins de fer en date du 25 avril 1942, nous devons procéder à la réévaluation de la masse des travaux arriérés de 1941 et 1942.

A fin 1943, aux prix prévus dans le présent budget et si les prévisions actuelles se réalisent, la masse de travaux différés représentera une dépense totale de 3.398 M 2, savoir

| | : Ch. II | : Ch. III | : Ch. IV | : Ensemble |
|----------------------------------|--------------------|---------------------|-----------------------|-----------------------|
| Provision (Provision initiales.. | 40 ^M | 142 ^M | 967 ^M ,6 | 1.149 ^M ,6 |
| de (Majoration des | | | | |
| 1941 (prix | 8,6 | 28,5 | 65,1 | 102,2 |
| Provision (Provision initiale.. | " | 258,- | 804,- | 1.062,- |
| prévue (Majoration des | | | | |
| pour 1942 (prix | " | 2,- | 10,9 | 12,9 |
| Provision afférente à 1943 | " | 312,6 | 758,9 | 1.071,5 |
| | 48 ^M ,6 | 743 ^M ,1 | 2.606 ^M ,5 | 3.398 ^M ,2 |

Cette charge se répartit comme il suit entre les trois exercices intéressés:

Exercice 1941 : Provision comptabilisée 1.149^M,6

Exercice 1942 : Provision afférente à 1942 : 1.062,-

Résultat de la réévaluation des provisions (de 1941 : 102,2
(de 1942 : 12,9 1.177,1

Exercice 1943 : Provision afférente à 1943 1.071,5

3.398^M,2

| | 1941 | 1942 | 1943 |
|---|--------------------|----------------------|--------------------|
| | Résultats | Prévisions initiales | Révision du 1/7/42 |
| <u>Programme ordinaire</u> | | | |
| Matériel naval..... | 10 ^M - | 10 ^M - | 19 ^M - |
| Travaux complémentaires..... | 191.- | 338.- | 260.- |
| <u>Programme quinquennal</u> | | | |
| Matériel électrique..... | 0,6 | 164.- | 55.- |
| Travaux complémentaires..... | 215.- | 545.- | 270.- |
| Mobilier et outillage..... | - | - | 24.- |
| <u>Programme spécial d'équipement</u> | | | |
| Matériel électrique..... | - | 163.- | 1.- |
| Travaux complémentaires..... | 185.- | 338.- | 180.- |
| <u>Deuxième programme quinquennal</u> | | | |
| Travaux complémentaires..... | - | 12.- | 10.- |
| <hr/> | | | |
| Ensemble des dépenses (A)... | 591 ^M 6 | 1.537 ^M - | 712 ^M - |
| <hr/> | | | |
| Dotation du fonds de renouvellement (1er élément) | | | |
| 20% de A..... | 118 ^M 3 | 317 ^M 4 | 145 ^M 4 |

b) Calcul du deuxième élément (annuités de renouvellement du matériel)

L'avenant du 4 Mars 1942 à la convention du 9 Septembre 1939 sur "le régime financier des chemins de fer en temps de guerre" prévoit que :

"Le deuxième élément (de la dotation du fonds de renouvellement des installations et du matériel) constituera une annuité de renouvellement du matériel, du mobilier et de l'outillage. Elle sera calculée ... en fonction de la valeur de remplacement du matériel nécessaire aux besoins du trafic, et de sa durée normale d'utilisation. A l'annuité ainsi calculée s'ajoutera, le cas échéant, la somme nécessaire pour porter le solde non employé des annuités précédentes au niveau des prix du matériel de remplacement à la fin de l'exercice ...

"Pour l'exercice 1942, le deuxième élément sera fixé à la moitié de l'annuité de renouvellement. Pour chacun des exercices

SECTION VI - FONDS DE RENOUVELLEMENT

La dotation du fonds de renouvellement qui fait l'objet du chapitre VI de la nomenclature budgétaire était calculée, jusqu'en 1940, suivant les dispositions de l'article 23 de la Convention du 31 août 1939, et conformément à la dépêche ministérielle du 11 septembre 1939, sur le montant brut des dépenses d'établissement proprement dites (travaux complémentaires, matériel roulant, mobilier et outillage).

Le montant de cette dotation était égal à 20% des éléments ci-dessus.

Depuis le 1er janvier 1941, en exécution de l'avenant du 4 mars 1942 à la Convention du 9 septembre 1939, la dotation du fonds de renouvellement se compose maintenant de deux éléments :

- le premier est calculé à raison de 20% des dépenses complémentaires de premier établissement proprement dites (installations et matériel) à l'exclusion de celles relatives au renouvellement et à la transformation du matériel roulant, du mobilier et de l'outillage;
- le second, destiné à financer l'amortissement du matériel roulant, est calculé en fonction de la valeur de remplacement du matériel nécessaire aux besoins du trafic, et de sa durée normale d'utilisation.

a) Calcul du premier élément

Le tableau ci-après donne un résumé des dépenses sur lesquelles est calculé le premier élément de la dotation, ces dépenses étant commentées dans le budget d'établissement.

En application de ce texte, nous avons à déterminer:

- l'annuité de renouvellement du matériel relative à l'exercice 1943,
- la part de cette annuité à inscrire dans les dépenses du budget d'exploitation de 1943,
- le montant de la réévaluation aux prix actuels du solde non employé des annuités précédentes.

a) Détermination de l'annuité relative à l'exercice 1943 et de la part à inscrire dans les dépenses de 1943.

On peut évaluer à 1.900 M. "l'annuité de base " correspondant au matériel qui nous aurait été nécessaire pour faire face au trafic pendant les 12 mois qui ont précédé l'ouverture des hostilités (septembre 1938 - août 1939), ce matériel étant évalué aux prix d'août 1939.

Les variations de trafic et de prix enregistrées depuis septembre 1939 permettent d'évaluer l'annuité de renouvellement du matériel de 1943 à 3.400 M.

En 1942, nous portons contractuellement en dépenses la moitié de l'annuité théorique.

Pour 1943, nous proposons de porter le pourcentage à 60 % du montant de l'annuité de l'année; la somme correspondante serait donc de 2.040 M. Il conviendra de demander au Ministre son accord sur la fixation de ce pourcentage.

b) Réévaluation du solde non employé des annuités précédentes

Le solde non employé du 2ème élément de la dotation de renouvellement s'élève à fin 1941 à 540 M S. Nous avons vu que pour 1942 l'indice officiel de réévaluation des provisions prévu par le décret du 30 janvier 1941 sera de 1,5. Le solde réévalué sur cette base serait de 800 M.

L'annuité de 1942 est évaluée à 3.300 M. Par application de l'Avenant du 4 mars 1942, le 2ème élément de la dotation de 1942 est fixé à la moitié de l'annuité, soit.... 1.650 M.

L'ensemble disponible pour 1942 serait de 2.250 M.

Les achats de matériel actuellement réalisés permettent de supposer que le montant global des achats s'élèvera, en 1942, à..... 600 M.

Le solde de la dotation du fonds de renouvellement (2ème élément) serait à fin 1942 de..... 1.450 M.

Nous prévoyons pour l'exercice 1943 un indice officiel de réévaluation égal à 1,55.

...

4

La réévaluation du solde de 1.450 M. conduit à un chiffre de..... 1.498 M -
soit une augmentation de..... 48 M
somme que nous arrondirons à 50 M.

a) Dans l'ensemble, la dotation du fonds de renouvellement au titre du 2ème élément serait en 1943 la suivante:

- 60 % de l'annuité de 1943..... 2.040 M
- supplément de dépense résultant de la réévaluation du solde non employé des annuités précédentes..... 50 M

Total..... 2.090 M.

Par dépêche du 4 mars 1942, le Secrétaire d'Etat aux Communications a indiqué que le texte de l'avenant ne précisait pas en combien d'étapes l'annuité de renouvellement du matériel serait intégralement incorporée dans le budget de la S.N.C.F. mais qu'il était hautement désirable que cette incorporation totale fût aussi rapide que les circonstances le permettraient.

Or, actuellement, une partie importante - près du tiers - du matériel de la S.N.C.F. a été, à la demande des autorités d'occupation, mise à la disposition de la Reichsbahn. Celle-ci doit d'ailleurs nous indemniser de ce prélèvement par le versement d'une redevance forfaitaire calculée d'accord avec elle. Mais, étant données les conditions dans lesquelles ^{jean} nous utilisons ce matériel, nous estimons prudent de prévoir dès maintenant dans les écritures, l'inscription de la totalité de l'annuité correspondante ^{calculée} à l'amortissement de ce matériel. Les annuités précédentes, qui ne correspondaient qu'à un pourcentage d'environ 40 % en 1941 et de 50 % en 1942, devraient être complétées dans ce sens, à cet effet jusqu'à 100 %. ^{pourrait, dans ce cas, être complétée.}

Nous avons donc déterminé les sommes correspondantes en nous basant sur l'effectif moyen du matériel détenu par la Reichsbahn en 1941 et en 1942 et en supposant qu'il n'y aurait pas en 1943 d'autres prélèvements que ceux qui sont actuellement en cours.

La valeur du matériel mis à la disposition de la Reichsbahn a été déterminée aux prix de 1942. Pour passer aux prix de 1943, nous ferons une réévaluation globale ^{de nos fait} dont

Les résultats sont les suivants:

| Années | Valeur de l'annuité d'amortissement du matériel mis en moyenne à la disposition de la Reichsbahn | % | Valeur du complément de l'annuité |
|------------------------------------|--|------|-----------------------------------|
| 1941..... | 750 M. | 60 % | 480 M. |
| 1942..... | 940 | 50 | 470 |
| 1943..... | 1.060 | 40 | 424 |
| Ensemble..... | | | 1.344 M. |
| Réévaluation aux prix de 1943..... | | | 1.388 M. |

Il y aurait donc lieu d'inscrire une somme de 1.398 M. parmi les dépenses d'exploitation de 1943 en plus des 2.090 M. déterminées ci-dessus.

Bm
on aurait pu envisager la prise en compte des 1943,

En application de ce texte, nous avons à déterminer:

- l'annuité de renouvellement du matériel relative à l'exercice 1943,
- la part de cette annuité à inscrire dans les dépenses du budget d'exploitation de 1943,
- le montant de la réévaluation aux prix actuels du solde non employé des annuités précédentes.

a) Détermination de l'annuité relative à l'exercice 1943 et de la part à inscrire dans les dépenses de 1943.

On peut évaluer à 1.900 M "l'annuité de base" correspondant au matériel qui nous aurait été nécessaire pour faire face au trafic pendant les 12 mois qui ont précédé l'ouverture des hostilités (septembre 1938 - août 1939), ce matériel étant évalué aux prix d'août 1939.

Les variations de trafic et de prix enregistrées depuis septembre 1939 permettent d'évaluer l'annuité de renouvellement du matériel de 1943 à 3.400 M.

En 1942, nous portons contractuellement en dépenses la moitié de l'annuité théorique.

Pour 1943, nous proposons de porter le pourcentage à 60 % du montant de l'annuité de l'année; la somme correspondante serait donc de 2.040 M. Il conviendra de demander au Ministre son accord sur la fixation de ce pourcentage.

b) Réévaluation du solde non employé des annuités précédentes

Le solde non employé du 2ème élément de la dotation de renouvellement s'élève à fin 1941 à 540 M 5. Nous avons admis que, pour 1942, l'indice officiel de réévaluation des provisions prévu par le décret du 30 janvier 1941 sera de 1,5. Le solde réévalué sur cette base serait de..... 600 M

L'annuité de 1942 est évaluée à 3.300 M. Par application de l'Avenant du 4 mars 1942, le 2ème élément de la dotation de 1942 est fixé à la moitié de l'annuité, soit 1.650 M

L'ensemble disponible pour 1942 serait de..... 2.250 M

Les achats de matériel actuellement réalisés permettent de supposer que le montant global des achats s'élèvera, en 1942, à..... 800 M

Le solde de la dotation du fonds de renouvellement (2ème élément) serait à fin 1942 de..... 1.450 M

Nous prévoyons, pour l'exercice 1943, un indice officiel de réévaluation égal à 1,55.

La réévaluation du solde de 1.400 M. conduit à un chiffre
de..... 1.498 M -
soit une augmentation de..... 48
somme que nous arrondirons à 50 M.

a) Dans l'ensemble, la dotation du fonds de renouvellement
au titre du 2ème élément serait en 1943 la suivante:
60 % de l'annuité de 1943..... 2.040 M
supplément de dépense résultant de la réévaluation
du solde non employé des annuités précédentes..... 50 M
Total..... 2.090 M

SECTION VII - CHARGES FINANCIERES ET PRIME D'EXPLOITATION

Les dépenses comprises sous cette rubrique, et qui font l'objet du Chapitre VII de la nomenclature budgétaire, peuvent se décomposer, par catégories, ainsi qu'il est indiqué dans le tableau ci-dessous:

| | 1941 | 1942 | 1943 | |
|---|-------------|----------------------|---------------------|--------------|
| | Résul- tats | Prévisions initiales | Révision: du 1/7 42 | Prévi- sions |
| Charges de petit équi- libre..... | 335,3 | 505,8 | 437,6 | 435,9 |
| Charges de grand équi- libre..... | 4.063,1 | 4.002,5 | 3.909,1 | 3.952,3 |
| Insuffisances des ex- ploitations annexes | | | | |
| et des participations | | | | |
| financières..... | 3,1 | 5,- | 5,0 | 5,- |
| Charges des actions | | | | |
| des Compagnies..... | 135,- | 135,- | 135,- | 135,- |
| Prime d'exploitation... | 49,7 | " | 37,7 | 26,- |
| Remboursement des avances du Trésor.... | 47,8 | " | " | " |
| | 4.634,- | 4.654,3 | 4.584,4 | 4.583,2 |

4.528,2

Parmi les charges reprises dans les deux premières catégories, les unes sont directement imputées au grand équilibre ou au petit équilibre; elles sont appelées "charges localisées" les autres ne le sont pas et doivent être ventilées entre le grand équilibre, le petit équilibre, le compte d'établissement et l'Etat. Il s'agit des charges des emprunts contractés au cours d'exercice, en attente d'affectation.

Charges de petit équilibre

On groupe sous cette dénomination les charges qui, aux termes de l'art. 21 § B b de la Convention du 31 août 1937, sont incorporées dans l'équilibre financier de la Société Nationale.

Nous diviserons les charges de petit équilibre en trois catégories:

Charges localisées: capital S.N.C.F., obligations déjà appliquées aux dépenses postérieures à 1937, y compris le plan Marquet, les prestations en nature, etc.

Charges non localisées: charges des obligations et bons émis pendant la durée de l'exercice pour la couverture des dépenses d'établissement et dont l'affectation doit être faite en fin d'année; dette flottante, avances du Trésor, intérêts sur fonds disponibles de la Caisse des retraites, etc.;

Atténuations: parts de l'Etat et de divers dans les charges localisées, parts de l'Etat, du compte d'établissement et du grand équilibre dans les charges non localisées.

| | 1941 | 1942 | 1943 | |
|---|-----------|----------------------|---------------------|------------|
| | Résultats | Prévisions initiales | Révisions du 1/7/42 | Prévisions |
| Charges localisées | | | | |
| (Cap. S.N.C.F.) | 88,4 | 88,4 | 88,4 | 88,4 |
| (Obligations (5 1/2 % 1935)) | 3,5 | 2,4 | " | " |
| (Obligations (5 % 1936)) | 27,8 | 18,3 | " | " |
| (déjà (4 % 1941)) | " | 238,5 | 199,7 | 211,- |
| (appliquées (plan Marquet)) | 69,6 | 70,- | 70,1 | 69,7 |
| (Divers) | 3,3 | 3,3 | 3,2 | 3,- |
| Total (A) | 192,6 | 413,9 | 561,4 | 572,1 |
| Charges non localisées | | | | |
| (Obligations et Bons) | 47,7 | 14,4 | 16,9 | " |
| (Dette flottante) | 181,- | 140,- | 138,8 | " |
| (Intérêts sur fonds disponibles de la Caisse des retraites, etc.) | 29,9 | 367,7 | 17,8 | 10,- |
| Total (B) | 258,6 | 567,7 | 172,8 | 155,7 |
| Atténuations | | | | |
| (Part de l'Etat dans A) | 1,7 | 3,2 | 3,4 | 2,8 |
| (de divers dans A) | 6,4 | 4,5 | 4,5 | 4,5 |
| (de l'Etat dans B) | 2,9 | 133,4 | 6,8 | 5,1 |
| (du Compte d'établissement dans B) | 5,7 | 26,4 | 7,- | 11,8 |
| (du grand équilibre dans B) | 99,2 | 108,3 | 75,3 | 67,7 |
| Total (C) | 115,9 | 273,8 | 96,- | 91,9 |
| Ensemble des charges de petit équilibre (A + B - C) | 355,3 | 505,8 | 437,6 | 435,9 |

Les différences entre les prévisions de 1943 et celles de 1942 (révision de Juillet) se décomposent de la façon suivante :

| | | | |
|------------------|--------------------------------|---------------------|-------|
| Montant brut | { charges localisées | + 10 ^M 7 | |
| | { " non localisées | - 16,5 | - 5,8 |
| Atté- nuation | { sur charges localisées | + 0,4 | |
| | { " " non localisées | - 4,5 | - 4,1 |
| Montant net | { charges localisées | + 10,3 | |
| | { " non localisées | - 12,- | - 1,7 |

Les charges localisées accusent une augmentation nette de 10^M3, du fait de l'application des obligations S.N.C.F. 4 % 1941 à la couverture des dépenses d'établissement au 31 Décembre 1942, couverture qui était précédemment assurée par des moyens de trésorerie.

Par contre, les charges non localisées décroissent de 12 M du fait de la diminution des dépenses à couvrir (5.550 M en 1943 contre 6.190 M en 1942) et malgré une légère augmentation du taux moyen des charges évalué à 2,81 % pour 1943, contre 2,78 % pour 1942.

Charges de grand équilibre

Bien que ces charges ne soient pas encore supportées par la Société Nationale, nous allons donner quelques renseignements sommaires sur leur évolution.

De même que pour les charges de petit équilibre, les charges de grand équilibre se divisent en trois catégories :

Charges localisées : capitaux originaires des anciens réseaux Etat et A.L., emprunts obligataires appliqués aux dépenses antérieures au 1er Janvier 1938, etc... ;

Charges non localisées : dette flottante, etc... ;

Atténuations : parts de l'Etat et de divers dans les charges localisées ou non localisées.

Les prévisions de 1943 sont inférieures de 43 M 2 aux prévisions du budget de 1942 révisées au 1er Juillet.

Cette différence se décompose de la façon suivante :

| | | | |
|-------------------|--------------------------------|---------|---------|
| Montant brut | { charges localisées | + 192,8 | |
| | { " non localisées | - 7,6 | + 185,2 |
| Atté- nuations | { sur charges localisées | + 142,- | |
| | { " " non localisées | " | + 142,- |
| Montant net | { charges localisées | - 50,8 | |
| | { " non localisées | - 7,6 | + 43,2 |

Les charges localisées augmentent de 50 M 6 pour les raisons suivantes :

Le remplacement des bons 5 % 1932-1942 par des bons 3 1/2 % 1942-1957 se traduira dans le temps par une économie de charges, mais les modalités d'amortissement étant différentes pour les nouveaux bons émis (amortissement semestriel au lieu d'un remboursement massif sur un seul exercice) font apparaître pour l'année 1943 une augmentation de charges. De même, ce dernier exercice supportera une charge un peu plus élevée qu'en 1942 du fait que le premier coupon à l'échéance du 1er Mars 1942 des obligations 4 % 1941 émises en remplacement des obligations du type de la Convention de 1921, n'a été payé que pour un tiers de sa valeur.

M L'ensemble de ces deux causes entraîne une augmentation de 52 M 2.

Le prélèvement de 10 % à reverser à l'Etat et à divers est en diminution de 1 M 4, ce qui entraîne sur les charges une augmentation de 1 M 4

Enfin, il y a quelques différences en plus ou en moins sur les annuités et emprunts divers, se traduisant en définitive par une diminution de 2 M 6

Les charges non localisées diminuent de 7 M 6 :

Elles comprennent en 1943, les charges intercalaires sur l'insuffisance en grand équilibre du compte de liquidation de l'exercice 1942, évaluées à 25 M 6 contre 28 M en 1942, soit en moins 2 M 4 ainsi que les charges de l'insuffisance propre à l'exercice 1943 évaluées à 42 M 1 et qui n'avaient pas d'équivalent au budget de 1942, soit en plus 42 M 1 Par contre, il est prévu dans le budget de 1942 au titre des charges de l'insuffisance de 1942, une somme de 47 M 3 qui n'a pas d'équivalent au budget de 1943.

Prime d'exploitation :

Les résultats d'exploitation ne permettent pas d'envisager la distribution d'une prime.

majo.

nexe B - II en esui
d'environ 1.500

nos proposition
is exposé page 21 de
plément de recette

Toutefois, dans l'hypothèse de nos propositions de tarification, la proposition de tarification majoration de qui sont reprises à l'annexe B (page 21) seraient et en multiplierait le supplé qui permettrait l'allocation de recettes de 1450 M à 1500 M qui seraient alors, bien d'insuffisance d'environ 50 M.

DÉPENSES d'EXPLOITATION PROPREMENT DITES (par chapitres)

Après l'examen des dépenses par grandes catégories, nous présenterons un résumé sommaire des dépenses suivant l'ordre de la nomenclature budgétaire. Toutefois, nous ne reprendrons ici que celles qui sont inscrites dans les chapitres I à V; la provision pour travaux différés, la dotation du fonds de renouvellement et les charges financières ont fait l'objet d'études séparées sur lesquelles il est inutile de revenir.

Les dépenses d'exploitation proprement dites ont évolué de la façon suivante depuis 1941 :

| | 1942 | | | 1943 |
|------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|--|
| | 1941 | Prévisions initiales | Révision de juillet | Prévisions |
| Chapitre Ier.... | 2.842 ^M 9 | 3.030 ^M 5 | 3.446 ^M 4 | 3838.2 3.446 ^{3866.3} |
| Chapitre II.... | 4.803,4 | 5.378,8 | 5.858,7 | 6.629.7 5.858 ^{6.629.7} |
| Chapitre III.... | 7.044,8 | 8.984,4 | 8.726,5 | 10.107.1 8.984 ^{10.107.1} |
| Chapitre IV.... | 5.846,7 | 4.399,9 | 4.275,5 | 4.684.2 4.399 ^{4.684.2} |
| Chapitre V..... | 94,8 | 184,5 | 241,1 | 292.1 184 ^{292.1} |
| | 18.632 ^M 6 | 21.978 ^M 1 | 22.546 ^M 2 | 25.557.3 22.546 ^{25.557.3} |

Nous allons passer très rapidement en revue les dépenses des différents chapitres, en indiquant, au passage, les raisons des variations qui apparaissent par rapport aux dernières prévisions budgétaires établies pour 1942.

48

CO BAYE

CHAPITRE Ier

Dépenses normales

Conseil d'Administration, Direction
Générale et Secrétariat Général
Service Central du Personnel
Services Financiers
Service des App. Com. et Marchés
Caisse de retraites et de Prévoyance
Secours, services médicaux, accidents
du travail
Contributions et frais de contrôle
Assurances, indemnités pour sinistres,
indemnités pour accidents aux tiers
Dépenses diverses
Crédits pour charges patronales et
frais généraux
Facturations de personnel et de frais
de bureau à d'autres comptes

| 1941 | 1942 | | 1943 | Différence entre 1943 et 1942 (re- vision de Juillet) |
|-----------|-------------------------|--------------------------|------------|---|
| Résultats | Prévisions initiales | Prévisions de Juillet | Prévisions | |
| M | M | M | M | |
| 38 4 | 39 3 | 39 4 | 49 6 | + 10 2 |
| 8,9 | 9,7 | 9,8 | 14,5 | + 1,7 |
| 88,4 | 110,6 | 111,7 | 168,9 | + 51,2 |
| 64,2 | 73,2 | 75,3 | 84,2 | + 8,9 |
| 1307,1 | 1701,2 | 1740,3 | 1934,6 | + 194,3 |
| 124,4 | 129,5 | 136,3 | 201,3 | + 45,3 |
| 868,9 | 931,8 | 1145,4 | 199,8 | + 45,3 |
| 28,1 | 29,1 | 41,8 | 1190,7 | + 45,3 |
| 13,3 | 22,8 | 28 | 35,1 | + 6,7 |
| - 231,8 | - 183,4 | - 220 | 22 | - 6 |
| - 54,2 | - 73,2 | - 53,8 | - 250 | - 30 |
| 3447 7 | 3630 6 | 3044 2 | - 126,2 | - 42,4 |
| | | | 33 15,7 | + 27 1,5 |
| 384 2 | 176 3 | 360 1 | 425 1 | + 65 1 |
| " | " | " | 64,4 | + 64,4 |
| 8,8 | 10,5 | 19,4 | 20,6 | + 1,2 |
| 0,2 | 12,9 | 22,8 | 12,5 | - 10,3 |
| 353 2 | 199 9 | 492 2 | 52 5 | + 120 3 |
| 2342 9 | 3030 5 | 3446 4 | 3832 2 | + 391 8 |
| | | | 3466 3 | + 119 9 |

Dépenses de guerre

Allocations au personnel mobilisé
aux agents détachés en
ALLEMAGNE
Secours de guerre
Dépenses diverses

Total du Chapitre Ier

Comme on le voit, les prévisions du chapitre Ier pour 1943 marquent, par rapport aux dernières évaluations de 1942, une augmentation de plus de 12%. Les causes de cet accroissement ont été expliquées dans les Sections I à IV de la présente annexe.

On peut remarquer que les dépenses de guerre supportent à elles seules près du tiers de l'augmentation totale. Cela provient, notamment, des allocations à verser aux agents détachés en ALLEMAGNE.

3918
142

344

DEPENSES NORMALES

1° - dépenses de mouvement

| | 1941 — Résul- tats | 1942 | | 1943 Prévi- sions | Différen- ces de 1943 sur 1942 révls |
|--|-----------------------------|--------------------------------------|-----------------------------|-------------------------|---|
| | | Prévi- sions de ini- tiales | Prévisions du 1.7. 42 | | |
| Personnel { Services Central M, régionaux, arrondissements, directions régionales, instruction professionnelle | 349 ^M ,5 | 410 ^M ,3 | 424 ^M ,— | 514 ^M ,0 | + 90,— |
| { Gares et bureaux de ville... | 2.762,5 | 3.316,8 | 3.352,— | 3.776,9 | + 443,9 |
| { Trains | 561,6 | 604,8 | 615,6 | 692,3 | + 74,9 |
| Manutention à l'entreprise | 86,1 | 87,— | 156,— | 148,— | + 12,— |
| Manoeuvres | 262,9 | 306,3 | 423,1 | 438,3 | + 55,2 |
| Bâches, agrès et prolonges | 21,4 | 43,5 | 50,5 | 21,— | - 9,5 |
| Autres dépenses { Frais de bureau, imprimés, documents horaires et billets dépenses diverses d'éclairage, de chauffage et d'entretien.. | 79,1 | 78,7 | 92,2 | 96,5 | + 4,3 |
| { Acquisition de MO < 0 ^M 4..... | 118,3 | 137,2 | 134,8 | 149,8 144,8 | + 15,— + 10,— |
| | 5,6 | 8,— | 8,— | 9,2 | + 1,2 |
| Crédits pour frais généraux | - 4,4 | " | - 3,7 | - 3,6 | + 0,1 |
| Total des dépenses normales de mouvement | 4.242,6 | 4.992,6 | 5.192,5 | 5.859,4 5.256,4 | 666,9 + 664,9 |

2° - dépenses de caractère commercial

| | | | | | |
|--|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|---------|
| Personnel du Service Central C.... | 12,5 | 15,3 | 15,4 | 18,9 | + 3,5 |
| Indemnités pour pertes, avaries et retards | 348,7 | 193,4 | 392,5 | 484,— | + 71,5 |
| Représentations à l'étranger, com- missions aux agences et imprimés.. | 19,3 | 27,8 | 33,1 | 32,7 | - 0,4 |
| Total des dépenses de caractère commercial | 380,3 | 236,5 | 441,0 | 515,6 | + 74,6 |
| Total des dépenses normales | 4.622 ^M ,9 | 5.229 ^M ,1 | 5.633 ^M ,5 | 6.376 ^M ,0 | + 743,5 |

6.375,0

741,5

CHAPITRE II - Exploitation (suite)

| a) Dépenses de guerre | 1941 | 1942 | | 1943 | Différences de 1943 : |
|---|--------------------|-------------------------|-----------------------|---------------------|--------------------------|
| | Résultats | Prévisions initiales | Révision du 1/7/42 | Prévisions sur 1942 | |
| Indemnités de repliement et de zone | 50 ^M 6 | 35 ^M 8 | 94 ^M 5 | 94 ^M 0 | - 0 ^M 5 |
| Défense passive { Personnel | 0,3 | " | 0,5 | 0,6 | + 0,1 |
| { Autres dépenses | 1,1 | 1,0 | 1,8 | 0,9 | - 0,9 |
| Maintenance, réparation et dépenses diverses de guerre { Personnel | 60,4 | 43,6 | 49,0 | 66,4 | + 17,4 |
| { Autres dépenses | 11,9 | 5,3 | 7,0 | 5,4 | - 1,6 |
| Prestations { Personnel | 21,0 | 13,4 | 24,5 | 29,5 | + 5,0 |
| et { Manœuvres allemandes | 30,4 | 40,2 | 103,7 | 111,5 | + 7,8 |
| travaux { Autres dépenses | 10,2 | 10,4 | 5,2 | 4,9 | - 0,3 |
| { Crédits | -55,4 | " | -61,0 | -58,5 | + 2,5 |
| Total des dépenses de guerre | 180 ^M 5 | 149 ^M 7 | 225 ^M 2 | 254 ^M 7 | + 29 ^M 5 |
| Ensemble du chapitre II | 4.803 4 | 5.378 8 | 5.850 7 | 6.629,7 | + 771,7 |

771,7 - 666,9

Les prévisions de 1943 sont supérieures à celles de 1942 (révision de Juillet) de 766,9, dont 666,9 pour les dépenses normales de mouvement, 74M6 pour les dépenses de caractère commercial et 29M5 pour les dépenses de guerre.

Toutes les justifications utiles de ces différences ont été données dans l'annexe C.

51 5 CHAPITRE III - MATERIEL & TRACTION

| | | 1941 | 1942 | 1943 | Différentiel |
|--|-----------------------------------|-----------|----------------------|---------------------|--------------------------------------|
| | | Résultats | Prévisions initiales | Revisions du 1/7/42 | Prévisions révisées de 1943 sur 1942 |
| DEPENSES NORMALES | | | | | |
| Service central, services régionaux, arrondissements et instruction professionnelle | (Personnel.....) | 333,4 | 370,8 | 406,8 | 510,7 + 103,9 |
| | (Matières.....) | 36,8 | 41,2 | 40,6 | 45,5 + 2,2 |
| | | 370,2 | 412,7 | 447,4 | 553,5 + 106,1 |
| Services généraux et intérieurs des dépôts, consommations diverses des engins moteurs. | (Personnel.....) | 564,6 | 661,1 | 653,1 | 752,2 + 99,1 |
| | (Industrie privée...) | 3,- | 2,7 | 4,1 | 4,7 + 0,6 |
| | (Matières.....) | 180,5 | 243,5 | 247,9 | 264,5 + 16,6 |
| | | 748,1 | 907,3 | 905,1 | 1.021,4 + 116,3 |
| Personnel de conduite | | 922,8 | 1.044,7 | 1.054,6 | 1.269,1 + 214,5 |
| Combustibles, carburants et énergie électrique | (Combustibles et carburants.....) | 1.782,5 | 2.256,2 | 2.139,4 | 2.434,8 + 295,4 |
| | (Personnel.....) | 26,2 | 28,2 | 29,4 | 36,3 + 6,9 |
| | (Industrie privée...) | 156,6 | 6,5 | 6,5 | 7,7 + 1,2 |
| | (Energie électrique) | 199,1 | 216,4 | 229,3 | 235,3 + 6,- |
| | | 2.014,4 | 2.507,3 | 2.404,2 | 2.714,1 + 309,9 |
| Entretien et réparation de matériel | (Personnel.....) | 796,4 | 860,1 | 854,6 | 975,6 + 121,- |
| | (Industrie privée...) | 299,- | 195,3 | 199,2 | 251,7 + 52,5 |
| | (Matières.....) | 417,- | 598,6 | 588,3 | 601,6 + 13,3 |
| | | 1.512,4 | 1.654,- | 1.642,1 | 1.828,9 + 186,8 |
| Voitures | (Personnel.....) | 373,6 | 442,9 | 414,6 | 463,4 + 48,8 |
| | (Industrie privée...) | 115,2 | 160,- | 129,- | 188,- + 59,- |
| | (Matières.....) | 151,2 | 266,9 | 241,2 | 244,4 + 3,2 |
| | | 640,7 | 869,8 | 784,8 | 895,8 + 111,- |
| Wagons | (Personnel.....) | 444,8 | 516,8 | 502,4 | 601,3 + 98,9 |
| | (Industrie privée...) | 156,- | 157,6 | 132,8 | 201,8 + 69,- |
| | (Matières.....) | 252,3 | 387,6 | 366,9 | 421,- + 54,1 |
| | | 853,1 | 1.062,- | 1.002,1 | 1.224,1 + 222,- |
| Modification et application au matériel roulant, acquisitions | (Personnel.....) | 16,- | 37,7 | 28,5 | 38,5 + 10,- |
| | (Industrie privée...) | 6,- | 14,- | 11,1 | 16,6 + 5,5 |
| | (Matières.....) | 42,7 | 96,8 | 80,2 | 91,9 + 11,7 |
| | | 64,7 | 148,5 | 119,8 | 147,- + 27,2 |
| Dépenses diverses. | (Personnel.....) | 43,8 | 21,9 | 42,8 | 34,7 - 8,1 |
| | (Industrie privée...) | 0,1 | 4,7 | 3,- | 15,6 + 6,6 |
| | (Matières.....) | - 11,4 | 3,2 | 9,- | 50,3 - 4,5 |
| | | 32,5 | 25,1 | 51,8 | 50,3 - 1,5 |
| Crédits pour manœuvres..... | | - 367,- | - 359,- | - 550,- | - 578,3 - 28,3 |
| Crédits pour frais généraux | | - 45,6 | - 68,4 | - 82,5 | - 95,5 - 13,- |
| TOTAL DES DEPENSES NORMALES..... | | 6.746,3 | 8.203,3 | 7.779,4 | 9.030,4 + 1251,- |

2 6

CHAPITRE III - MATERIEL & TRACTION (suite)

| | | 1941 | 1942 | 1943 | Différence |
|--|-------------------------|----------------|----------------------|---------------------|--------------------------------------|
| | | Résultats | Prévisions initiales | Révisions du 1/7/42 | Prévisions révisées de 1943 sur 1942 |
| DEPENSES DE GUERRE | | | | | |
| Indemnités de repliement et de sons..... | | 45,1 | 29,1 | 95,5 | 98,1 + 2,5 |
| <i>Dépense passive</i> (Personnel.....) | | 2,8 | 4,9 | 9,8 | 11,2 + 1,4 |
| (Matières.....) | | 6,5 | 12,7 | 11,9 | 12,2 + 0,3 |
| | | 9,3 | 17,6 | 21,7 | 23,4 + 1,7 |
| Réparations et remplacement du M.R. et du M.O., dommages aux approvisionnements & divers | (Personnel.....) | 18,9 | 20,1 | 22,7 | 26,1 + 3,3 |
| | (Industrie privée.....) | 14,8 | 7,3 | 8,5 | 8,4 + 0,1 |
| | (Matières.....) | - 3,9 | 25,6 | 28,8 | 28,2 - 0,5 |
| | | 29,8 | 53,- | 59,7 | 62,6 + 2,9 |
| Prestations & travaux | (Personnel.....) | 67,- | 176,- | 209,1 | 256,8 + 47,7 |
| | (Industrie privée.....) | 11,1 | 156,1 | 185,3 | 239,7 + 54,4 |
| | (Matières.....) | 113,2 | 349,3 | 375,8 | 396,2 + 20,4 |
| | | 211,3 | 681,4 | 770,2 | 892,7 + 122,5 |
| TOTAL DES DEPENSES DE GUERRE..... | | 298,5 | 761,1 | 947,1 | 1.076,7 + 129,6 |
| ENSEMBLE DU CHAPITRE III..... | | 7.044,8 | 8.984,4 | 8.726,5 | 10.101,1 + 1.380,6 |

1380,6

Les prévisions de 1943 sont supérieures à celles de 1942 (révision de juillet) de 1.380 M 6 dont 1.251 M pour les dépenses normales et 129 M 6 pour les dépenses de guerre.

L'augmentation des dépenses normales affecte aussi bien les dépenses de traction proprement dites (+ 640 M 7) que les dépenses d'entretien et de réparation du matériel (+ 519 M 8).

Les prestations aux autorités d'occupation pour réparation et entretien du matériel mis à la disposition de la Reichsbahn forment la plus grande partie de l'augmentation des dépenses de guerre (+ 122 M 5).

Des justifications détaillées ont été données dans les Sections respectives de l'Annexe C.

CHAPITRE IV - VOIE & BATIMENTS

| | | 1941 | 1942 | 1943 | Différence |
|---|--------------------|-----------|----------------------|---------------------|----------------------------|
| | | Résultats | Prévisions initiales | Révisions du 1/7/42 | Prévisions sur 1942 révisé |
| DEPENSES NORMALES | | | | | |
| Services centraux et régionaux arrondissements et formation de personnel. | Personnel..... | 443,4 | 496,6 | 521,9 | 623,1 + 101,1 |
| | (Matières.....) | 39,6 | 33,- | 45,5 | 49,7 + 4,2 |
| | | 483,- | 529,6 | 567,4 | 669,2 + 101,8 |
| Surveillance de la Voie | Personnel..... | 232,4 | 281,2 | 273,- | 312,8 + 39,8 |
| | (Matières.....) | 6,1 | 8,- | 6,3 | 8,- + 1,7 |
| | | 238,5 | 289,2 | 279,3 | 320,8 + 41,5 |
| Voie et Ouvrages d'art | Personnel..... | 763,1 | 934,1 | 875,8 | 1.018,8 + 143,- |
| | (Entreprises.....) | 78,9 | 70,- | 94,- | 102,- + 8,- |
| | (Matières.....) | 188,2 | 426,- | 370,2 | 407,7 + 37,5 |
| Entretien | | 1.030,2 | 1.430,1 | 1.340,- | 1.528,5 + 188,5 |
| | Personnel..... | 200,6 | 235,5 | 239,- | 313,2 + 74,2 |
| | (Entreprises.....) | 18,2 | 22,5 | 17,5 | 28,- + 10,5 |
| Signalisation sécurité et énergie électrique | (Matières.....) | 77,9 | 128,- | 106,- | 154,2 + 48,2 |
| | | 296,7 | 386,- | 362,5 | 496,1 + 133,6 |
| Autres installations | Personnel..... | 97,3 | 114,3 | 124,1 | 141,7 + 17,6 |
| | (Entreprises.....) | 118,1 | 145,5 | 148,8 | 175,5 + 26,7 |
| | (Matières.....) | 57,4 | 83,- | 85,- | 96,8 + 11,8 |
| Renouvellements sur voies principales | | 272,8 | 342,8 | 357,9 | 414,- + 56,1 |
| | Personnel..... | 20,4 | 30,1 | 29,5 | 38,5 + 9,- |
| | (Entreprises.....) | 55,9 | 132,- | 88,6 | 135,- + 46,4 |
| Grosses réparations | (Matières.....) | 49,8 | 240,- | 142,3 | 213,- + 64,7 |
| | (Ballast.....) | 30,5 | 95,- | 53,7 | 79,1 + 25,4 |
| | | 156,6 | 497,1 | 320,1 | 465,6 + 145,5 |
| Voie et Ouvrages d'art | Personnel..... | 29,5 | 34,6 | 32,8 | 41,4 + 8,6 |
| | (Entreprises.....) | 98,5 | 123,- | 141,9 | 128,5 - 16,4 |
| | (Matières.....) | 53,8 | 121,- | 92,9 | 101,5 + 8,6 |
| Signalisation sécurité et énergie électrique | | 181,6 | 278,6 | 270,6 | 271,4 + 0,8 |
| | Personnel..... | 19,4 | 29,4 | 28,4 | 23,9 - 4,5 |
| | (Entreprises.....) | 18,8 | 25,- | 22,5 | 22,- - 0,5 |
| Autres installations | (Matières.....) | 29,3 | 43,- | 35,2 | 32,4 - 2,8 |
| | | 67,5 | 97,4 | 86,1 | 78,3 - 7,8 |
| Personnel..... | | 2,8 | 10,8 | 8,2 | 8,9 + 0,7 |
| | (Entreprises.....) | 69,8 | 65,- | 72,3 | 73,2 + 0,9 |
| | (Matières.....) | 17,1 | 17,5 | 25,8 | 24,3 - 1,5 |
| T.C. et M.O. < 0,4, dépenses Connexes et essais divers | | 89,7 | 93,3 | 106,3 | 106,4 + 0,1 |
| | Personnel..... | 23,1 | 27,9 | 25,2 | 26,5 + 1,3 |
| | (Entreprises.....) | 55,3 | 76,- | 67,7 | 49,1 - 18,6 |
| Machines général | (Matières.....) | 55,9 | 80,- | 68,9 | 64,7 - 4,2 |
| | | 134,3 | 183,9 | 161,8 | 140,3 - 21,5 |
| | | 9,1 | 3,- | 15,4 | 15,3 - |
| | | 178,2 | 120,- | 120,- | 120,- |
| | | 701,1 | 4.017,- | 747,2 | 4.074,- |

54

8

CHAPITRE IV - VOIES & BATIMENTS (suite)

| | 1941 | 1942 | 1943 | Différence |
|--|----------------|--------------------------------|---------------------|------------------|
| | Résultats | Prévisions initiales du 1/7/42 | Prévisions révisées | de 1943 sur 1942 |
| DEPENSES DE GUERRE | | | | |
| Indemnités de repliement et de zone | 21,1 | 14,6 | 37,5 | - 0,5 |
| Défense passive | | | | |
| (Personnel.....) | 3,2 | 5,1 | 4,6 | - 1,5 |
| (Matières.....) | 0,2 | 7,- | 14,9 | - 27,1 |
| | 3,- | 12,1 | 19,5 | - 26,6 |
| Réparation et reconstruction des ouvrages d'art. | | | | |
| (Personnel.....) | 31,3 | 11,2 | 2,9 | - 19,4 |
| (Entreprises.....) | 575,1 | 105,- | 24,- | - 173,1 |
| (Matières.....) | 96,8 | 15,- | 6,8 | - 12,5 |
| | 702,6 | 131,2 | 33,7 | - 205,- |
| Autres réparations et Reconstructions | | | | |
| (Personnel.....) | 37,6 | 12,2 | 4,7 | - 6,3 |
| (Entreprises.....) | 79,6 | 45,- | 38,8 | - 1,8 |
| (Matières.....) | 69,4 | 41,- | 22,3 | - 5,5 |
| | 186,6 | 98,2 | 65,8 | - 13,6 |
| Dépenses diverses de guerre et dommages causés aux approvisionnements. | | | | |
| (Personnel.....) | 32,- | 31,2 | 38,4 | + 1,8 |
| (Matières.....) | 4,8 | 9,- | 5,1 | - 4,3 |
| | 36,8 | 40,2 | 43,5 | - 2,5 |
| Prestations et travaux. | | | | |
| (Personnel.....) | 14,7 | 24,6 | 26,3 | + 2,9 |
| (Entreprises.....) | 23,8 | 12,- | 19,5 | + 0,4 |
| (Matières.....) | 79,- | 50,- | 32,- | - 4,4 |
| | 115,5 | 86,6 | 77,8 | - 1,1 |
| TOTAL DES DEPENSES DE GUERRE | 1.065,6 | 382,9 | 276,8 | - 291,3 |
| ENSEMBLE DU CHAPITRE IV | 3.846,7 | 4.399,9 | 4.275,5 | + 408,7 |

L'augmentation en 1943 des dépenses normales porte surtout sur l'entretien courant des installations (+ 378,2) et les renouvellements de voies et ballast (+ 145,5). Les grosses réparations diminuent au contraire (- 6,9).

L'achèvement de la reconstruction explique la réduction des dépenses de guerre. Des explications détaillées pour toutes ces différences ont été données dans les Sections I à IV.

CHAPITRE V

Dépenses diverses

| | 1941 | 1942 | | 1943 | Différence de 1943 sur 1942 révisé |
|--|------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|---|
| | Ré- sultats | Prévisions initiales | Révision du 1/7/42 | Pré- visions | |
| Dépenses normales : | | | | | |
| Règlement de communauté - Loca- tion et échanges de matériel | 59 ^M ₁ | 72 ^M ₉ | 87 ^M ₄ | 80 ^M ₇ | - 6 ^M ₇ |
| Services extérieurs | 82,2 | 73,8 | 126,9 | 167,7 | + 40,8 |
| Lignes affermées | 78,0 | 70,0 | 76,9 | 80,6 | + 3,7 |
| Coordination (Subventions aux services routiers et autres dépenses) | 16,9 | 64,8 | 71,5 | 77,5 | + 6,0 |
| Production et transport (dépenses d'énergie électrique) crédits | 117,5 -213,3 | 134,5 -224,5 | 137,7 -236,1 | 146,6 -241,3 | + 8,9 - 5,2 |
| Divers (Relevage du matériel, crédits pour transports en service, etc ...) | - 46,9 | - 8,9 | - 24,5 | - 21,0 | + 3,5 |
| | 95,5 | 182,6 | 239,8 | 290,8 | + 51,0 |
| Dépenses de guerre | 1,3 | 1,9 | 1,3 | 1,3 | - |
| Ensemble | 94,8 | 184,5 | 241,1 | 292,1 | + 51,0 |
| Autre classement : | | | | | |
| Personnel (dépenses normales dépenses de guerre | 24,8 0,2 | 30,5 0,2 | 33,7 0,3 | 40,0 0,3 | + 6,3 " |
| Autres dépenses (dépenses normales dépenses de guerre | 68,7 1,1 | 152,1 1,7 | 206,1 1,0 | 250,8 1,0 | + 44,7 " |
| | 94 ^M ₈ | 184 ^M ₅ | 241 ^M ₁ | 292 ^M ₁ | + 51 ^M ₀ |

Nous avons donné, dans les Sections I à IV, toutes les explications utiles sur les prévisions ci-dessus.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS.

BUDGET D'ETABLISSEMENT DE L'EXERCICE 1940

IIème Partie

PROGRAMME QUINQUENNAL.

(Décrets-lois du 12 novembre 1938
et du 29 juillet 1939)

A - TRAVAUX COMPLEMENTAIRES

B - MATERIEL ROULANT NEUF, MOBILIER ET OUTILLAGE

C - RECAPITULATION

Handwritten notes:
S. J. 1
S. J. 2
S. J. 3
S. J. 4
S. J. 5
S. J. 6
S. J. 7
S. J. 8
S. J. 9
S. J. 10
S. J. 11
S. J. 12
S. J. 13
S. J. 14
S. J. 15
S. J. 16
S. J. 17
S. J. 18
S. J. 19
S. J. 20
S. J. 21
S. J. 22
S. J. 23
S. J. 24
S. J. 25
S. J. 26
S. J. 27
S. J. 28
S. J. 29
S. J. 30
S. J. 31
S. J. 32
S. J. 33
S. J. 34
S. J. 35
S. J. 36
S. J. 37
S. J. 38
S. J. 39
S. J. 40
S. J. 41
S. J. 42
S. J. 43
S. J. 44
S. J. 45
S. J. 46
S. J. 47
S. J. 48
S. J. 49
S. J. 50
S. J. 51
S. J. 52
S. J. 53
S. J. 54
S. J. 55
S. J. 56
S. J. 57
S. J. 58
S. J. 59
S. J. 60
S. J. 61
S. J. 62
S. J. 63
S. J. 64
S. J. 65
S. J. 66
S. J. 67
S. J. 68
S. J. 69
S. J. 70
S. J. 71
S. J. 72
S. J. 73
S. J. 74
S. J. 75
S. J. 76
S. J. 77
S. J. 78
S. J. 79
S. J. 80
S. J. 81
S. J. 82
S. J. 83
S. J. 84
S. J. 85
S. J. 86
S. J. 87
S. J. 88
S. J. 89
S. J. 90
S. J. 91
S. J. 92
S. J. 93
S. J. 94
S. J. 95
S. J. 96
S. J. 97
S. J. 98
S. J. 99
S. J. 100

Handwritten notes:
1 M. Mout
1 M. B
1 M. B

